

des sociétés de colonisation, qui sans ces sociétés n'y seraient pas allés.

Nous avons, en outre, commencé à établir un fonds, à même lequel nous avons à rembourser au trésor fédéral les \$25,000,000 que nous nous sommes engagés à payer pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et le commencement de ce fonds est considérable et très satisfaisant. L'assertion que la région comprise dans les concessions de terres faites dans un but de colonisation a été de quelque manière que ce soit fermée au pionnier est erronée.

Tous ceux qui ont étudié les règlements et le système du gouvernement savent que, dans chaque subvention de terres destinées à la colonisation, les sections portant des nombres pairs sont tout aussi bien mises à la disposition de celui qui veut se choisir un *homestead*, que si ces terres n'avaient pas été comprises dans la subvention. Toute personne qui désire se choisir un *homestead* peut entrer sur les terres de n'importe quelle société de colonisation et dire : voici le n° 8, ou le n° 4, ou le n° 6, ou une section quelconque portant un nombre pair, puis, malgré la société, en prendre possession, réclamer ses lettres patentes, et les obtenir. Ce système du gouvernement est simplement, autant qu'il s'agit des sections portant un nombre impair, de les vendre, d'en verser le prix dans le trésor public pour payer la subvention, et, pour que les sociétés de colonisation aient intérêt à agir comme agents d'immigration et à trouver des colons, de leur vendre à moitié prix les sections portant un nombre impair, pourvu qu'elles trouvent des colons qui s'établissent sur les sections portant un nombre pair. La conséquence est que quelques compagnies ont échoué. Quelques-unes étaient, je le crains, organisées uniquement dans un but de spéculation, n'avaient pas l'intention *bona fide* de chercher des colons, mais s'étaient formées dans le seul but de faire par ce moyen de l'argent. Mais aussi d'autres ont encouru des dépenses considérables, déboursé de fortes sommes et employé des agents à parcourir l'Angleterre, l'Irlande et l'Écosse pour recruter des immigrants et coloniser ces terres. Voilà la politique du gouvernement; je crois qu'elle a réussi, et je n'ai aucun doute que dans trois ou quatre ans encore—parce que ces compagnies ont à peine eu le temps de faire opérer ce système ou de trouver le capital nécessaire à cette fin—dans quelques années à peine le pays reconnaîtra que la politique était bonne, et que celles des compagnies qui étaient *bona fide*—comme l'étaient plusieurs d'entre elles—se sont constituées des agents actifs, sérieux, zélés et heureux dans leurs efforts pour coloniser le Nord-Ouest.

L'honorable monsieur a dit qu'une des causes de mécontentement résultait du dévouement de certaines chartes de chemins de fer octroyées par la législation locale. Je le prierais de demander aux gens de Winnipeg s'ils voudraient voir des chemins de fer locaux partir de la ligne canadienne du Pacifique pour se diriger à l'ouest jusqu'à la frontière de la province. Qu'il le demande à la population de Winnipeg, où l'excitation s'est produite, et il s'apercevra que celui qui oserait se déclarer en faveur du système permettant aux chemins de fer locaux de partir de la ligne canadienne du Pacifique pour se diriger vers la partie de la frontière qu'il leur plairait, courrait une très faible chance de représenter Winnipeg, ou la circonscription électorale dont cette ville est le centre.

L'honorable monsieur a dit que le taux élevé du tarif est une grande cause de mécontentement. Or, c'est la vieille question de la protection contre le libre-échange. Les habitants n'y sont pas plus taxés par suite du taux élevé du tarif, que ne le sont les habitants du reste du Canada. La population des autres parties du Canada—je suis fâché, dans l'intérêt de l'honorable monsieur, de le dire, parce qu'il en sera, je le sais, désappointé—accepte la politique nationale dans un esprit de résignation chrétienne, et dans un esprit d'espérance et d'attente chrétiennes.

Do plus, lorsque nous parlons aux habitants du Nord-Ouest, nous pouvons leur dire : préférez-vous le libre-échange avec un déficit et sans chemin de fer, ou la protection avec un tarif élevé, ainsi que le chemin de fer canadien du Pacifique et un surplus ? Et si on leur posait cette question, je crois qu'ils se prononceraient en masse en faveur de la protection et du surplus ainsi que du chemin de fer canadien du Pacifique, et non en faveur d'un déficit, contre le chemin de fer et pour le libre-échange. Ils auraient le glorieux privilège d'acheter des marchandises américaines à leur frontière, si, en l'absence d'un chemin de fer, ils pouvaient porter ou transporter sur des traînes sauvages ou sur des wagons ces marchandises à travers les plaines.

L'honorable monsieur a dit qu'il ne voulait pas se prononcer au sujet des clameurs qui se font entendre pour un chemin de fer jusqu'à la Baie d'Hudson. Va sans dire qu'il existe au Nord-Ouest une impatience naturelle, faute de moyens de transport; de là ces clameurs pour le chemin de fer allant à la Baie d'Hudson. Le fait que le parlement a accordé des chartes à deux compagnies prouve qu'il désire ardemment venir en aide à une pareille entreprise. Ces deux compagnies, je suis heureux de l'apprendre, sont à la veille de se fusionner, de sorte qu'elles vont réunir leurs forces pour construire un chemin partant de la ligne du Pacifique, dans les environs de Winnipeg, je suppose,—et allant jusqu'à la Baie d'Hudson. Voilà ce qu'a fait le parlement. Le gouvernement a fait ceci : afin d'aider à ce chemin, s'il a quelque chance d'être construit—et je ne veux pas dire que cette chance lui fasse défaut ni qu'un grand avenir ne lui soit pas réservé; je n'ai pas de compétence pour parler de cela—mais le gouvernement a consenti, dans le but d'en encourager la construction, à lui donner une subvention en terres plus considérable et à un prix plus réduit qu'à aucune autre compagnie subventionnée au Nord-Ouest, le chemin de fer canadien du Pacifique excepté. Il a consenti à lui accorder deux fois la quantité de terres qu'il a octroyées à la ligne du "Manitoba et Sud-Ouest," et aux autres que l'on projette de construire dans ce pays, et cela moyennant la moitié du prix exigé de ces dernières. Il y a donc dans le pays un sentiment naturel d'impatience, parce que les gens ne peuvent exporter leurs produits; de là la grande agitation qui se produit en faveur de la construction immédiate du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Aujourd'hui ils sont obligés d'expédier leurs grains à la frontière, et là de les placer à bord des chemins de fer américains. Ceux-ci, cela va sans dire, ne regardent que leurs propres intérêts; ils n'ont pas d'intérêt commun avec cette population, et ne s'occupent pas si elle souffre ou non. Ils exigent le tarif qu'il leur plaît, en vue de leur propre avantage. Mais, M. l'Orateur, dans deux ans la scène sera changée : le Canada sera traversé par deux voies ferrées, le chemin de fer non interrompu qui partira de Calgary, et traversant toute la région à blé, puis, passant au nord du lac Supérieur, se rendra directement à Montréal et à la mer; et il y aura en outre la ligne auxiliaire s'étendant de Winnipeg à Prince-Arthur's-Landing, et de là, par steamers spéciaux, jusqu'à l'est du Canada—deux lignes qui emporteront les richesses agricoles du Nord-Ouest. Si l'on trouve ces deux lignes insuffisantes, je ne doute pas qu'il n'en soit construit d'autres, et la ligne de la Baie d'Hudson, si c'est le chemin, aura son tour. Voilà tout ce que j'ai à dire au sujet de la remarque de l'honorable monsieur quant au chemin de fer de la Baie d'Hudson.

J'ignore, M. l'Orateur, pourquoi l'honorable monsieur est toujours opposé aux intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique. Je ne comprends pas pourquoi, depuis l'origine du projet jusqu'à ce jour, il y a été constamment hostile. Il était opposé à toute construction de la ligne au nord du lac Supérieur. A tout événement, il voulait qu'on l'ajournât pendant des années et des années—elle devait être construite dans un avenir éloigné, au temps de nos petits-fils—et cependant, M. l'Orateur, si vous vous adressez aux hommes