

ni à la Mâchoire à l'Original, ni dans les autres localités ; mais lorsque cette compagnie avait un agent à Régina, un autre à la Mâchoire à l'Original et un troisième à Winnipeg, les choses allaient comme aujourd'hui, c'est-à-dire que nous payions le charbon plus cher dans ces endroits qu'on ne le payait à Winnipeg, et c'est ce que le colon trouve anormal. Il se peut que l'explication de cet état de choses soit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien transporte le fret à meilleur marché pour une longue distance que pour une courte distance. Nous constatons que ce mode est suivi dans d'autres cas.

Par exemple nous pouvons obtenir un taux beaucoup moindre de Régina à Montréal que de Régina à Winnipeg. Le long parcours a l'avantage tout le temps et sur tous les chemins de fer de notre continent, et tous les hommes intéressés dans les chemins de fer vous expliqueront cela au moyen de ce qu'ils appellent l'économique des chemins de fer, et vous démontreront que ce mode repose sur ce qu'ils considèrent comme une base raisonnable. Je n'ai aucune crainte pour l'avenir, même pour un avenir prochain, car à mon avis il est plus probable que le charbon sera abondant sur le marché du Nord-Ouest qu'il n'est probable qu'il sera rare. En attendant, si le gouvernement peut nous soulager, nous lui en serons beaucoup obligés. Indépendamment de cette question du charbon, rien ne saurait être plus conforme au sentiment de la population du Nord-Ouest que l'octroi de l'aide projetée à cette ligne.

La motion est adoptée.

A la compagnie de chemin de fer et charbonnière de la vallée du Daim Rouge, des terres fédérales n'exécédant pas 6,400 acres par chaque mille du chemin de la compagnie, à partir de la station Cheadle, sur le chemin de fer du Pacifique canadien, jusqu'à son terminus dans le township, ou près du township 29, 23e rang, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cette compagnie est-elle constituée civilement ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quels sont les membres de la compagnie ?

M. DEWDNEY : Il y a Joseph Ick Evans, Daniel Macfarlane, Joshua T. Johnson, Henry Percy Withers, et John Bain, tous de la ville de Toronto.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oh ! Ick Evans, un capitaliste de cette sorte ?

M. DEWDNEY : Je ne connais que le premier d'entre eux, qui est présentement en Angleterre, ou en route pour ce pays-là, me dit-on.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans ce cas, c'est une compagnie de Toronto à laquelle le gouvernement propose d'accorder environ 300,000 acres de terres. Quelle garantie a-t-elle donnée au gouvernement qu'elle a les moyens de construire un chemin de fer de 55 milles de longueur, avec cette subvention en terres ? Nous avons eu un bon nombre de compagnies, quelques-unes organisées à Toronto, et d'autres dirigées par d'anciens membres de cette chambre qui n'ont pas donné de résultats très satisfaisants, et pour lesquelles certaines personnes ont obtenu ces subventions et ces chartes, dont elles ont disposé. Si le gouvernement est prêt à déclarer sous sa responsabilité, que cette compagnie a des ressources suffisantes, qu'elle a souscrit assez d'actions et qu'elle a payé un montant suffisant, il y a peut-être quelque chose à dire sur son mérite, mais l'expérience que nous avons acquise devrait nous engager à agir avec beaucoup de circonspection lorsque nous accordons 300,000 à 400,000 acres de terres à des compagnies formées dans d'autres parties du Canada.

M. DEWDNEY : L'été dernier un monsieur du nom de Brereton, représentant des capitalistes anglais, et riche lui-même, à son retour de l'Alaska, où il avait acheté de grands terrains miniers—un monsieur que j'ai connu il y a vingt

ans, alors qu'il était en Californie et était à la tête d'un vaste projet d'irrigation—est venu me voir pour s'informer de la vallée du Daim Rouge, et il m'a dit qu'il était prêt, de concert avec ses amis, si la subvention en terres était accordée à cette compagnie, de fournir les fonds nécessaires pour exécuter les travaux ce printemps. Depuis lors, j'ai appris qu'il devait s'embarquer à la fin du mois dernier. Je suppose qu'il est présentement en route pour venir commencer les opérations.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous devrions avoir une carte de cette région, parce que ceux d'entre nous qui ne la connaissent pas bien ne peuvent, d'après ces noms, se faire une idée de ce que l'on se propose de faire. L'honorable ministre a-t-il une carte de cette région que doit traverser le chemin ?

M. DEWDNEY : Je ne l'ai pas ici.

M. MITCHELL : Ce M. Brereton est-il le capitaine Brereton qui était magistrat de police au Portage du Rat ?

M. DEWDNEY : Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cette ligne s'étendra-t-elle vers le nord ou le sud ?

M. DEWDNEY : Vers le nord ?

M. DEWDNEY : Depuis deux ou trois ans, la compagnie a loué un vaste ranche dans ce voisinage. Elle se propose de le pourvoir de bétail, et d'exploiter les mines de charbon des environs, qui sont très étendues, et faciles, très faciles à exploiter.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ces terres sont-elles censées contenir du charbon.

M. DEWDNEY : Oui, mais la compagnie n'a droit qu'à la surface du sol.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les mines ont-elles été inspectées.

M. DEWDNEY : M. Brereton en a examiné une et a déclaré qu'elle était de première qualité.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le gouvernement est-il convaincu que cette entreprise est contrôlée par des hommes riches ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

A la compagnie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales ne dépassant pas 10,000 acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, dans la direction du nord jusqu'à un point quelconque de la rivière Saskatchewan-nord, à Edmonton ou près de cet endroit, distance d'environ 210 milles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Qu'est-ce que cette compagnie ? Est-elle organisée ?

M. DEWDNEY : Cette compagnie a obtenu cette année une charte, qui est virtuellement l'ancienne charte remise en vigueur. Cette compagnie est représentée par les messieurs suivants : Macworth Blackley Praed, John Maurice Lloyd, John Dale et James Lloyd, de la ville de Londres, Angleterre ; Charles T. Drummond, de Winnipeg ; l'honorable George A. Drummond, sénateur, et C. C. Colby, M. P. ; M. Drummond, qui était allé en Angleterre, rencontra accidentellement M. Praed, et en parlant du pays avec M. Praed, l'engagea à venir visiter cette contrée, ce qu'il a fait cet hiver. Il a parcouru tout le Nord-Ouest, de Calgary à Edmonton et au Fort McLeod, pendant les mois de janvier et de février. Il a été tellement enchanté de cette contrée qu'il s'est fait à ses gens de fortes représentations, et ils ont pris l'affaire en mains, et nous croyons qu'ils vont commencer sans délai les travaux de construction si la subvention en terres est accordée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous proposons ici d'accorder plus de 3,000,000 d'acres de terre à la compagnie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada. Elle aura