

par Saint-Laurent, entre les deux rivières, ou passera-t-il sur la rive sud, par Batoche ?

M. MACDOWALL : Il va aller à Saskatoon et traversera le bras Sud, près de là ; les ingénieurs ont déjà étudié trois ou quatre traverses, et on propose de prendre la plus avantageuse. Le chemin sera à moins de 90 milles de Battleford. Il sera ensuite continué entre les deux rivières en ligne aussi droite que possible jusqu'à Prince Albert. On se propose de construire plus tard une ligne depuis la traverse, près de Saskatoon, jusqu'à Battleford, afin de mettre ces deux importants établissements en communication.

M. TROW : Une charte a déjà été accordée à la compagnie du Manitoba et Nord-Ouest pour prolonger sa ligne jusqu'à Prince Albert, ce qui formerait une ligne plus directe que celle dont nous nous occupons présentement, parce que la Saskatchewan court 80 milles vers le nord-est, tandis que l'autre projet comporte la construction d'un chemin de fer depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Prince Albert, et traversant à la jonction de la Saskatchewan-Nord et de la Saskatchewan-Sud.

M. MACDOWALL : Il y a deux avantages à subventionner ce chemin-ci. La ligne du Manitoba et du Nord-Ouest est plus longue jusqu'à Prince-Albert, savoir 270 milles en ligne droite. Ce chemin-ci aura 180 milles en droite ligne. Il est naturellement moins coûteux de construire la ligne la plus courte.

M. MULOCK : Quel est le coût approximatif ?

M. MACDOWALL : Le coût des chemins construits dans les prairies est de \$13,000 à \$15,000 par mille. La Manitoba et Sud-Ouest a coûté \$16,000 par mille. Il a cet autre avantage, qu'il traversera les trois principaux établissements, Prince Albert et Battleford, sur la Saskatchewan-Nord, et Saskatoon sur la Saskatchewan-Sud, tandis que le Manitoba et Nord-Ouest traverserait un pays inhabité jusqu'à Prince-Albert, Battleford et Saskatoon étant laissés de côté. Par conséquent, si l'on désire servir les intérêts du pays, ce chemin-ci est le plus avantageux, et comme c'est le plus court, ce sera conséquemment le moins dispendieux.

M. MULOCK : Bien qu'il soit impossible à la chambre de donner une opinion intelligente sur les détails de ce projet, je désire déclarer que j'approuve entièrement la sage politique du développement rapide du Nord-Ouest. Je ne puis dire si le projet actuel devrait, ou non, être approuvé, mais je suis d'avis, depuis quelques années, que nous pourrions très profitablement appliquer une partie des deniers publics au développement du Nord-Ouest. Quant aux subventions en terres que l'on donne aux compagnies de chemin de fer du Nord-Ouest, le gouvernement ferait beaucoup mieux, selon moi, de donner de l'argent provenant de la vente des terres, parce que l'argent assènerait la construction rapide du chemin, tandis que les terres seraient immédiatement mises à la disposition des colons, et les chemins de fer en général trouveraient du trafic. Je crois que le député de Saskatchewan (M. Macdowall), a exagéré le coût de construction des chemins de fer dans la région des prairies.

M. MACDOWALL : Je suis informé de la meilleure source que le chemin du Manitoba et Nord-Ouest a coûté \$16,000 par mille.

M. MULOCK : C'est très possible, et cependant je puis avoir raison, car la construction de chemins de fer coûtait plus cher dans les commencements qu'aujourd'hui, au Nord-Ouest. J'allais dire que le gouvernement agirait sagement en dépensant une certaine somme chaque année pour favoriser la construction de voies ferrées au Nord-Ouest. Supposé que nous dépensions un million de piastres en argent par année pour développer les territoires du Nord-Ouest au moyen de la construction de chemins de fer, même au coût élevé de \$18,000 par mille, nous pourrions avoir 125 milles

de chemin qui développeraient une région de 50 milles de largeur et de 150 milles de longueur. De cette manière chaque colon du Nord-Ouest aurait la certitude qu'un chemin de fer serait construit quelque part à proximité de son établissement, et cette contrée se peuplerait promptement. Bien que je ne puisse dire si le projet actuel est sage, j'approuve néanmoins la manière dont l'argent du pays va être employé. Je regrette cependant que nous ne puissions avoir d'entreprises dans lesquelles des membres du parlement ne soient pas intéressés, et je dis ceci avec tout le respect dû à l'honorable promoteur du présent bill. Il peut être, et il est sans doute dû par le désir de servir les meilleurs intérêts du pays. Je connais l'honorable sénateur que l'on a mentionné à ce sujet pour un homme animé de l'esprit du bien public et d'un caractère élevé, et je présume qu'il est mêlé dans cette entreprise par les mêmes sentiments honorables, mais tout de même il vaudrait beaucoup mieux que ces différentes subventions fussent accordées à des compagnies non contrôlées par des législateurs. Je dis ceci sans aucun sentiment de partisanerie, et peu m'importe que ça s'applique à un représentant ministériel ou oppositionniste ; je voudrais qu'on pût éviter ces scènes pénibles qui ont constamment lieu, et dans lesquelles il faut parler de bonne foi, et de temps à autre déverser le blâme. Le premier ministre sait, j'en suis sûr, que ceci s'impose à son attention, bien que je puisse voir, par l'expression de sa physionomie qu'à son avis l'objection n'a pas sa raison d'être dans le présent cas. J'appuierais cordialement tout gouvernement qui suivrait une politique comme celle dont je viens de parler, mais je préférerais que l'argent consacré au développement du Nord-Ouest fût dépensé de façon à développer le pays au lieu de tomber dans le gousset de qui que ce fût autrement que d'une manière légitime. Je me réjouis de voir des gens s'enrichir légitimement, mais pour l'honneur de l'institution dont nous sommes tous si fiers, je crois que des personnes liées directement ou indirectement avec les membres de la législature ne devraient pas être intéressées dans ces entreprises.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je partage en partie l'opinion de l'honorable député, bien que je ne puisse aller jusqu'où il le désirerait. Je puis dire cependant que l'honorable monsieur MacInnes est entré dans cette entreprise et y a placé son argent avant qu'il eût été nommé sénateur.

M. MULOCK : Je ne critique aucunement l'honorable sénateur. Je ne pourrais le faire, et je ne le veux point.

M. MITCHELL : Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable député, savoir, qu'il est désirable que les membres du parlement ne soient pas intéressés dans les entreprises soutenues par le pays. La session est trop avancée pour que l'on philosophe sur ce que l'on peut faire à l'avenir, mais il est désirable, je crois, qu'on en prenne note. Lorsque le député d'York-Est (M. Mackenzie) était premier ministre du Canada, il a projeté, je crois, de construire un chemin à travers Prince-Albert, et comme un grand nombre de colons ont été induits à aller s'établir dans cette région, j'ai toujours cru qu'il était cruel que ces hommes, qui avaient placé leur argent dans cette partie du pays, n'eussent pas de marché où écouler le surplus de leurs produits résultant de leur industrie et de leur esprit d'entreprise. Je ne connais point le mérite du projet actuel, mais la compagnie reçoit une assez belle subvention, et le gouvernement obtient un avantage par le transport de la police à cheval, des troupes, des approvisionnements et des malles. Je veux bien dans la présente occasion reconnaître que le gouvernement fait un pas dans la bonne voie. Je dis qu'il est du devoir du gouvernement de donner un chemin de fer à cette population qui est allée s'établir là-bas sous l'administration de mon honorable ami le député d'York-Est.