

M. ROSS : Il ne faut pas perdre de vue qu'il est assez difficile de fixer un maximum dans le prix des terrains lorsque, dans certaines parties, ils peuvent valoir \$10 l'arpent et dans d'autres à peine un dollar, et quelquefois pas même le montant des taxes à payer. Le sol dans certains endroits est des plus avantageux, dans d'autres il n'a que peu ou aucune valeur. Ce maximum de prix pourrait s'appliquer souvent à des terrains pauvres. Le moins de restriction que vous pourrez imposer dans les octrois aux chemins de fer, ou dans tout ce qui peut venir en aide au Nord-Ouest, le mieux ce sera. S'il est une partie du pays où l'exercice d'aucun contrôle peut être le plus nuisible, c'est bien le Nord-Ouest. Aujourd'hui les compagnies de chemins de fer, même ceux à l'état de projet comme le Manitoba et le Nord-Ouest qui fait le sujet de la présente discussion, bien qu'ayant à leur tête des syndicats puissants, ont à surmonter de grandes difficultés pour trouver sur le marché l'argent nécessaire pour leur permettre de procéder à leur construction.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le fait peut se présenter jusqu'à un certain point, mais c'est une question qui demande plus d'attention que celle que la chambre lui a accordée jusqu'à ce jour. Cette manière de procéder a causé des dommages incalculables aux Etats-Unis, et il est à craindre que nous nous engagions dans la même voie en Canada. J'admets avec l'honorable député qu'il peut survenir de grandes différences dans la valeur des terrains, mais tout de même il est facile selon moi d'établir une moyenne assez exacte. Il ne faut pas non plus oublier que la compagnie n'acceptera pas des terres qui seront sans valeur, et si elle le fait la quantité en sera bien petite. J'ai pu constater moi-même dans le sud du Manitoba ce que peut faire une compagnie investie du pouvoir de contrôler à sa façon la vente de ses terrains. Il est à ma connaissance que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a exigé \$4, \$5 et même \$6, \$7, \$8, \$9 jusqu'à \$10 par acre de terre. Je sais de plus que plusieurs mille colons qui désiraient s'établir dans cette partie du pays en ont été chassés par les prix exorbitants qu'on leur a demandés pour les terres. Dans les circonstances je n'ai pas d'autre ligne de conduite à suivre qu'à protester et je proteste contre le fait d'accorder à une compagnie le privilège de détenir les terrains en main-morte.

M. MULOCK : A quelle époque les taxes deviennent-elles imposables sur ces terrains ?

M. DEWDNEY : Du moment qu'ils auront été octroyés à la compagnie.

M. MULOCK : Aussitôt qu'ils auront été enregistrés ou que les lettres patentes auront été accordées.

M. DEWDNEY : Les lettres patentes sont émises à partir du jour où les terrains sont acquis.

M. MULOCK : J'attirerai l'attention de l'honorable ministre sur un point de ce projet de loi, qui me semble faible. Il peut arriver que la compagnie ne s'empresse pas de demander des lettres patentes, préférant attendre l'occasion qui pourra se présenter de les vendre. Le contrat qui intervient entre la couronne et la compagnie a de fait toute la force de lettres patentes, mais je crois qu'il a été décidé que dans le Nord-Ouest un terrain ne devient imposable que du moment qu'on a trouvé un acquéreur. S'il en est ainsi, à moins d'insérer une clause qui déclare que ces terrains sont imposables du moment qu'ils sont acquis, la compagnie retardera sa demande pour des lettres patentes et évitera ainsi les taxes. En les mettant de suite en demeure, les intéressés se verraient obligés de les concéder à des prix raisonnables. On ne devrait pas, selon moi, permettre à la compagnie de s'en déclarer propriétaire avant qu'elle ait prouvé son titre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si l'on agissait ainsi ce

accorder des avantages. Si on l'obligeait de suite à payer elle-même les taxes, elle préférerait plutôt ne pas avoir ces terrains du tout.

M. MULOCK : Je ne trouve pas que cet argument soit des plus convaincants. Je suis d'opinion que du moment que la compagnie a acquis un droit de propriété, elle se trouve dans la même position que de simples individus et comme tels sujette aux taxes de la municipalité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Mais dans ce cas-ci il n'y a ni municipalité ni habitants.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Alors inutile de les taxer.

M. MULOCK : Lorsque les colons seront établis, ils se formeront en municipalités, et si dans le temps les terrains sont la propriété de la Couronne, de nouvelles complications surgiront. Il est malheureux que du moment que la gauche fait une observation sérieuse, le premier ministre ne trouve rien de mieux à répliquer que de tourner le sujet en plaisanterie. Rire n'est pas discuter.

M. MITCHELL : Cela réussit pourrions souvent.

M. MULOCK : Je n'en doute pas. Tout de même, je crois que le parti le plus sage pour le gouvernement serait de ne pas se dessaisir de ces terrains, et donner leur équivalent en argent.

M. DEWDNEY : Je puis déclarer que, suivant mon expérience, lorsqu'une concession de terrains est faite à une compagnie, elle s'empresse d'en prendre possession.

M. WATSON : Je suis d'opinion que ces exemptions de taxes dans le Manitoba retarde de beaucoup les progrès de la colonisation et représente une source de difficultés pour les municipalités. Il est arrivé que quelques-unes de ces dernières ont compté sur cette source de revenus pour faire face aux besoins de l'administration, mais par le fait que des lettres patentes n'avaient pas été accordées, les terrains ne pouvaient être mis en vente, et la conséquence a été que ces municipalités se sont trouvées en déficit pour avoir compté sur un revenu auquel elles n'avaient pas droit. Il me semble que du moment que la compagnie a racheté ces terrains, surtout ceux qui se trouvent à faire partie d'une municipalité, elle devrait être soumise aux taxes ordinaires.

A la compagnie de chemin de fer et de canaux du lac Manitoba, une concession de terres fédérales, n'excédant pas 6,000 acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie du Portage de la Prairie, aux confins sud du lac Manitoba, soit environ une étendue de 17 milles.

M. WATSON : Je ne trouve pas à redire contre le fait que le gouvernement accorde un octroi de terrains à cette compagnie qui est importante et qui mérite d'être encouragée dans cette entreprise ; seulement je désirerais que ce don fût fait d'une autre manière. Le gouvernement n'est pas sans ignorer que la compagnie se propose d'exploiter les limites de bois sur le lac Winnipeg, sur la rivière du Daim Rouge et ses tributaires. Il aurait été préférable, je crois, de conserver ses terres et de donner leur valeur en argent à la condition que cet argent soit consacré à la construction du chemin de fer et du canal. La partie la plus importante de ces travaux, celle qui doit le plus contribuer à l'ouverture et à l'exploitation de ces limites, est certainement le canal qui doit traverser le Portage la Prairie. Le gouvernement a eu ce projet depuis plusieurs années sous sa considération. On se rappelle qu'il y a eu des arpentages de faits et que des rapports ont été préparés au sujet de la construction de ces travaux. Si l'entreprise projetée réussit, ce dont je ne doute pas, grâce à l'encouragement qu'elle devra recevoir du gouvernement, la navigation pourra se faire sur tout le parcours du lac Winnipegosis, d'abord, et ensuite sur la rivière Saskatchewan. De l'extrémité sud du lac Manitoba aux confins nord du Portage