

subvention en terres. Nous avons le droit de savoir si le gouvernement a fait cette subvention en terres de 6,400 acres par mille en tenant compte des considérations ci-dessus, ou s'il agit sur de simples conjectures, ou si, même, il n'y a pas eu de conjectures.

M. DEWDNEY : Le gouvernement a étudié cette question et en est venu à la conclusion, après une expérience de huit ou dix ans, que des subventions en terres ne suffisent pas à assurer la construction de chemins de fer. Si des subventions en terres pouvaient assurer la construction de chemins de fer, nous ne viendrions pas demander à la chambre une garantie pour certains chemins dont la construction est projetée dans les territoires. L'un de ces chemins est en voie de construction et nous espérons que l'autre sera prochainement en voie de construction. C'est un fait bien connu que les compagnies n'ont pu, avec des subventions en terres obtenir le capital nécessaire pour construire des chemins de fer. Je puis citer comme exemple le chemin dont l'opération a été la plus fructueuse dans le pays, le Manitoba et Nord-Ouest. La compagnie, même avec l'appui de l'une des plus fortes maisons financières du Canada, n'a pu trouver au moyen de ces terres le capital suffisant, ou quelque chose en approchant, pour mener à bien son entreprise.

Quant à certaines remarques de l'honorable député de Marquette (M. Watson) il dit qu'après avoir consulté la carte, il a constaté que toutes les terres de chemins de fer situées au nord, je crois, de la réserve de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont été données à des compagnies de chemins de fer et que, virtuellement, après que la présente subvention aura été faite, il ne restera plus rien. Je puis dire à l'honorable député qu'il nous reste encore 20,000,000 d'acres dans cette partie du pays, depuis le 49^e parallèle jusqu'à la limite méridionale de la réserve nord de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et nous ne demandons à même cette superficie que 3,500,000 acres environ pour faire face à ces subventions.

Quant aux remarques faites par l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake), cette après-midi, l'une de ses objections à la politique du gouvernement au sujet des terres, est que nous donnons celles-ci en lots alternatifs. Or, dans les subventions que nous soumettons à l'approbation de la chambre, nous proposons de donner, et les parties qui sollicitent ces subventions sont désireuses d'obtenir des cantons alternatifs au lieu de lots alternatifs. Cela obviendra à l'une des difficultés mentionnées par l'honorable député. L'honorable député dit que le prix des terres au Manitoba varie de \$4 à \$10 par acre. Ce peut être vrai.

M. WATSON : C'est ce qu'en demande la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. DEWDNEY : L'honorable député doit savoir que ces terres sont sur le marché depuis 8 ou 10 ans.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai moi-même, en 1885 et 1886, vu la liste des prix de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et elle demandait alors pour ces terres des prix plus élevés, je crois, que ceux d'aujourd'hui.

M. DEWDNEY : Je sais que le commissaire des terres fixait alors ces terres à un prix très élevé, M. BLAKE.

mais le commissaire actuel des terres a réduit considérablement depuis un an ou deux le prix des terres en général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. WATSON : Savez-vous quel en est le prix aujourd'hui ?

M. DEWDNEY : Non. Je sais que les prix sont considérablement réduits. En ce qui concerne le Nord-Ouest, il est à ma connaissance personnelle que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique vend des terres à \$2.50 par acre. Je partage certainement l'opinion de l'honorable député de Lisgar (M. Ross) que le moyen proposé par les honorables députés de la gauche pour la construction de chemins de fer au Nord-Ouest est tout à fait impraticable. Si nous voulons que des chemins de fer soient construits, il nous faut donner des terres et permettre aux compagnies de chemins de fer d'en disposer suivant la demande du marché. S'il en était autrement, pour un acre que nous donnons maintenant, il nous faudra donner quatre acres. Je me rappelle la proposition faite par les honorables députés de la gauche quand ils eurent à décider cette question. Ils proposaient de donner, non pas 6,400 acres par mille, mais 12,000 ou même 20,000 acres, je crois.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a seize ans de cela.

M. CHARLTON : Le ministre de l'intérieur dit que les subventions en terre ne suffisent pas pour construire des chemins de fer. Si tel est le cas, nous ferions mieux de ne pas accorder de subventions en terres. Pourquoi sacrifierions-nous aujourd'hui en faveur de spéculateurs l'héritage futur du peuple, quand le ministre de l'intérieur considère que les terres ne suffisent pas à assurer la construction de chemins de fer ?

M. DEWDNEY : Ce que je veux dire, c'est que les subventions en terres ne suffisent pas par elles-mêmes pour assurer la construction des chemins de fer. Il faut que les compagnies y engagent aussi un capital.

M. CHARLTON : Est-ce que l'honorable ministre pense que c'est au gouvernement à fournir tout le capital nécessaire pour construire un chemin ?

M. DEWDNEY : Assurément non.

M. CHARLTON : C'est ce qui a été fait dans certains cas, il n'y a pas à en douter, et si aujourd'hui les 6,400 acres par mille peuvent être vendus à \$2 par acre, dans la plupart des cas, cela paiera le coût de construction d'un chemin dans un pays comme celui-ci. Nous inaugurons un mode extravagant, au moyen duquel on sacrifie à des spéculateurs les terres dont les colons futurs auront besoin, et c'est ce que ne comprennent pas bon nombre de députés et la moyenne des électeurs. Si mon honorable ami et ses collègues daignaient s'instruire de l'expérience des autres, ils consulteraient l'expérience de la république voisine.

Quelques VOIX : Oh !

M. CHARLTON : Oui ; tout cas du même genre qu'on cite de ce pays ne provoque que des murmures chez les députés ultra-loyaux de la droite. Dans ce pays, il s'est trouvé des spéculateurs par calcul, des constructeurs de chemins de fer qui calculèrent de faire beaucoup d'argent avec très peu de capital, grâce aux subventions en terres. Il peut y avoir une raison pour ces subventions dans le cas d'une