

prouve qu'ils trompaient le pays quand ils disaient que les terres ne valaient pas assez pour construire le chemin du Pacifique.

M. SMITH (Selkirk)—Je ne puis du tout partager l'avis de l'honorable député de Terrebonne. L'honorable député a parlé de la proposition du très honorable député de Kingston comme étant identiquement la même que celle de l'honorable ministre de l'Intérieur.

Il est bien vrai que le bill du Pacifique de l'ex-premier ministre proposait de faire construire le chemin au moyen d'une subvention en terres ; mais on doit se rappeler que les conditions étaient tout à fait différentes. Ce chemin devait se prolonger depuis Ontario jusqu'à la Colombie-Britannique. Il devait traverser un désert, ce que tout le monde admettait être un désert ; et il très certain qu'une concession de terres dans la région qui se trouve au nord du lac Supérieur ne saurait être d'aucune valeur pour aucune compagnie quand il s'agirait de vendre ces terres.

Or, que propose l'honorable ministre de l'Intérieur ? De faire des concessions de terres pour encourager la construction de chemins de colonisation. Il y a déjà dans le Manitoba des établissements s'étendant jusqu'à la Petite Saskatchewan et cent milles au-delà. Ce que l'on propose de faire est de concéder des terres tel que stipulé dans le bill, ou de donner une subvention en argent n'excédant pas \$10,000 par mille, ce qui paierait environ 80 ou 90 pour cent du prix de revient de ces chemins. Assurément si l'on voulait construire des chemins de fer dans cette partie du pays, on trouverait des terres aussi fertiles que celles de la zone fertile. De sorte que les conditions sont entièrement différentes.

Quant à la distance de quarante milles, elle doit se mesurer entre la ligne du Pacifique et celle de tout chemin de fer allant dans la même direction, et assurément la disposition à ce sujet est sage. En même temps, je ne serais assurément pas disposé à priver de chemins de fer la contrée intermédiaire.

Je crois que dans un télégramme envoyé il y a quelque temps aux

M. Masson

citoyens de Winnipeg pour faire disparaître l'impression sous laquelle ils étaient qu'ils allaient être tout à fait privés de chemins de fer, l'honorable ministre de l'Intérieur mentionna que ceux qui avaient reçu des terres au sud du lac Manitoba auraient à payer, suivant leurs terres, \$2.00 ou \$2.50 l'acre sur la ligne du chemin de fer.

Je crois que l'honorable ministre de l'Intérieur pourrait aller plus loin que cela, et donner à tout chemin de fer qui traverserait la partie centrale, là où l'on ne pourrait pas trouver assez de terres le long de la route, une subvention en terres prises dans quelque autre partie de la région des terres fertiles.

Somme toute, je crois qu'avec quelques amendements qui pourront être faits en comité, le bill ne manquera pas de réussir à amener la construction de chemins de fer dans les endroits les plus fertiles de la contrée, et il en résultera de grands avantages pour les colons.

L'honorable député de Terrebonne a dit que quarante milles serait une distance trop courte. Il y a dans le Minnesota une ligne près de la rivière Rouge et une autre à une distance de 30 ou 50 milles et aussi le long de la rivière Rouge, et ces deux lignes, même aujourd'hui, font de bonnes affaires, bien que le pays ne soit pas encore tout établi.

Je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi dans le Manitoba et dans le Nord-Ouest, où les circonstances sont également favorables, et où le sol est aussi fertile que celui du Minnesota et d'aucune partie du continent.

Avec quelques légers amendements qui pourront être faits en comité, le bill pourra rendre de grands services à la population du Nord-Ouest et à la Confédération en général.

M. POPE (Compton)—Le bill que nous discutons donne des pouvoirs extraordinaires. Toutes personnes se soumettant aux dispositions du bill, et payant 10 pour cent au gouvernement, auraient le droit de construire des chemins de fer pourvu que ces chemins fussent à une distance de 40 milles les uns des autres.

J'ai toujours été et je suis encore fortement en faveur de la construction