

grande ligne comme le Union Pacific, ou, au Canada, dans le cas du chemin de fer canadien du Pacifique; mais les promoteurs d'autres lignes, avec leurs coulissiers s'adressèrent au Congrès et obtinrent d'énormes octrois de terres, de même qu'ils s'adressent ici et obtiennent d'énormes octrois de terres, non pas dans l'intérêt, soit présent soit futur, du peuple, mais dans l'intérêt des spéculateurs.

Or, qu'est-il arrivé aux Etats-Unis? La compagnie du Central Pacific a été organisée avec un capital de \$12,500. C'est-à-dire, c'est tout ce qui a été payé. Il en est résulté que des hommes comme Huntington, Crocker et Sanford ont fait avec cette spéculation des profits de \$40,000,000 à \$50,000,000 chacun. Les derniers rapports que j'ai, indiquent que l'actif de cette compagnie est évalué à \$287,000,000, et ces profits énormes ont été réalisés grâce à des projets comme ceux-ci, grâce à des subventions en terres suffisant pour payer deux, et même, dans certains cas, cinq fois peut-être le coût du chemin. Tout ce mode de subventions en terres et de subsides en argent aux compagnies de chemins de fer est vicieux. Hier soir, nous en avons eu un exemple dans l'odieuse escroquerie se rattachant à la construction du chemin de fer de Caracquette et à laquelle le gouvernement a été partie.

La conduite du gouvernement en accordant des subventions avant que le pays soit établi et en devant de beaucoup les besoins du pays dans la solitude lointaine, est répréhensible, et je crois qu'il devrait attendre que ces chemins soient nécessaires, parce que l'exemple des Etats-Unis nous prouve que lorsque les chemins sont nécessaires, les capitaux affluent pour les construire. La grande difficulté aujourd'hui est de trouver un emploi pour le capital. Les grands centres monétaires regorgent de richesses, et partout où il y a une espérance raisonnable de profit pour un placement, le capital est vite trouvé. Chaque fois qu'un chemin de fer est susceptible de payer les frais d'exploitation et de donner un dividende, le capital nécessaire pour le construire est vite trouvé, et il n'est pas nécessaire que le gouvernement devance de dix ou quinze ans les besoins du pays et fasse des octrois de terre considérables pour assurer la construction prématurée et inutile de chemins de fer. Je répète que le mode est mauvais, qu'il n'est pas dans l'intérêt du pays et je prédis que dans dix ans d'ici, la population du Canada regrettera l'adoption de cette politique et maudira le gouvernement qui a gaspillé des millions de piastres et des millions d'acres de terre dans ces entreprises prématurées.

M. LARIVIERE: Je crois que mon honorable ami (M. Charlton), pour citer les Etats-Unis comme exemple, n'a pas étudié l'histoire récente des Etats de l'Ouest. Il se peut que le Union Pacific ou d'autres chemins de fer aient donné de grands profits à leurs promoteurs, mais dans le Minnesota, le Montana et le Dakota, il verra que les législatures d'Etat font actuellement de grands octrois de terres à des compagnies, afin d'encourager la construction de chemins de fer.

M. CHARLTON: Dans le Montana et le Dakota, les législatures d'Etat ne possèdent pas de terres, celles-ci appartiennent à la législature fédérale.

M. LARIVIERE: A tout événement, je sais ce qu'on a fait de ces octrois dans le Minnesota. Si on n'aide pas ces chemins de fer par des subventions en terres, il faudra leur donner des subsides en argent, et je crois qu'il vaut mieux leur donner des

terres, parce qu'alors les compagnies sont intéressées à coloniser le pays que traversent leurs lignes. Je crois que la politique actuelle du gouvernement est la plus sage et la meilleure qu'on puisse adopter. On a mal interprété la déclaration du ministre de l'intérieur que les subventions en terres n'assurent pas la construction de chemins de fer. Il n'a pas voulu dire qu'en octroyant ces terres, nous n'assurons pas la construction de chemins de fer. On sait que les 6,400 acres par mille que nous donnons n'ont pas de valeur, jusqu'à ce que le chemin soit construit, et conséquemment, la subvention n'assure pas la construction du chemin. Il faut que les compagnies de chemins de fer attendent des années avant de pouvoir disposer de ces terres, et alors, l'intérêt sur le capital qu'elles ont engagé et les frais d'administration de ces terres et autres choses s'élevaient à une telle somme que, même si elles en obtiennent \$2,50, \$3 ou \$4 par acre, elles n'obtiennent guère \$1 par acre pour la terre, par comparaison avec ce que ces prix auraient représenté, lorsque la subvention a été accordée. Mais ces subventions augmentent la valeur de la garantie des actions que les promoteurs sont obligés d'émettre pour construire le chemin. La politique actuelle du gouvernement est la bonne et la seule qu'on puisse adopter dans les circonstances.

M. DAVIN: Il paraît y avoir une difficulté qui fait obstacle à la proposition de mettre sur le marché les terres des compagnies de chemins de fer. Depuis les quelques remarques que j'ai faites, cette après-midi, j'ai réfléchi à cela et je crois avoir trouvé la solution du problème. Qu'on réserve le droit de fixer un prix maximum par arrêté ministériel, en tout temps et pour toutes terres données. L'honorable député de Durham-ouest a dit, il y a une couple d'heures, que certaines terres peuvent avoir plus de valeur que d'autres, et mon honorable ami, le député de Lisgar (M. Ross) a fait remarquer que certaines terres auront plus de valeur que d'autres. Eh bien! je crois que si on réserve le droit de fixer un prix par arrêté ministériel, en tout temps et pour toutes terres données—et je crois qu'on peut s'en rapporter en toute sûreté à la loyauté du gouvernement—la difficulté sera résolue. Je vois une grande difficulté à fixer d'avance un prix maximum, mais on peut appliquer un mode simple en vertu duquel on pourra fixer par arrêté ministériel le prix maximum auquel la compagnie de chemin de fer sera obligée de vendre ses terres.

Comme je l'ai dit cette après-midi, il serait de l'intérêt d'une compagnie de chemin de fer, et comme le fait remarquer l'honorable député de Lisgar, rien ne peut profiter davantage à une compagnie de chemin de fer que de peupler le pays. Or, il est très important que le pays soit peuplé, car, comme l'a fait remarquer le ministre de l'intérieur, il nous reste 20,000,000 d'acres de terres. Si nous donnons 160 acres à chacun des colons, 1,250,000 colons occuperont ces 20,000,000 d'acres, et en donnant quatre personnes à chaque famille, on arrive à une population d'environ 5,000,000 d'âmes. Puis, si les terres voisines des compagnies de chemins de fer sont réservées, on aura cette population de 5,000,000 d'âmes, outre une vaste étendue de terre non occupée et capable de subvenir aux besoins de cinq à six autres millions de personnes.

J'admets qu'il est de l'intérêt des compagnies de chemins de fer de peupler le pays, mais je crois