

meilleurs résultats que ceux qu'on en attendait." Mais cette politique d'octroi de terres aux compagnies de chemins de fer a une portée autrement grande au point de vue général que la promotion d'intérêts particuliers. Un octroi de terres dans ces conditions est considérablement plus avantageux pour le pays et finalement plus profitable à la compagnie qui l'obtient qu'un subside en argent. On connaît les efforts du bureau d'immigration du Pacifique Canadien, dont la mission est de peupler la prairie et le nord-ouest de colons consentant à s'établir sur les terrains que cette compagnie y possède. Eh bien ! pour quoi la ligne du Pacifique, de Sudbury à Port Arthur, n'est-elle pour ainsi dire pas habitée ? Parce que, pour cette partie de la ligne, le subside reçu était en argent et que la Compagnie du Pacifique n'avait aucun intérêt direct à peupler cet endroit. Tout le monde admet maintenant que la législation la plus sage qui ait jamais été établie fut lorsque le Canada décida d'accorder l'aide publique dont il avait besoin au chemin de fer Pacifique Canadien et d'assurer ainsi son succès. Mais ayant accompli cela, on a semblé croire que l'on avait assez fait. Loin de là. Si une douzaine de lignes de chemin de fer entre les lacs et la Baie d'Hudson peuvent se construire par des octrois de terres, je conseille de les faire. Si par un semblable procédé on peut établir une douzaine de voies ferrées de l'Atlantique au Pacifique à travers le Canada, je dis : donnez leur les terres dont elles ont besoin. Par nul autre moyen le Canada ne sentira aussi vite dans ses veines circuler ce sang vigoureux et vivifiant qu'y apporte une saine immigration.

Le succès fait des envieux ; c'est dans la nature humaine ; et il y a des gens qui semblent croire que toute manifestation d'esprit d'entreprise est provoquée par l'appât de gains immédérés. Cette réflexion m'est suggérée par un