

les ports océaniques du Canada, à quoi bon des steamers rapides qui partiraient de Montréal, de Québec, d'Halifax ou de St-Jean ?

Tout cela marche de pair, nous avons un gouvernement qui ne paraît pas comprendre son devoir sous ce rapport. Nous voulons lui faire saisir la gravité de la situation et nous espérons qu'il répondra aux exigences qu'elle comporte.

M. CHARLTON : L'honorable député de York-ouest semble s'éloigner de la question posée par son collègue de York-est, en blâmant le gouvernement d'avoir subventionné les chemins de fer. On pourrait discuter avec plus d'avantage en s'abstenant de l'attaquer pour ce qu'il a pu faire déjà, et qui n'est pas intimement lié au sujet qui nous occupe. A mon sens, mon honorable ami aurait pu présenter la question sous une autre forme, mais comme elle est maintenant devant le Chambre, autant vaut y consacrer tout de suite quelques moments, pour y fixer l'attention et des députés et des électeurs.

J'admets avec l'honorable député de York-est que les monopoles et la question de transport, en général, mettent actuellement le pays dans une position très critique. L'absorption, par quelques capitalistes, de tout les réseaux de chemins de fer des Etats-Unis est un événement d'une extrême gravité, et la condition actuelle des affaires chez nos voisins mérite toute notre attention. Dans ce pays on est arrivé à des résultats qui nous tracent la ligne de conduite que nous avons à suivre.

La tendance générale aux Etats-Unis est de tout remettre entre les mains de quelques monopoles ou cliques. Il y a quelques jours à peine, il se formait un monopole de l'acier au capital d'un milliard de dollars.

Une VOIX : Mille millions.

M. CHARLTON : Un milliard ou mille millions, c'est tout comme. La réunion des chemins de fer sous une direction unique suit de près celle des aciéries. Tous les chemins de fer importants de la république américaine sont entre les mains de quelques capitalistes, et la plutocratie menace les plus grands intérêts de ce pays.

La moitié de la propriété aux Etats-Unis est détenue par environ vingt mille individus, et toutes les industries imaginables sont des proies désignées à l'insatiabilité des coalitions. Ces organisations sont nécessairement hostiles aux intérêts de la masse de la population. Les taux de transport aux Etats-Unis sont hors de toute proportion avec ce qu'ils devraient être s'ils étaient calculés sur le coût réel des frais d'exploitation.

On peut en dire autant des taux des compagnies de télégraphe. Il y a quelques années j'ai étudié les affaires de la Compagnie télégraphique Western-Union et constaté qu'elle payait un dividende de 8 pour 100 sur l'énorme capital de \$86,000,000, tan-

M. WALLACE.

dis que son capital réel n'était que de \$16,000,000.

Quant aux taux de transport, prenons comme exemple le réseau du New-York Central ; de temps à autre le capital actions a été majoré de manière à réduire le dividende sur le capital fictif, à six pour 100, tandis qu'il est de 40 pour 100 sur le capital réel.

C'est ainsi que les choses se passent et que le peuple est exploité par ces monopoles et ces coalitions.

Puisque la Chambre est saisie de cette question, il est de notre devoir d'étudier les moyens d'échapper aux calamités qui ont fondu sur les Etats-Unis. Nous avons l'obligation de dire si nous prendrons les moyens d'empêcher de s'implanter au Canada une puissante plutocratie qui, comme une pieuvre géante, enveloppera de ses tentacules tout ce qui se trouvera à sa portée.

Je n'ai demandé la parole que pour déclarer, en ma qualité de représentant du peuple et d'ami du gouvernement, que je considère cette question très grave et tout à fait digne de l'attention des autorités.

Il est temps de rechercher s'il ne serait pas mieux pour l'Etat de prendre les chemins de fer à sa charge ou de construire une ligne indépendante à travers le continent, de façon à régulariser les taux de transport, comme l'a fait l'Etat de New-York en construisant le canal Erié, pour la circulation du trafic entre les lacs et les ports de mer. Toutes ces questions méritent d'être étudiées; elles sont d'une actualité pressante et si nous avons à cœur la prospérité future du pays, nous leur devons notre plus sérieuse attention.

J'ai déjà pensé que la nationalisation des chemins de fer engendrerait la corruption et un état de choses qu'il faudrait éviter à tout prix. Mais aujourd'hui, je suis d'avis qu'il n'en serait pas nécessairement ainsi. Par exemple, les lignes télégraphiques devraient appartenir à l'Etat et j'appuierais une législation dans ce sens ; je ne vais, cependant pas jusqu'à dire que l'Etat devrait faire un pas de plus et acquérir aussi les chemins de fer. Je n'ose pas encore me prononcer sur cette question, mais j'affirme qu'en présence du développement anormal des coalitions et des maux de toute sorte qui naissent des monopoles, il est temps d'étudier ces questions et de voir s'il n'est pas possible de mettre le Canada à l'abri des calamités qui se sont abattues sur le pays voisin.

M. MONK : Avant que la motion soit mise aux voix, je désirerais savoir du premier ministre si le gouvernement s'est enquis de ce qu'il y a de vrai dans la rumeur répandue par les journaux, et tendant à établir que le chemin de fer du Grand Tronc se propose de transporter son terminus de Montréal à Portland. La ligne Dominion transatlantique reçoit de l'Etat une forte subvention pour le transport des malles, et le chemin de fer du Grand Tronc a été, lui