

aussi une compagnie de chemin de fer qui n'a pas fait de travaux ?

M. WHITE (Cardwell) : Non, il y a environ vingt-cinq milles de construits.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelles sont les parties intéressées dans cette compagnie ?

W. WHITE (Cardwell) : M. Pugsley était le principal promoteur du chemin de fer. Il y est encore intéressé et M. Fuller d'Hamilton y est encore intéressé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce là la compagnie dans laquelle M. Maynard est intéressé ?

M. WHITE (Cardwell) : Je le crois. Je ne voudrais pas l'assurer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je répète l'avertissement que j'ai donné au sujet de l'autre, que bien qu'il y ait une différence notable entre cette compagnie et la compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, je crois réellement que lorsqu'on se dessaisit de millions d'acres du domaine public, on devrait forcer les gens à faire un dépôt ou à exécuter quelques travaux. Ici, les vingt milles de chemin de fer qui sont terminés, au dire de l'honorable ministre, offrent naturellement une garantie raisonnable.

M. MILLS (Bothwell) : Je crois que ces crédits et l'énorme quantité de législation proposée pendant les deux dernières sessions démontrent l'opportunité de ne pas continuer le système de renouvellement des chartes. L'honorable ministre propose ici de donner certaines étendues de terres à certaines compagnies de chemin de fer. Il se peut que ces compagnies n'entreprennent jamais les travaux, et que cette législation ne serve à rien. Si nous avions devant le parlement un bill proposant d'accorder cette aide à aucune compagnie de chemin de fer qui entreprendrait la construction d'une de ces lignes, et si ce bill décrétait, comme je l'ai déjà proposé, qu'en déposant leurs plans chez le ministre des chemins de fer ou chez le ministre de l'intérieur et en déposant un certain montant comme garantie de bonne foi, ces compagnies auraient par le fait droit à une charte et recevraient cette subvention. De cette manière on épargnerait beaucoup de temps au gouvernement et l'on mettrait un frein à ce système du trafic des chartes.

Je ne crois pas qu'il y ait rien de plus déshonorant que ce système qui permet à une compagnie d'obtenir des chartes qu'elle va revendre avec profit à New-York, Londres et ailleurs. C'est un déshonneur pour cette législature et pour le pays, car c'est une chose qui ne peut être faite sans la connivence du parlement. Lorsque le parlement accorde des chartes de cette manière il se rend réellement complice de transactions de ce genre. Il est certain que s'il y a des capitalistes prêts à entreprendre la construction de ces lignes de chemins de fer et prêts à payer quelque chose à ces détenteurs de chartes pour le privilège de faire ces travaux, à plus forte raison ils seraient prêts à entreprendre les travaux si ce fardeau ne leur était pas imposé. Il me semble qu'il est du devoir du gouvernement de soumettre au parlement, un plan bien mûri relatif à l'obtention libre d'actes constitutifs. Il peut décider où peuvent être construits les chemins de fer qui ont le droit d'obtenir de l'aide, et la question de savoir si le chemin doit être construit ou non devrait dépendre du profit qu'il peut faire entrevoir à celui qui entreprend la construction.

Ainsi les chemins de fer seraient mis sur le même pied que les autres entreprises commerciales. L'honorable ministre qui a sans doute porté quelque attention à la question, sait quelle révolution l'adoption de ce système a apportée dans l'octroi des chartes de chemins de fer de l'autre côté de la frontière, comment les législatures ont été complètement débarrassées des coulissiers et autres et comment la réputation des législatures a été préservée grâce à ce changement dans leur politique. Or, je dis que nous touchons de bien près

Sir RICHARD CARTWRIGHT

à l'état de choses qui existaient dans quelques-unes des législatures américaines avant qu'elles eussent effectué leur changement de système. Nous savons qu'un grand nombre de gens s'attendent à retirer des profits de l'obtention de chartes de cette nature. Des hommes sans capital, sans ressources, sans argent à placer dans les entreprises de chemins de fer viennent ici obtenir des chartes, et grâce à la possession de leurs chartes, barrent le chemin à ceux qui ont de l'argent à placer dans des entreprises de ce genre. Je ne crois pas qu'il y ait un seul sujet sur lequel les honorables messieurs qui occupent les banquettes du trésor puissent tourner leur attention avec plus de profit que cette question de la liberté de l'obtention de chartes de chemins de fer.

M. EDGAR : Je crois qu'avant qu'on demande à la Chambre de faire une concession de 6,400 par mille, elle devrait obtenir la certitude que la compagnie espère pouvoir construire le chemin avec cette aide. C'est là assurément une proposition qui va de soi. Eh bien ! d'après tout ce que je puis voir dans les documents qui ont été produits, la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, ne dit même pas que la concession des terres lui suffira pour construire le chemin. Au contraire, on ne peut s'empêcher d'inférer de ces documents qu'elle ne se croit pas capable de le faire, car dans une section elle demande \$3,000 en argent et 3,400 acres de terre par mille, et elle dit que si elle peut obtenir cela elle pourra continuer. Puis un peu plus loin elle semble avoir eu un autre projet en vue, car elle demande au gouvernement une garantie de 3½ pour cent sur une émission de \$15,000 par mille pendant vingt ans, et elle croit que si elle obtint cela elle pourra construire le chemin de fer. Or, dans ces documents, il n'y a pas de demande au gouvernement que je puisse voir, et qui se borne à demander 6,400 acres de terre par mille, encore moins de déclaration ou allégation de la part de la compagnie de chemin de fer à l'effet que si elle obtient cela elle pourra construire le chemin. Eh bien ! pourquoi donnerions-nous une concession et enlèverions-nous à la colonisation en faveur de cette compagnie, une étendue de terres dans cette contrée, à moins que la compagnie ne dise que cela lui offre une base raisonnable pour construire le chemin de fer. Un autre plan est proposé. Je vois une lettre d'une autre compagnie de chemin de fer, la compagnie de la vallée de la Saskatchewan du Sud, demandant, en date du 6 juin 1887, que la concession de 6,400 acres de terres qui lui avait été promise à elle et non à la compagnie du lac Long devrait être donnée à la compagnie du lac Long, parce que cette dernière compagnie a procédé à la construction. Or, la compagnie du lac Long ne semble pas du tout avoir été considérée comme devant recevoir cette concession en tout ou en partie.

M. WHITE (Cardwell) : La question soulevée par l'honorable député de Bothwell est sans doute une question très importante et mérite d'être prise en sérieuse considération. Mais pour le moment, le gouvernement ayant accordé des chartes à ces compagnies de chemins de fer, je ne crois pas que cela vaille la peine de retenir la Chambre pour discuter ce point maintenant. Puis quant à la question générale soulevée par l'honorable député d'Oxford-Sud (sir Richard Cartwright) et l'honorable député d'Ontario-Ouest (M. Edgar), je veux démontrer qu'il n'y a pas du tout de terres fermées à la colonisation. Toutes les terres que ces compagnies peuvent obtenir pour la construction d'un chemin de fer sont des terres dont le gouvernement peut disposer ; mais en même temps toute ces terres sont ouvertes pour les homesteads et la vente si le gouvernement juge à propos de les vendre. Elles restent entre les mains du gouvernement et elles ne sont pas plus fermées à la colonisation que si ces résolutions n'avaient pas été adoptées du tout. La seule différence c'est que dès que la compagnie aura construit cinquante milles elle aura droit à une concession des terres qui seront alors disponibles, en paiement de sa subvention ; si elle ne construit pas cinquante milles elle ne recevra rien.