

chemin de fer" sera interprétée comme signifiant toute section ou sous-section du dit chemin de fer dont la construction a été entreprise par quelques entrepreneurs." Est-il donc possible de prétendre que les entrepreneurs devront prendre des terres de qualité moyenne sur tout le parcours de la ligne? Que les entrepreneurs de la section des prairies, par exemple, ne devront accepter que des terres stériles qui peuvent se trouver sur certains points de la Colombie anglaise ou sur la côte nord-ouest du lac Supérieur? Si les entrepreneurs construisent la section des prairies, cette section ne leur appartiendra-t-elle pas et ne recevront-ils pas \$10,000 et 20,000 acres de terres pour chaque mille de la ligne qu'ils auront construite? Je prétends qu'on en arrive forcément à cette conclusion, et que c'est répondre d'un manière assez claire et assez complète à une autre assertion des députés de la gauche.

Ces honorables messieurs trouvent mauvais que, pour la section des prairies, on accorde une somme dépassant les frais de construction; mais qu'ils me permettent de leur dire que cette somme est beaucoup moindre que celle qu'accorderait l'Acte de 1874. On me répondra que le chef de l'ancienne administration n'avait point l'intention d'accorder \$10,000 et 20,000 acres de terres, et je répliquerai qu'il me suffit de rappeler les déclarations de l'honorable monsieur.

En présentant ses résolutions, le député de Lambton proposait "d'engager de nouvelles compagnies à se charger de l'entreprise en leur offrant un nouvel octroi en espèces ou des concessions de terres et des espaces à la fois." Il "proposait d'accorder une somme fixe par mille, d'abord \$10,000 et ensuite un octroi de terres, à raison de 20,000 acres par mille, comme l'administration précédente;" il "proposait encore de demander aux capitalistes des soumissions spécifiant sur quel montant ils exigeraient une garantie de quatre pour cent, afin de les mettre à même de se procurer les fonds nécessaires pour construire la ligne." "Ils savent," ajoutait-il, "que \$10,000 et 20,000 acres par mille—en attribuant aux terres une valeur moyenne d'un dollar l'acre—ne suffiraient pas pour construire la ligne." Il démontrait que l'Intercolonial qui traverse une région très avantageuse et pour la construction duquel on a pu acheter le fer à très bon marché, a coûté \$40,000 par mille; que le "Northern Pacific"—pour la construction duquel on trouvait les matériaux à proximité et qui traverse une région aussi avantageuse que les meilleures parties de nos territoires, région qui se trouve plus voisine de la source d'approvisionnement—a coûté \$48,000 par mille, et il en concluait que nous n'avions aucune raison d'espérer que la construction de notre ligne coûterait moins de \$40,000 par mille, d'une extrémité à l'autre; il ajoutait que les frais de construction excéderaient ce montant et de beaucoup sur certaines sections.

Il proposait encore "d'accorder \$10,000 par mille aux compagnies, et de garantir quatre pour cent sur la somme mentionnée dans les soumissions; 20,000 acres par mille étant une condition absolue dans tous les cas."

On nous a parlé aussi, M. l'Orateur, du vaste monopole des terres et, dans son discours à Montréal, le député de Durham-Ouest a mentionné l'établissement, au Nord-Ouest, d'un autre monopole qui entraînerait tous les maux dont souffre l'Irlande. Je crois que nous ne pouvons désirer, en ce pays, de meilleure immigration que celle qui nous arrive des vertes plaines de l'Irlande. Je partage entièrement son opinion quand il dénonce le système féodal qui est la plaie de ce pays; mais je me demande où il peut trouver une analogie entre l'Irlande et le Canada? Où est l'analogie entre un pays où le système féodal existe depuis des siècles, où les seigneurs ne résident même pas, où l'on pratique la confiscation, et l'organisation que nous allons établir dans les territoires du Nord-Ouest? N'est-ce pas se moquer de notre population que d'exposer devant elle pareil tableau?

Quant au monopole des terres, j'ai déjà dit que je n'attribue aucune valeur monétaire particulière aux terres du Nord-Ouest. Je crois que l'acre représente simplement une unité de valeur. Je crois que 25,000,000 d'acres valent moins que 51,000,000 ou 55,000,000 que l'ancien acte concédait, et représentent moins, proportionnellement à la quantité de terres propres à la colonisation que nous sommes censés posséder, et moins que les 18,000,000 ou 20,000,000 d'acres concédés en 1874 ne représentaient proportionnellement à l'étendue de terres disponibles—pour ne point parler des 36,000,000 d'acres que le gouvernement devait garder en fidéicommiss pour la compagnie et vendre quand un prix aurait été convenu.

Mais, s'il faut en croire ces messieurs, 25,000,000 d'acres constituent aujourd'hui un immense monopole, tandis que 18,000,000 ou 20,000,000, en 1874, ne constituaient rien de pareil. Or un homme sensé peut-il supposer qu'avec 18,000,000 d'acres à la disposition de la compagnie, superficie qui excède celle de toutes les terres arables des provinces formant la Confédération, et la même étendue à la disposition du gouvernement qui devait la répartir aux immigrants, on serait arrivé, même dans vingt ans, à disposer des 36,000,000 d'acres que le gouvernement se réservait pour les vendre, en payant les frais de la vente et en en remettant les produits à la compagnie, et que, dans cette période, ces terres seraient devenues sujettes aux taxes? Tel était le vrai moyen de créer un monopole.

L'autre soir, le député de Yarmouth (M. Killam), parlant de l'issue que la Baie d'Hudson offre au commerce nous disait:

"Je signale ce point à l'attention du député de Halifax. Que devient son projet de faire de Halifax un port d'hiver, si le commerce de grains du Nord-Ouest, au lieu de prendre la voie de Halifax, se dirige soit par la ligne de Saint-Paul et Manitoba jusqu'à New-York ou Baltimore, soit par la baie d'Hudson?"

"Je crois que quand cette question sera soumise aux citoyens de Halifax, ils verront que l'honorable député n'est pas très attentif à ses devoirs sous ce rapport?"

L'honorable monsieur ferait mieux, je crois, de consulter ses capitaines et de me dire dans quels mois de l'année les ports de la baie d'Hudson pourront faire concurrence à celui de Halifax. Si l'on peut établir que le transport de nos produits par la voie de la baie d'Hudson peut sérieusement nuire au transport par celle de Halifax, alors je comprendrai son argument. Il nous accuse d'avoir négligé nos devoirs parce que nous allons avoir deux lignes se faisant concurrence. Désirait-il nous aider en parlant ainsi? Voulait-il stimuler notre zèle? Qu'a-t-il donc fait? Il a voté en faveur d'une résolution qui aurait donné à l'offre rejetée par la Chambre, son approbation et celle de la Chambre, pour la simple raison qu'elle réservait au parlement et aux nouvelles provinces la liberté de créer des lignes rivales.

On a fréquemment parlé du type du chemin de fer "Union Pacific" choisi comme type approximatif de notre ligne. Dans l'amendement que j'ai mentionné, je trouve que, d'après l'Acte de 1874, le programme du gouvernement était de construire la ligne à pentes douces et que nous avons choisi, comme type une ligne dont les pentes sont très fortes.

Voici ce que je trouve dans le "Manuel des chemins de fer américains," de 1873, au sujet du chemin de fer "Union Pacific":

"On peut faire remarquer ici qu'en traversant des chaînes de montagnes, le chemin de fer "Union Pacific" atteint une altitude de plus de 8 000 pieds au-dessus du niveau de la mer et que, malgré cela, les pentes n'excèdent pas 80 pieds au mille et sont plus douces que celles des lignes de la Pennsylvanie, de Baltimore et de l'Ohio."

On lit aussi dans "Poor's Manual of Railways":

"Sur les lignes de Baltimore et de l'Ohio, on traverse les montagnes à une hauteur d'environ 2,600 pieds au-dessus du niveau de la mer, avec de longues pentes de 110 pieds au mille. Toute la ligne de l'"Union Pacific" est fort avantageuse si l'on considère son immense parcours. Plus de la moitié est unie, et dans les montagnes les pentes n'excèdent jamais celles de nos lignes les plus fréquentées."