

comme il aurait dû l'être, et à présent la province du Manitoba n'a point de garantie pour le rachat de ces obligations qui ont été émises sur le chemin. L'honorable ministre peut-il me dire ce que cette compagnie est réellement tenue de faire pour avoir droit à la subvention en terres, afin que la province du Manitoba puisse avoir quelque garantie ?

M. DEWDNEY : Depuis quelques jours on m'a demandé une extension de la subvention en terres pour les cinquante premiers milles, dont 40, je crois, sont presque terminés. Je n'ai pas eu l'occasion de soumettre cette demande à mes collègues, mais en considération de ceci la compagnie s'est engagée à finir 40 milles et à construire 10 autres milles.

M. WATSON : J'espère que le gouvernement comprendra la position dans laquelle la province du Manitoba se trouve placée, et qu'il ne s'en tiendra pas à la lettre de la loi relativement à ces 40 milles de chemin. Si la session n'était pas aussi avancée, je ferais connaître à la chambre la position dans laquelle le gouvernement fédéral se trouve placé. Cela n'a certainement pas été un marché honorable entre le gouvernement d'Ottawa et l'ancien gouvernement de la province du Manitoba. Cette affaire devrait être exposée, et c'est ce que je ferais si la session était moins avancée. J'espère que la province du Manitoba ne sera pas placée dans une position qu'elle n'a pas méritée, parce que cette entreprise n'est pas telle qu'elle aurait dû être lorsque le gouvernement a promis de passer un arrêté du conseil autorisant le transfert de la subvention en terres à la compagnie.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que ces deux octrois à la compagnie houillère et de navigation du Nord-Ouest devraient être pris ensemble. Quelle étendue de terres cette compagnie a-t-elle déjà reçue ?

M. DEWDNEY : 395,912 acres.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il semble passablement étrange que l'on accorde 2,600 acres par mille simplement pour obtenir que la largeur du chemin soit changée, vu surtout que cette compagnie a reçu du gouvernement, pour une somme nominale, des privilèges houillers d'une grande valeur.

M. DEWDNEY : Elle a acheté ses terrains houillers de la manière ordinaire, et la subvention de 2,600 acres est celle accordée ordinairement aux chemins de fer de cette largeur. Je ne crois pas que ces 2,600 acres couvrent les dépenses que va entraîner l'élargissement de la voie.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Vaut-on lui permettre de choisir ses terres, ou vont-elles lui être données en lots alternatifs le long du chemin de fer ?

Sir JOHN A. MACDONALD : En lots alternatifs, autant que possible.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans quelles limites peut-elle choisir ces terres ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Il n'y a pas de limites de spécifiées.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dois-je comprendre que cette compagnie pourrait choisir des terres à cent milles du chemin de fer ?

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est le gouvernement qui décidera cela. Plus les terres seront loin du chemin de fer, moins elles auront de valeur, et la compagnie aimera naturellement à les avoir le plus près du chemin possible, car dès que le chemin sera construit, les terres augmenteront de valeur, et plus sera grand le nombre des colons, plus le chemin aura de trafic.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cela dépend. Si le chemin de fer traverse un territoire uniformément fertile, c'est parfait ; mais supposé qu'il en soit autrement, la compagnie pourrait choisir des terres dans d'autres régions qui seraient ouvertes plus tard par des chemins de fer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

Sir JOHN A. MACDONALD : Certainement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il me semble que l'on devrait poser une limite.

Sir JOHN A. MACDONALD : Peut-être.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre dit : "peut-être." Nous pouvons ne pas voir sa figure de cette manière d'ici à quelques mois, et il pourrait nous dire ce que veut dire "peut-être."

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement préférerait que la compagnie prit les terres à quarante milles du chemin, au lieu de vingt milles, à moins que ces quarante milles n'eussent pour effet de placer les terres à proximité d'un autre chemin de fer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que l'honorable ministre devrait insérer cela.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que ce serait inutile. Le gouvernement aura soin de préserver la plus grande quantité de terres possible dans l'intérêt public. Je crois que la restriction ne serait pas dans l'intérêt du public.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'en doute. Souvent une grande pression est exercée pour obtenir des octrois de terres à des distances déraisonnables, là où la terre est bonne, et je crois qu'il serait avantageux tant pour le gouvernement que pour le public qu'une limite quelconque fût fixée. Aux Etats-Unis, les terres doivent être prises le long du chemin de fer, qu'elles soient bonnes ou mauvaises, dans un rayon de 20 milles du chemin, de chaque côté, je crois, et il y a beaucoup à dire en faveur de cette méthode. Ici, je ne voudrais pas limiter tout à fait aussi rigoureusement les compagnies de chemin de fer, mais je crois qu'une limite devrait être fixée, quand même nous leur donnerions une quantité de terres un peu plus grande.

M. DEWDNEY : J'avoue volontiers avec l'honorable député qu'il n'est pas désirable de donner aux compagnies des terres trop loin du chemin de fer, et j'ai toujours fait rapport contre cette méthode. Si on leur donne de bonnes terres loin du chemin, il se peut qu'on les donne dans une région qui plus tard demandera un chemin de fer, et si les terres sont déjà prises, cette région peut en souffrir. J'ai toujours objecté à ce que l'on donnât des terres loin du chemin, à moins qu'il n'y en eût pas d'autres. Les compagnies choisissent généralement leurs terres le plus près de leur chemin possible. La compagnie houillère et de navigation du Nord-Ouest a pris des townships alternatifs.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Toutes les terres qui ont été prises se trouvent près du chemin de fer ?

M. DEWDNEY : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les lettres patentes sont-elles délivrées ?

M. DEWDNEY : Oui.

M. WATSON : L'honorable ministre dit que les terres sont accordées à une distance de deux ou trois townships de chaque côté du chemin. Cela fait environ 20 milles. Il y a une autre compagnie qui possède une charte pour construire un chemin de Calgary à Lethbridge, et je crois certainement que la distance qu'atteindront ces subventions en terres de chaque côté de la voie devrait être limitée, car sans cela elles empièteraient les unes sur les autres. A moins que le gouvernement ne les restreigne dans un certain rayon, les compagnies iront au delà et choisiront les meilleures terres qu'elles pourront trouver. Je sais que la compagnie du Manitoba et Nord-Ouest possède des terres dans le centre même de la région que traverse le Nord-Ouest central. Cela est très injuste selon moi. Une compagnie, qui aurait l'oreille du gouvernement de préférence à une autre compagnie pourrait choisir ses terres sur la ligne même de