

apporter quelque changement aux dispositions de cette charte, il est à désirer, dis-je, que cette compagnie n'ait pas le pouvoir de réclamer des dommages à raison de ce changement.

C'est pour ces raisons que je propose cet amendement.

L'amendement est rejeté sur division.

M. CHARLTON. Avant que ce bill soit lu une dernière fois, je dirai quelques mots pour protester une dernière fois contre cette mesure. On a souvent parlé de la ligne de conduite que j'avais adoptée au sujet de la mesure présentée par mon honorable ami le député de Bothwell (M. Mills) en 1878. En lisant les comptes-rendus des discours prononcés sur cette question, j'ai trouvé un discours du député de Niagara, (M. Plumb.) Je me donne rarement la peine de lire les discours de l'honorable député; lire ses discours dans toute leur longueur serait un tâche au-dessus de mes forces; mais je suis tombé par hasard sur l'extrait suivant du discours qu'il a prononcé en cette occasion:

"L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) nous a dit que le système américain de concessions de terres pour la construction des chemins de fer a généralement été adopté dans l'ouest. On ne peut douter; on ne peut douter, non plus, que la population a suivi la construction des chemins de fer dans les Etats de l'ouest; mais on sait que presque toutes les meilleures terres de l'ouest ont été, grâce aux chartes de chemins de fer, absorbées par des monopoles d'entrepreneurs de chemins de fer et de spéculateurs. Je crois que ce bill introduirait le même état de choses dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba. Je suis opposé, en principe, à la construction de chemins de fer par des entrepreneurs. Je suis d'opinion que les chemins que l'on donne à construire à des entrepreneurs sont mal construits, et ce ne sont pas de ces chemins qu'il nous faut dans ce pays. Je dirai de plus qu'au prix actuel du fer et de la main-d'œuvre, la subvention qui sera payée par le gouvernement en vertu de ce bill, est presque suffisante pour construire ce chemin, dont la propriété ne serait ainsi qu'un présent fait aux entrepreneurs assez fortunés pour se charger de la chose."

Telles étaient les opinions de mon honorable ami en 1878; elles n'ont pas besoin de commentaires. Quelques députés de la droite ont cité quelques lignes du discours que j'ai prononcé en cette occasion.

Voici ces quelques lignes:

"Il peut se faire que quelques chemins de fer aient reçu une subvention trop élevée; peut-être qu'on leur a donné plus de terres qu'il n'était convenable de leur faire; mais les capitalistes ne sont pas disposés à livrer leurs capitaux sans avoir l'espérance qu'ils leur rapporteront quelque bénéfice, et il n'est pas sage de lésiner avec eux lorsqu'il s'agit d'intérêts aussi considérables."

Dans ce discours, j'ai clairement exprimé l'opinion qu'aux Etats-Unis on a accordé des subventions trop élevées aux chemins de fer. Le discours que j'ai prononcé alors a été cité à plusieurs reprises dans le cours de cette discussion. Je ferai une comparaison entre les subventions accordées aux chemins de fer aux Etats-Unis—subventions qui étaient exagérées—et les subventions que l'on se propose d'accorder au chemin de fer du Pacifique canadien.

J'ai pris la peine de m'assurer quelles étaient les concessions de terres que l'on avait accordées aux compagnies de chemins de fer jusqu'aujourd'hui. Je vois qu'à l'exception de ce que nous appelons les chemins de fer du Pacifique et les chemins de fer de la côte du Pacifique, ces concessions de terres n'ont pas été très-élevées. Je vois que quarante-six compagnies, opérant sur une étendue de 13,634 milles, ont reçu 51,681,329 acres, et ce sont là toutes les compagnies, à l'exception de l'"Union Pacific," "Central Pacific," "Northern Pacific," "Atlantic Pacific," "Oregon Branch," "Oregon et California Southern Pacific" et l'"Oregon Central." Ces concessions de 51,000,000 d'acres ont été faites par sections alternatives et à prendre telles qu'elles se présentent; et l'on calcule que, de cette façon ces concessions ne s'élèveront pas à plus de 37,000,000 d'acres.

En supposant que les compagnies reçoivent la quantité voulue, quelle serait la moyenne des concessions par mille? 3,790 acres par mille. Je vois que la concession de terres accordée à l'Illinois Central est de 3,680 acres par mille; chemin Burlington et Missouri, 1370; "Rock Island Pacific," 1,200—dans ces deux cas, ce sont les concessions accor-

dées à ces chemins—"Cedar Rapids and Minnesota," 4,740; "Jackson Lansing and Saginaw," 3,680; "Chicago and North Western," 2,331; "Wisconsin Central," 1661; "St. Paul and Pacific," aujourd'hui le Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, appartenant précisément à la compagnie, dont les intérêts seront favorisés par ce bill, 6,342; "Winona and St. Peter," 4,330.

Telles sont les concessions de terres accordées aux diverses compagnies dont on a favorisé les intérêts de cette façon; leur moyenne est, comme je l'ai déjà dit, de 3,790 acres par mille. La concession de terres la plus élevée accordée par les Etats-Unis, est celle du chemin "Northern Pacific," qui était d'environ 47,000,000 d'acres, et cette concession comprend toute espèce de terrain, sans choix, y compris une partie du désert américain.

Des hommes compétents pensent que la compagnie ne trouvera pas sur ces 47,000,000 d'acres plus de 15,000,000 à 20,000,000 d'acres de terre arable. S'il en est ainsi, la concession faite au "Northern Pacific," le chemin de fer américain le mieux subventionné, a moins de valeur que celle donnée au chemin du Pacifique canadien; et à l'exception du "Northern Pacific," aucun chemin de fer n'a obtenu en concession plus de 12,800 acres par mille. Nous savons que le chemin de fer du Pacifique canadien, outre ses concessions de terres, plus considérables que celles qui, jusqu'ici, ont été accordées aux chemins de fer américains, reçoit \$12,500 en espèces par mille pour la partie du chemin que les entrepreneurs doivent construire; il reçoit en outre des travaux que le gouvernement doit faire et qui, avec les frais d'exploration qui s'élèvent à \$31,000,000 équivalent à \$15,000 par mille sur la section que le syndicat doit construire; c'est-à-dire que le chemin de fer du Pacifique canadien reçoit de plus que le chemin de fer américain le mieux subventionné, plus de \$28,000 en espèces par mille sur la partie à construire.

Outre la subvention qu'elle reçoit en argent et en terres, cette compagnie jouit de l'exemption des taxes, de la remise des droits de douane et du monopole du commerce de transport au Nord-Ouest pendant vingt ans.

Les conditions de ce contrat sont si extravagantes, qu'il est étonnant que les honorables députés de la droite en demandent l'adoption. Bien que, dans tout le cours de ce débat, on se soit conduit avec loyauté, on a dépassé ces bornes hier soir, puisque pas une seule suggestion m'a été acceptée, et que des clauses tout à fait absurdes n'ont subi aucun changement et cela à la demande expresse du gouvernement.

On pourrait peut-être blâmer la ligne de conduite suivie par la gauche durant ce débat. L'accusation la plus sérieuse portée contre la gauche est qu'elle a conspiré pour épargner au pays une dépense de plusieurs millions. Quel montant aurait-on épargné si l'on avait accepté l'offre faite par une compagnie responsable, plus responsable que le syndicat, qui aurait déposé \$500,000 de plus que le montant que cette dernière compagnie doit déposer?

Il est certain que nous aurions épargné \$3,000,000 en espèces et 3,000,000 d'acres de terre valant \$6,000,000 d'après l'estimation la moins élevée. Il est certain que cette compagnie aurait eu à payer des taxes sur toute la longueur du chemin qu'elle aurait eu à construire, et les taxes qu'elle aurait ainsi payées sur la ligne-mère et les embranchements auraient formé un montant de \$250,000 par année, ce qui, à quatre pour cent, représenterait, capitalisé, \$7,250,000. La compagnie aurait été obligée, en même temps, de payer des taxes sur les terres qui lui auraient été concédées. Nous pouvons seulement supposer à quel chiffre tout cela s'élèverait.

Le chemin de Chicago et Rock Island a payé, l'année dernière, quatorze centins de taxe par acre sur ses terres. Si cette compagnie payait seulement un centin par acre pendant vingt ans, cela formerait un montant de \$5,000,000. Les droits sur les voitures, locomotives, rails, fer, matériaux