

général soit convaincu de l'utilité d'un chemin de fer dans cette direction pour le transport des produits de l'Ouest. La loi votée il y a deux ans semble indiquer que la population en général préfère plutôt l'établissement de grandes lignes entre l'Est et l'Ouest, et c'est dans cette politique que le crédit du Canada a été engagé à propos de la construction d'une autre ligne transcontinentale.

Je suis de ceux qui voudraient voir cette ligne principale construite et donner des résultats rémunérateurs, avant qu'on songe à l'établissement de lignes tributaires destinées à apporter à la grande artère le trafic du Nord et du Sud. Je serai heureux d'examiner plus tard la question de renforcer les lignes principales reliant l'Est à l'Ouest, au moyen d'embranchements qui raccorderaient la grande artère du Canadian-Northern, à l'est et à l'ouest des grands lacs, avec ces régions où la construction des voies ferrées est difficile et qui sont susceptibles d'un trafic médiocre quant à présent. Voilà, quant à moi, le plan le plus digne d'attirer les capitaux canadiens, celui qui est le plus capable de favoriser les intérêts futurs de la confédération.

Le jour où les grandes lignes existantes ou en construction entre l'Est et l'Ouest ne pourront plus suffire aux besoins des affaires, nous serons alors peut-être plus en mesure de comprendre la solution du problème que présentent les communications par la baie d'Hudson. Il n'y a vingt-cinq ans, on parlait déjà beaucoup dans l'Ouest du projet de construire un chemin de fer à la baie d'Hudson. Il n'y a probablement pas de projet qui ait été discuté avec plus de passion dans l'assemblée législative du Manitoba et qui a occupé le plus l'attention publique que cette question-là. Pratiquement, nous ne sommes guère plus avancés qu'il y a vingt-cinq ans. Il est vrai que le réseau du Canadian-Northern s'en est rapproché d'une façon appréciable, mais ses lignes tributaires dans cette direction n'ont été établies qu'en vue d'alimenter la ligne principale. Ainsi, l'embranchement sur Erwood et sur Prince-Albert et la ligne en voie de construction le long de la Saskatchewan entre Erwood et le Pas ne sont destinées qu'à alimenter la ligne principale. Je ne pense pas que le reste de la ligne, du côté de la baie d'Hudson, malgré sa proximité relative de ce point et les avan-

Hon. M. JONES.

tages de la direction choisie, soit construite dans un avenir rapproché, à moins que le parlement fédéral n'accorde dans ce but une grosse subvention.

Je dois avouer que j'ai hésité longtemps avant de prendre un parti dans cette question. Je n'entends pas m'opposer à l'établissement de chemins de fer en ce pays. Au contraire, je serais heureux qu'on en crée partout, au fur et à mesure des besoins.

Par exemple, je ne sais pas si c'est bien le moyen d'être utile au pays que d'accorder des concessions appelées à se faire concurrence sur le même territoire. Quant à moi, je pense que le parlement n'aurait jamais dû et ne devrait point accorder de concessions avant de s'être assuré que le tracé pour lequel une concession est adjugée servira les meilleurs intérêts du pays, et, à moins qu'il n'ait la garantie que la concession sera exécutée, une fois qu'il en a accordée une, il devrait s'abstenir de multiplier les concessions embrassant la même région.

Je crois que pendant des années, c'était la règle en Angleterre de ne pas voter de concession de chemins de fer au parlement britannique sans prendre d'abord toute les informations utiles afin de s'assurer que la ligne projetée traverserait un territoire dans des conditions avantageuses pour le royaume, et sans avoir recueilli de la bouche des initiateurs la promesse formelle de mettre à exécution la concession demandée. Ce n'est pas ce que nous avons fait au Canada dans le passé. Il est probable que nous ne pourrions pas adopter maintenant cette méthode, à cause des lois antérieures; mais je ne suis pas d'opinion que dans un grand territoire comme celui du Canada, où il existe tant d'espaces non encore pourvus de voies ferrées, le parlement refuse des concessions, s'il est possible d'en accorder, excepté, bien entendu, si l'octroi d'une concession faisait double emploi avec une ligne déjà établie dans telle ou telle région, ou serait entièrement inutile, car il faut que les chemins de fer se suffisent à eux-mêmes une fois construits. Dans le sud de l'Ontario, par exemple, plusieurs de nos collègues le savent, on a établi un certain nombre de lignes qui venaient faire double emploi avec celles déjà en exploitation; ces nouvelles lignes étaient absolument inutiles aux intérêts tant généraux que provinciaux.