

vaincu, d'après les efforts faits par les compagnies de chemins de fer dans le passé, qu'elle désirent plutôt disposer de leurs terres et amener des colons dans le pays que de garder leurs terres et d'attendre des prix élevés, et ce n'est qu'en amenant des colons dans le pays, que la valeur de leurs terres augmentera. Connaissant ces faits et entretenant cette opinion, je suis tout à fait opposé à ce qu'on fixe un prix maximum pour les terres détenues par les compagnies de chemins de fer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : En réponse à ces remarques, je dois dire que je sais, et tous ceux d'entre nous qui ont la moindre connaissance de l'état de choses qui existe dans le sud du Manitoba, savent que, quelque idée que les compagnies de chemins de fer se fassent de leur intérêt, comme question de fait, des colons ont été repoussés de cette partie du pays par la politique de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; et à l'appui des propositions faites par mon honorable ami, le député de Durham-ouest (M. Blake,) qui, connaissant ce qui s'est passé, avons cherché à obliger ces compagnies à mettre leurs terres sur le marché, nous avons ces faits évidents qui démontrent qu'il est impossible de s'en rapporter à ces compagnies. Nous enlavons virtuellement dans ce pays 100,000,000 d'acres, sur lesquels nous abandonnons tout contrôle ; et je n'hésite pas à dire qu'on ne saurait concevoir de politique qui soit plus de nature à retarder la colonisation que de donner à ces compagnies de chemins de fer le contrôle d'énormes étendues de terre sans aucune restriction. J'ai confiance que mon honorable ami n'abandonnera pas sa motion et qu'on consignera les noms de ceux qui dans cette chambre sont favorables à ce que les colons obtiennent des terres à un prix raisonnable.

M. BLAKE : Aux difficultés qui entourent l'étude de cette question, l'honorable député de Lisgar (M. Ross) a ajouté de prétendues difficultés qui n'existent pas en fait. Il a parlé comme si les terrains houillers, les terres à bois et les terres qui se trouvent dans le voisinage immédiat des stations et des emplacements de ville, étaient compris dans une proposition. Quelle est la proposition que j'ai faite à la chambre ? J'ai exclus les terres de ce genre ; j'ai restreint ma proposition aux terres agricoles ordinaires. Les terres que la compagnie peut avoir le droit de détenir comme ayant une valeur spéciale et qui n'étaient pas comprises dans cette désignation, terres ayant une valeur spéciale, telles que les terrains houillers, les terres à bois, les emplacements de ville ou les emplacements de ville en perspective, pourraient, par un arrangement très facile, être soustraites à l'opération du règlement qui appliquerait, par des arrangements à prescrire par le gouvernement sous l'autorité générale du parlement, un maximum aux seules terres agricoles ordinaires.

J'admets qu'il y a certaines difficultés réelles qu'a mentionnées l'honorable député, mais qu'il a aussi exagérées. Il suppose que ma proposition applique nécessairement un maximum à toutes les terres concédées aux compagnies de chemins de fer. Pas du tout. Quand on décide ce qu'il y a à faire au sujet des terres d'une compagnie de chemins de fer, il n'est pas nécessaire d'appliquer le même maximum qu'on appliquera aux terres d'une autre compagnie. Par exemple, il y a une entreprise de chemins de fer à laquelle je crois savoir

que l'honorable député de Lisgar (M. Ross) s'intéresse beaucoup par patriotisme ; je veux parler de la compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Personne ne supposera qu'il serait raisonnable d'appliquer à cette compagnie le même minimum ou le même maximum qu'on appliquerait à quelques autres.

Mais pourquoi compliquer sans raison une proposition pratique, quelles que soient les difficultés qu'elle soulève, en y ajoutant ces notions absurdes de difficultés que s'est formées l'honorable député. Nous sommes à régler le cas d'une concession particulière ; nous sommes à régler le cas d'une localité ; nous sommes à régler la question d'un chemin de fer d'une certaine étendue, dans une partie particulière des territoires du Nord-Ouest ; et nous sommes appelés conséquemment, si nous voulons la régler d'une façon intelligente, à déterminer le maximum qu'on devrait appliquer aux terres agricoles ordinaires comprises dans la région où sont situées les terres concédées. Même à cet endroit, il peut y avoir de grandes variations dans la nature des terres qui seront octroyées à la compagnie. On ne peut pas non plus former à cet égard un plan, parce qu'il faut tenir compte, dans la détermination du maximum, je ne dirai pas des parties les plus choisies, mais de la plus haute qualité des terres agricoles comprises dans la concession. Sans doute, le cabinet a pris ces questions en considération ; je présume que le ministre qui propose cette subvention et le ministre des chemins de fer—car je suppose qu'ils sont tous deux responsables—ont étudié les difficultés et le coût probable de la construction de ce chemin, les espérances de trafic de la compagnie et la qualité générale des terres le long du chemin de fer projeté, auquel cette subvention de 6,400 acres par mille sera accordée. Si ce chemin de fer d'embranchement doit coûter \$12,800 par mille et si nous supposons que ces terres, y compris les terres à bois, les terrains houillers, les emplacements de ville et le reste, n'ont aujourd'hui qu'une valeur moyenne de \$2 par acre au comptant, nous donnons le coût du chemin. Si le chemin doit coûter, équipé, \$18,000 ou \$19,000 par mille, nous donnons encore gratuitement les deux tiers du coût en fixant la valeur moyenne des terres à \$2 par acre. Je ne sais pas, nous n'avons pas le moindre renseignement sur la question de savoir si le chemin présente des difficultés spéciales de construction, s'il y a "d'autres rivières à traverser ;" si les travaux des ponts, le nivellement, les travaux d'excavation et le reste sont dispendieux. Je ne sais pas quelle est la nature particulière des terres. Sur ce point, on ne nous donne pas de renseignements.

La politique du gouvernement ne tient pas compte des difficultés mentionnées par l'honorable député de Lisgar. La subvention est de 6,400 acres par mille partout, que les chemins soient faciles ou difficiles à construire ; qu'ils promettent immédiatement un trafic considérable ou qu'ils ne promettent qu'un trafic qui pourra être considérable plus tard ; que les terres aient plus ou moins de valeur. Excepté pour le chemin Galt, 6,400 acres est le chiffre général de la subvention par mille. Nous avons le droit de demander sur quoi le gouvernement a basé sa conclusion. Nous avons le droit de savoir si le gouvernement a considéré ces choses—s'il a considéré quel sera le coût probable du chemin, quels seront les résultats probables du chemin pour la compagnie, quelle sera la valeur probable de cette