

On veut encore construire un chemin de fer au dépens du pays. Il est temps de songer à protéger les colons du Nord-Ouest; il est temps de songer que là-bas le sol est entre les mains de corporations particulières, qui en ont le monopole, et qu'il n'en reste que bien peu pour les colons; que bientôt les colons seront obligés, pour avoir des terres, de s'adresser aux compagnies des terres ou aux compagnies de chemin de fer. Il est beau de dire que les compagnies de chemins de fer ont intérêt de vendre ces terres à un prix raisonnable; cependant, il se peut que ces compagnies ne comprennent pas leurs intérêts. Après avoir pris l'argent du gouvernement, et vendu leurs obligations, il se peut qu'elles trouvent plus avantageux de garder ces terres dans l'espoir de les vendre plus cher dans un certain nombre d'années. Je crois qu'on devrait fixer le prix maximum auquel ces compagnies pourraient vendre leurs terres, afin de protéger le peuple contre leurs extorsions. Le bon sens devrait suggérer cette mesure: au gouvernement; il ne devrait pas livrer le sol à ces compagnies, sans songer à protéger le public contre leur cupidité. Assurément, la demande d'argent qu'on nous fait pour construire ce chemin de fer, est prématurée. Cette région n'est pas encore habitée et ce qu'on offre à ceux qui veulent construire ce chemin de fer, est trop considérable. Si l'honorable ministre attendait quelques années, ce chemin de fer serait construit aussi vite que l'intérêt du pays l'exige et avec des sacrifices bien moins grands de notre part. Si le premier ministre songe à ce que je viens de dire et s'il établit un prix maximum pour la vente des terres données à ces compagnies, il rendra certainement un grand service au pays.

M. LAURIER: Les députés de ce côté-ci de la chambre ne veulent pas retarder l'adoption de ces résolutions, mais ils espèrent qu'on leur donnera plus de renseignements qu'il n'en a été donné ce soir. Naturellement, nous connaissons tous d'une manière générale l'état de ce pays. Cependant, en justice pour la chambre l'honorable ministre doit nous donner des renseignements sur cette compagnie et nous dire pour quel motif il veut lui donner de l'aide. Ce n'est pas la première fois que cette compagnie vient demander des secours au parlement; nous lui avons déjà donné une subvention de 10,000 acres de terre par mille, mais il paraît que ce n'est pas assez et je suppose qu'elle en demande davantage à l'honorable ministre. Je crois que ce dernier devrait nous dire quelles sont les prévisions de cette compagnie, et qu'on devrait nous fournir la correspondance relative à cette affaire, avant de nous demander de voter en faveur de cet octroi.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que mon honorable ami est sous une fausse impression. Cette compagnie est une compagnie nouvelle à qui nous avons accordé une charte durant cette session, et cette charte n'a reçu l'approbation de Son Excellence que la première fois qu'elle est venue ici durant cette session. Il y a quelques années, une première charte a été accordée à une compagnie composée de Canadiens et d'Américains des États-Unis. Cette compagnie a échoué complètement. Elle voulait, je crois, faire une spéculation et elle avait peu d'idée de construire un chemin de fer dans l'espoir d'en retirer des bénéfices plus tard. Plus tard, M. Praed et M. Wiguelin, qui appartient à des banques respectables d'Angleterre, enterprirent *bona fide* l'argent de prélever

nécessaire à la construction du chemin. Ces deux messieurs occupent une haute position, et leurs banques, ainsi que le sait, sans doute, l'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright), sont des institutions monétaires des plus respectables. Cependant, ils n'ont pas été assez heureux pour trouver l'argent qu'ils cherchaient; c'est ce qu'ils m'ont écrit franchement, et ils ont renoncé à l'entreprise. Au lieu donc de perdre du temps à faire céder à ces messieurs l'ancienne charte, j'ai cru qu'il valait mieux conseiller à ceux qui sont maintenant disposés à construire le chemin de fer, de demander une nouvelle charte, et cette nouvelle charte leur a été accordée l'autre jour.

Cette nouvelle compagnie n'a donc aucun rapport avec les deux qui ont échoué auparavant. Elle commence donc comme s'il n'y avait pas eu d'autre charte accordée avant la sienne. Voilà tous les renseignements que je puis donner à l'honorable député. L'honorable député, j'en suis sûr, sait, comme tous les Canadiens le savent, que la région que doit traverser ce chemin de fer est un pays d'une beauté admirable. Je ne sais pas s'il a visité lui-même ce pays, mais s'il l'a fait, je ne doute pas qu'il n'en ait été charmé au point de désirer qu'on y construise un chemin de fer, afin de lui fournir l'avantage de visiter les autres parties de cette région magnifique.

M. LAURIER: Voilà un argument très sérieux.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'oubliais de dire que cette compagnie doit construire en même temps la route qui gagne le sud, depuis Calgary jusqu'à la frontière, soit, 130 milles. Elle croit que le chemin, de fer Canadien du Pacifique retirera de l'exploitation de cette dernière route des bénéfices presque immédiats. Cependant, comme je l'ai déjà dit, nous n'accordons que 6,400 acres à ce chemin de fer du sud. Ce chemin de fer, lorsqu'il sera terminé, aura une longueur de 130 milles et je crois que les personnes qui en ont entrepris la construction s'acquitteront de leurs engagements. De plus, le fait que le chemin de fer Canadien du Pacifique s'engage à l'exploiter pendant six ans indique que ce chemin de fer devra avoir une grande valeur. Je ne retiendrai pas la chambre pour entrer dans une discussion de la question d'un prix maximum pour la vente des terres; je dirai seulement que cette restriction exceptionnelle empêcherait la compagnie dont nous parlons dans ce moment, de se procurer l'argent dont elle a besoin.

On n'a pas imposé des conditions comme celui-là au chemin de fer canadien du Pacifique, ni aux autres chemins de fer qui ont obtenu des subventions. On n'a pas imposé cette restriction au chemin de fer de Qu'Appelle et Prince-Albert, et si nous l'imposons à la compagnie dont nous nous occupons dans ce moment, cela détruirait toutes les chances sur lesquelles elle compte pour construire ce chemin de fer. Nous avons discuté, il y a quelques années passées, quand il était question du chemin de fer canadien du Pacifique, la politique de développer la construction des chemins de fer dans tout le pays, et de restreindre la colonisation dans des limites comparativement petites. Je me suis hasardé de différer d'opinion avec quelques-uns de mes honorables amis de l'autre côté sur cette question. Je crois que l'expérience des États-Unis nous a montré qu'il n'y a aucun moyen de limiter les établissements de colons et l'étendue de ces établissements. Les gens vont où leur fan