

## SUBVENTIONS EN TERRES AUX CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour pour recevoir le rapport du comité général sur certaines résolutions proposées (le 30 juillet) concernant la concession de subventions en terres à certaines compagnies de chemins de fer, étant appelé,

M. DEWDNEY : Je propose—

Que la dite résolution soit amendée en retranchant tous les mots après "compagnie" dans la sixième ligne, jusqu'à la fin de la résolution, et en les remplaçant par les suivants : depuis la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

M. CHARLTON : La ligne a-t-elle été arpentée et la distance est-elle exactement connue ?

M. DEWDNEY : Oui, le tracé est fait.

M. McMULLEN : Une partie de ce chemin est-elle construite ?

M. DEWDNEY : Aucune partie n'est construite.

M. McMULLEN : Je voudrais savoir aussi quelle est la nature des terres situées le long de ce chemin de fer ? Il me semble que nous concédons de bien grandes étendues de terrain aux compagnies de chemin de fer du Nord-Ouest. Lorsqu'il s'est agi de construire le chemin de fer canadien du Pacifique, le premier ministre, maintenant défunt, et d'autres ministres nous promettaient que, vers la présente année, nous aurions reçu pas moins de \$70,000,000 de cette région du Nord-Ouest en remboursement de l'argent dépensé par le trésor fédéral pour ce chemin. Depuis que ces promesses ont été faites, le gouvernement a été autorisé à donner des subventions en terres à toutes les compagnies de chemin de fer qui en demandent. Je ne connais pas la nature de ces terres. Elles peuvent être de bonnes terres arables ou à pâturages, ou de bons terrains houillers. S'il en était ainsi, il me semble que l'ouverture d'un tel territoire devrait promettre un trafic suffisant pour engager une compagnie de chemin de fer à construire une ligne de 55 milles de long, à travers un territoire relativement uni, sans nous demander une subvention de 6,400 acres par mille. On devrait présenter à la chambre un état montrant toutes les subventions en terres que nous avons données de cette manière, et ce qui nous reste encore pour la colonisation.

Vu toutes ces subventions que nous avons données aux compagnies de colonisation, aux compagnies d'éleveurs et aux compagnies de chemin de fer, il me semble que le territoire qui était destiné à nous rembourser, des énormes sommes que nous avons dépensées pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, est maintenant réduit à une très faible expression, et que la ressource sur laquelle nous comptions pour alléger les charges que nous nous sommes imposées a été absorbée. L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin), me paraît être atteint par mes observations. Etant l'un des représentants du Nord-Ouest, il paraît heureux que cette partie du pays obtiennent tout ce qu'elle demande, tandis que les autres parties du pays paient la musique. C'est le jeu auquel nous avons été condamnés dans le passé, et auquel il faudra probablement encore se résigner à l'avenir. J'ai cru devoir présenter cette objection, quelle que soit la manière de voir d'autres membres de cette chambre.

M. DEWDNEY : Le présent chemin de fer est une ancienne ligne qui a obtenu la présente subvention depuis deux ou trois ans, et la présente résolution a seulement pour objet de transférer la subvention qui était accordée à une ligne, depuis la station de Cheadle, à une ligne depuis la ville de Calgary.

M. CHARLTON : Il est toujours difficile de profiter de l'expérience des autres. Chacun, généralement, ne se laisse guider que par sa propre expérience. Si nous pouvions profiter de l'expérience des Etats-Unis en matière de subventions en terres aux compagnies de chemins de fer, ce serait une bonne chose pour nous.

Les Etats-Unis ont fait la même expérience que nous, mais sur une plus grande échelle. Une grande partie du domaine public aux Etats-Unis a été accordée aux compagnies de chemins de fer, et cette expérience a démontré que, au moins les deux tiers de ces subventions en terre étaient inutiles, parce que les chemins de fer auxquels elles ont été accordées, eussent été construits sans elles. Nous suivons la même ligne de conduite qu'eux. Il n'y a pas à Ottawa la même classe de solliciteurs dans les anti-chambres du parlement qu'à Washington ; mais nous avons quelque chose qui y ressemble. Nous avons des compagnies qui demandent des chartes, des compagnies formées non pour construire des chemins de fer avec leur propre argent, mais pour obtenir des chartes et des subventions en terres qui leur permettent de trafiquer avec ces terres et de les vendre à d'autres qui voudront entreprendre la construction des chemins de fer. Si nous adoptions en Canada comme règle d'attendre jusqu'à ce qu'il se présente un entrepreneur de bonne foi pour construire le chemin de fer avec son propre capital, nous épargnerions sans doute, au pays de vastes étendues de terrains, et notre système de voies ferrées se développerait tout aussi rapidement que par la règle suivie jusqu'à présent. Je crois que nous n'attachons pas assez d'importance à ce grand héritage que nous possédons et que nous prodiguons avec la plus grande insouciance—cette grande propriété publique, la ressource de l'avenir, c'est-à-dire, les territoires du Nord-Ouest.

Je crois que nous manquons à notre devoir envers le présent et envers l'avenir. Nous conduite n'est pas d'accord avec le sens commun ou les règles de la prudence, et le parlement n'est que l'instrument des spéculateurs.

Pour ce qui regarde le présent bill, je ne sais pas s'il prête particulièrement à la critique, mais je crois que nous devons procéder avec la plus grande prudence. Nous sommes allés trop vite et trop loin, et il y a beaucoup de force dans ce que l'honorable député de Wellington a dit. Nous sacrifions les terres du Nord-Ouest ; nous les sacrifions par quantités dont l'étendue pourrait former une principauté et un royaume, et nous devrions procéder avec plus de lenteur. Lorsque le besoin le requerra, les chemins de fer se feront.

Projeter des voies ferrées qui devront traverser la solitude des centaines de milles, et accorder des subventions considérables en terres à ces voies ferrées, puis attendre pour la construction de ces lignes que la colonisation les rende nécessaires, puis, permettre aux compagnies qui ont d'abord obtenu leurs chartes de s'en dessaisir en faveur d'hommes qui construiront plus tard les chemins de fer, c'est anticiper sur les besoins du pays ; c'est