

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'apprends que la compagnie reçoit une subvention de 6,400 acres de terres par mille en sus de sa subvention en argent.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cela comporte, pour une ligne de cette longueur, une subvention d'environ 1,250,000 acres au moins. L'honorable ministre va-t-il permettre que les autres compagnies de chemins de fer, celle du Pacifique canadien, ou d'autres qui vont être subventionnées, en sus de celle qui nous occupe présentement, prennent possession des terres qui bordent ce chemin-ci, et qui vont augmenter de valeur en conséquence de la construction ?

Sir JOHN A. MACDONALD : La subvention en terres sera accordée des deux côtés de la ligne à mesure qu'elle sera construite. Les terres de chaque côté appartiendront à la compagnie du chemin de fer, sujettes, naturellement, à toutes réclamations antérieures de la part de particuliers ou de corporations. Je ne crois pas qu'elle vienne sensiblement en conflit avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Sa ligne passera très prochainement au nord de la zone de chemin de fer, le long de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique canadien. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est tenue d'accepter les terres situées dans sa zone qui sont propres à la colonisation. Elle ne sera pas juge de la qualité des terres. Je présume qu'elle serait très heureuse de les prendre si elles étaient assez propres à la colonisation, parce que leur proximité du chemin de fer ferait plus que compenser pour l'infériorité du sol. Comme on ne présume pas aujourd'hui que les terres assez propres à la colonisation, de chaque côté de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, comprendront environ 25,000,000 d'arbres, il y a au nord une réserve si vaste qu'il est très certain qu'elle suppléera à cette insuffisance.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Alors elle ne pourrait point réclamer du gouvernement le reste des terres près de la ligne de ce chemin de fer ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh, non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que, d'après l'opinion générale, la division des terres en lopins d'un mille carré, a été préjudiciable. L'honorable ministre se propose-t-il, en accordant des terres à cette compagnie, de maintenir cette politique, ou a-t-il considéré l'opportunité d'accorder à la compagnie du chemin de fer de grandes étendues de 6,400 acres, par exemple, et de permettre la colonisation d'une autre étendue de 3,400 acres ? Feu M. White m'a dit, en plusieurs occasions, qu'il était personnellement d'avis qu'il serait beaucoup mieux d'abandonner la division des terres en lopins d'un mille carré, et d'accorder aux compagnies de grandes étendues, si elles voulaient les accepter.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le mode de sections alternatives sera maintenu en ce qui concerne les terres arpentées. C'est la convention faite avec le Manitoba et le Nord-Ouest, et avec le chemin de fer du Pacifique canadien. Je crois que la grande erreur a été d'adopter le mode américain d'arpentage, qui était très attrayant pour les arpenteurs. Je crois que le mode suivi pour la province du Haut-Canada, où la longueur du lot dépassait de beaucoup sa largeur, ce qui contribuait à grouper les colons, était préférable. Mais les arpentages ont été faits d'après le mode américain, et il est trop tard pour modifier ce mode, sauf dans les parties non arpentées du pays.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Vous pourriez donner des townships alternativement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh oui, la subvention accordée au chemin de fer d'Alberta et Athabasca, de Calgary à Edmonton, a été donnée en townships.

M. MITCHELL.

M. TROW : J'approuve hautement ces résolutions pour la construction du chemin de Regina à Saskatoon, et en ligne droite jusqu'à Battleford. Cette partie jusqu'à Saskatoon est fortement approuvée. Elle traversera un pays propre à la colonisation, de Saskatoon à Prince-Albert, sur une longueur d'environ 60 milles au nord de la Saskatchewan, entre les deux rivières, qui ne sont éloignées que d'environ 20 à 24 milles. Dans la plus grande partie de cet angle, de Saskatoon ou de Clarke's Crossing à Prince-Albert, et jusqu'à la jonction, les deux rivières ne sont pas éloignées de plus de 24 milles. Or, une compagnie de chemin de fer possède déjà une charte pour traverser cet angle, celle du Manitoba et Nord-Ouest, laquelle offrirait une voie de communication suffisante jusqu'à Saskatoon. J'approuve ce mode d'arpentage, car c'est certainement le plus approprié à cette contrée, mais je crois que ce serait gaspiller de l'argent, parce que votre ligne de Saskatoon à Prince-Albert court vers le nord-est, tandis que votre ligne allant à Battleford se dirige vers le nord-ouest. Elles diffèrent entièrement, et il me semble que l'autre ligne répondrait à tous les besoins.

M. WATSON : La chambre paraît unanimement d'opinion que le gouvernement fait bien de subventionner une voie ferrée pénétrant dans la région de la Saskatchewan. Il est en effet manifesté, depuis deux ou trois ans, que la population de cette région devait avoir des voies de communications par chemin de fer ou bien quitter le pays. Bien que j'approuve le gouvernement de prendre ce moyen de venir en aide à la compagnie, je n'approuve pas entièrement le tracé qu'il a décidé de subventionner, et je crois fortement que les intérêts du pays seraient tout aussi bien servis si l'on donnait un bonus en argent, ou que l'on fit un prêt au Manitoba et Nord-Ouest, ou au Nord-Ouest Central. Je suis entièrement d'avis avec l'honorablement député de York-Nord (M. Mulock) que l'on ne peut construire avec succès des chemins de fer avec des subventions en terres. Cela a été clairement démontré dans le Nord-Ouest. Il vaut beaucoup mieux, dans l'intérêt de tout le pays, que le gouvernement au lieu de donner ces subventions en terres de 6,400 acres par mille, suive la politique qu'il a adoptée pour les chemins de fer de l'est, et accorde une subvention en argent de \$3,200 par mille, ou plus. Un chemin serait mieux construit avec cela qu'avec les 6,400 acres de terres, et la subvention en argent ne représenterait que 50 centimes par acre. Une fois le chemin construit, je suis convaincu que le gouvernement pourrait retirer plus que cette somme, de la vente des terres. La distance du Portage à Prince-Albert, par Regina, est de 529 milles. Du Portage à Prince-Albert, par la route du Nord-Ouest, dont 200 milles sont construits, il y a environ 425 milles. Cette route est plus courte de plus de 100 milles et cela ouvrirait un autre chemin qui sera construit et favorisera le pays tout autant si non plus que la ligne projetée, car il faudra, que les produits du pays aient un débouché dans l'est.

Sir JOHN A. MACDONALD : Une grande partie sera expédiée dans l'ouest, à la Colombie-Anglaise.

M. WATSON : Je crois que la population de la région de la Saskatchewan recherchera plutôt l'est que l'ouest.

M. MACDOWALL : Elle cherchera un débouché n'importe où.

M. WATSON : Elle attend en vain depuis deux ans, sans avoir encore trouvé ce marché. J'approuve entièrement l'aide que le gouvernement accorde, et l'économie que l'on réalisera sur le frêt envoyé par l'ouest ou le nord du chemin de fer du Pacifique canadien, à destination de la région de la Saskatchewan, sera sans doute considérable.

M. DAVIN : Je n'ai que quelques mots à dire sur cette question. Comme question de fait la campagne qui avoisine Regina écoule ses produits dans l'ouest et naturellement la région de Saskatoon et de Prince-Albert chercherait égale-