

(En comité.)

Sur la résolution 1.

Qu'il est opportun d'autoriser le gouverneur général en conseil à accorder à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de 6,400 acres par mille pour un embranchement à être construit, à partir de Glenboro, dans une direction-ouest, sur un parcours d'environ 60 milles jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie, à partir de Brandon et se dirigeant vers le sud-ouest.

M. BLAKE : Je me rappelle très bien que durant la discussion de la charte qu'on proposait d'accorder à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avec toutes ces subventions en terres et en argent, une des raisons, données pour justifier les forts subsides accordés alors, était qu'ils étaient nécessaires et dans l'intérêt du pays, parce que la compagnie s'attendait à construire elle-même, et qu'elle comptait construire des embranchements à travers le nord-ouest, au moyen de ces subventions. Je constate maintenant qu'on se propose d'accorder de forts subsides à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour la construction de ces lignes d'embranchement qui, nous disait-on, devaient être construites par la compagnie au moyen des forts octrois en terres et en argent que nous leur avons votés. Je demande au gouvernement de vouloir bien dire pourquoi il tenonce ainsi à la politique adoptée par lui en 1880-81.

M. DEWDNEY : La ligne de Glenboro vers l'ouest constitue une portion d'une ligne qui, je crois, se nommait originairement le chemin de fer du sud-ouest de Winnipeg. Il y avait deux chemins de fer du sud-ouest et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a acheté les chartes des personnes qui les possédaient, de sorte que la première résolution échappe à l'objection de l'honorable député.

M. BLAKE : D'après la position du terrain et en consultant la carte géographique, je sais fort bien que ce tronçon de chemin ne part pas de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique, mais elle se relie à un embranchement dont la compagnie a acquis la propriété. Mais il entrerait dans l'arrangement pris avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qu'elle construirait les embranchements à ses dépens. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'est emparé d'un embranchement qui avait été subventionné par le pays, et maintenant, la compagnie se propose d'ajouter à cet embranchement un nouveau tronçon dont nous paierons une partie.

M. DEWDNEY : Cette portion du pays a besoin plus que toute autre, dans les territoires, de communications, par voies ferrées, et le seul moyen d'en avoir, c'est d'offrir des encouragements. Lorsque des demandes ont été faites pour avoir des chemins de fer dans cette région, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fit une proposition au gouvernement qui fut considérée comme étant juste et raisonnable, et elle fut acceptée. Un arrêté du conseil fut adopté le 11 juin 1889, concernant l'octroi du subside ordinaire et la confirmation de la subvention antérieure du 17 mai de la même année au chemin reliant Glenford et Deloraine. Ces deux demandes ont été soigneusement examinées, et un appel énergique se fit entendre dans la portion sud-est du Manitoba et dans la portion sud-ouest d'Assiniboia, demandant qu'on leur procurât

les moyens de communication avec les gisements carbonifères. Si cette demande d'un subside eut été faite par d'autres personnes ou compagnies de bonne foi, elles auraient obtenu le même accueil et la même considération.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La déclaration de l'honorable ministre paraît démontrer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a décidé de se dégager des obligations que ses parrains politiques lui ont imposées, et je crains que ce ne soit là le résultat que nous avons obtenu de nos rapports avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; en somme, cette compagnie ne fait rien que ce soit, sans une considération spéciale ; voici qu'elle exige de nouvelles subventions pour la construction de ces lignes d'embranchement.

Si j'ai bien compris les déclarations que le ministre de l'intérieur a faites, l'année dernière, nous avions virtuellement abandonné notre contrôle sur presque toutes les terres du Nord-Ouest, par les subventions en terres accordées aux chemins de fer. D'après l'exposé fait, l'année dernière, par l'honorable ministre, dans cette étendue d'environ 400,000 milles carrés, c'est-à-dire cette étendue comprise substantiellement entre la Rivière Rouge d'un côté et un point quelconque, dans les Montagnes Rocheuses de l'autre côté, sur une longueur d'environ 400 milles, il n'y avait qu'à peu près 130,000,000 d'acres de terre plus ou moins propre à l'agriculture. Il disait qu'une partie de la balance pouvait être utilisée pour les pâturages, mais il n'a pas estimé à plus de 130,000,000 d'acres la superficie des terres propres à des fins agricoles, y compris même les terres du Manitoba. Je ne saurais dire absolument quelle déduction il faudrait faire pour le Manitoba où la terre est presque partout de bonne qualité ; mais je suppose que je ne m'éloignerais pas beaucoup de la vérité en portant ce chiffre à environ 35,000,000 d'acres. Cela laisserait quelque chose comme 90,000,000 d'acres de terre cultivable à notre disposition. Je mets de côté les terres impropres à l'agriculture, mais propres au pâturage. Nous savons que nous nous sommes engagés à donner la moitié des terres aux colons sérieux, de sorte qu'en fait de terres propres à la culture, d'après l'exposé que l'honorable ministre a présenté à la chambre, l'année dernière, il ne nous reste plus que quelque chose comme 45,000,000 d'acres.

De cette quantité, nous avons déjà cédé ou donné en subventions aux chemins de fer, jusqu'à concurrence de 33,762,000 acres. Maintenant, nous nous proposons d'ajouter encore 4,000,000 d'acres à ce montant. Il nous faudra toute fois faire une autre déduction pour la compagnie de la Baie d'Hudson et les terres des écoles. Virtuellement le résultat de la proposition présentement devant la chambre que, si nous réalisons la politique de donner la sera moitié des terres aux colons sérieux, nous allons nous trouver sans terres, dans ce vaste territoire de 400,000 milles carrés—c'est-à-dire, sans terres propres à la culture, à moins que nous ne supposions que les chemins de fer consentent à prendre une grande quantité de terrains de qualité inférieure, ce que je ne crois pas probable.

Le résultat pratique me paraît être que nous allons être privés de tout contrôle ou de tous moyens de faire de l'argent sur l'immense territoire compris entre les Montagnes Rocheuses et la Rivière Rouge,