

d'après les déclarations de l'honorable ministre, le droit de choisir cela, et, je présume, à une distance considérable de sa ligne. L'honorable ministre n'a pas dit qu'une limite fût établie dans ce cas.

M. DEWDNEY: Je crois qu'il serait très possible d'établir une limite pour cette ligne, car il n'y a rien qui puisse amener un confit, soit au nord ou au sud. Elle tient beaucoup à prendre ses terres le plus près du chemin possible.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Le gouvernement a-t-il décidé d'accorder les terres en lopins, et non en sections alternatives ?

Sir JOHN A. MACDONALD: En townships alternatifs.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il me semble que, lorsque vous accordez d'aussi vastes étendues de terres, il serait de l'intérêt public qu'avec des réserves raisonnables, qui pourraient être facilement définies, ces compagnies fussent tenues de vendre ces terres à un prix déterminé. Je me souviens qu'il y a plusieurs années, nous avons aboli le droit de \$1 par acre sur les terres cédées à la compagnie de chemin de fer. J'ai insisté fortement pour engager le gouvernement à faire cela. Le gouvernement a refusé de suivre l'avis de la gauche, et il en est résulté, à ma connaissance personnelle, que des prix prohibitifs ont été fixés pour une partie très considérable du sud-ouest du Manitoba, et plusieurs de ceux qui désiraient s'établir dans cette région ont virtuellement été chassés du Manitoba par cette politique on ne peut plus insensée et maladroite.

Maintenant, il peut se faire, bien que ce ne soit pas dans l'intérêt de la compagnie, qu'on exige pour nombre de terrains des prix qu'ils n'atteindront jamais. La chose s'est déjà pratiquée, non seulement ici, mais aux Etats-Unis. Je suis d'opinion que si le gouvernement concède 3,000,000 d'acres de terre, il doit voir à ce qu'on n'exige pas des acheteurs des prix exorbitants.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est à appréhender que déterminer un montant quelconque serait de nature à retarder la construction du chemin. La compagnie, qui est anglaise, se compose d'hommes pratiques qui sont connus au loin, et parmi lesquels l'honorable député compte des amis. Je citerai entr'autres M. Praed. M. Wakeland, le père du gérant de la banque d'Angleterre, jouit aussi d'une renommée bien méritée. M. Ross, qui est millionnaire, est bien connu dans tout le Canada comme un entrepreneur de chemins de fer. Tous ces messieurs sont sérieux et entendent faire des affaires. Ils désirent posséder ces terrains avec lesquels ils pourront faire des spéculations étendues. La moindre ingérence de notre part serait de nature à leur causer du détriment. Maintenant qu'ils ont le capital nécessaire, ils veulent procéder à la construction du chemin et le terminer dans le plus court délai. Il est de première importance qu'il y ait un chemin de fer communiquant par le nord et par le sud à Edmonton, et donnant accès au district de la rivière à la Paix, qui se trouve au nord et où l'on rencontre des sources inépuisables de pétrole. Ce chemin construit, aussi bien que la voie de Qu'Appelle qui se rend à Battleford, et celle de Prince-Albert et du Nord-Ouest, qui relie le Portage La Prairie à Prince-Albert, le réseau de chemins de fer sera assez complet. Le chemin de fer destiné à se rendre à Edmonton est un des plus importants; il traversera un pays agricole et où les pâturages abondent; il mettra les habitants de cette contrée en communication avec les marchés; il ouvrira à la colonisation Edmonton et la région au nord qui est riche en minéraux, surtout en charbon et en pétrole. A tout considérer, établir pour ces terres une échelle de prix qui donnerait une idée de leur valeur, ne pourrait que décourager les colons et neutraliser le but que nous avons en vue en accordant cet octroi. Si nous ne donnons pas d'argent à ces hommes d'entreprise, accordons-leur des terres avec lesquels ils retireront l'argent nécessaire pour construire le chemin de fer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: En fixant comme maximum la somme de \$2.50 ou \$2 l'acre pour ces terres, vous arriverez à un montant de \$2,500 par mille, ce qui est pleinement suffisant pour la construction d'une voie ferrée dans cette partie du pays, à moins qu'on ait à lutter contre de grandes difficultés. L'honorable député ne fait que répéter ce qu'il a dit une multitude de fois. C'était même son principal argument dans sa discussion avec l'honorable député de Darham-Ouest (M. Blakes) aussi bien qu'avec moi, au sujet des octrois dans le sud du Manitoba. Lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique était en cause, il arrivait toujours avec sa politique d'égoïsme. Je parle en connaissance de cause en disant qu'on a chassé des milliers de colons qui se seraient établis dans le sud du Manitoba n'eussent été les prix exorbitants qu'on exigeait pour les terrains dans cette partie du pays, terrains qui avaient été acquis de la compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest avec le consentement du gouvernement.

Je doute fort qu'il soit équitable de donner à ces compagnies, ou à toute autre compagnie anglaise, un contrôle suprême sur d'aussi vastes étendues de territoire. Mais c'est la moitié de toute une province qu'on nous demande de leur octroyer, c'est-à-dire 5,000 milles carrés qui représentent une zone de 100 milles de longueur sur 50 milles de largeur. Dans les circonstances présentes, je tiens à enregistrer mon dissentiment au sujet de concessions aussi considérables. Non seulement la chambre, mais le gouvernement devrait y songer à deux fois avant d'arriver à une semblable conclusion. Je ne veux pas dire que le gouvernement n'a pas donné toute son attention au sujet, bien que l'expérience du passé me porte à croire le contraire. Quoi qu'il en soit, cette chambre ne saurait y aller avec trop de prudence. Il peut se faire que la voie projetée ait de l'importance, je suis même porté à admettre ce qu'on a dit à ce sujet. Il nous est impossible de connaître la valeur de ces terres par les explications que nous donne le gouvernement, mais il est une chose que nous n'ignorons pas, c'est que souvent ces octrois de vastes étendues de pays à des compagnies ou corporations sont tombés en de main-mortes. Dans les commencements les compagnies consentaient bien à en abandonner certaines sections, mais quelque temps plus tard ils tenaient de grande parties en réserve dans l'espoir de pouvoir les vendre plus cher, et établissaient ainsi un monopole tout à fait préjudiciable au pays en ce qu'il retardait indéfiniment l'établissement du Nord-Ouest.

M. WATSON: J'approuve en tout point l'honorable député d'Oxford-St. J., au sujet de l'opportunité de fixer un prix maximum pour les terrains. Si nous n'avions pas l'expérience du passé, surtout en ce qui regarde les octrois de terrains dans le Nord-Ouest, je serais disposé à admettre avec le premier ministre qu'un semblable procédé pourrait peut-être contrecarrer les projets financiers de la compagnie; mais je sais que dans le sud-ouest du Manitoba un nombre considérable de colons ont traversé la frontière parce que les prix qu'on exigeait d'eux pour les terrains étaient exagérés. En tant qu'il s'est agi des sections, elles s'établissaient d'une manière satisfaisante. Vint un moment où le gouvernement pensa que les sections impaires ne suffiraient pas aux besoins de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, alors il réserva des sections paires. La conséquence fut que les colons laissèrent cette partie du pays parce que la compagnie en demandait des prix qu'ils ne pouvaient payer. Il m'est indifférent qu'on fixe le tarif à trois ou quatre dollars, le principal c'est que ceux qui veulent s'établir sachent à quoi s'en tenir en arrivant dans cette partie du pays. J'admets que la voie proposée est d'une grande importance, et que la chambre ne saurait agir avec trop de précaution; mais en vue de l'expérience acquise au sujet de la colonisation dans le Nord-Ouest, le gouvernement ne devrait pas permettre à une compagnie d'exiger pour les terrains des prix trop élevés.