

nada en viendra à la conviction que l'établissement d'une voie ferrée dans cette région va coûter énormément cher. La construction de la première ligne coûtera peut-être la moitié plus cher que la construction de la seconde ligne, si celle-ci passe par le même tracé. Il est facile de s'imaginer quelles difficultés on rencontrera pour transporter les matériaux dans ces solitudes. Sans doute, MM. Mackenzie et Mann doivent savoir à quoi ils s'engagent, mais les gens qui sont invités à placer leur argent dans cette entreprise voudront examiner soigneusement le projet avant d'y aventurer leurs capitaux. On me dit que M. Mackenzie est parti pour l'Europe pour se procurer les fonds nécessaires à l'entreprise.

Comme je l'ai déjà dit devant le comité, et je le répète devant vous, toute concession de chemin de fer venant en conflit avec cette entreprise d'une manière quelconque tend à en retarder et à embarrasser l'exécution et compromet gravement le succès des négociations pour obtenir les capitaux nécessaires.

Tout le monde désire l'établissement d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Cependant, pour ma part, je ne compte pas beaucoup sur un résultat financier extraordinaire dans l'exploitation de cette ligne. Les rapports des explorateurs nous autorisent à croire que le détroit d'Hudson ne pourra être guère navigable que durant quatre mois de l'année pour les bateaux à vapeur et deux mois à peine pour les bâtiments à voiles. La période de navigation pour les bateaux à vapeur s'étend du premier d'août au premier de septembre; il est donc clair qu'on trouvera difficilement à utiliser cette voie pour l'exportation des céréales du Nord-Ouest. Il est possible qu'on puisse garder les grains dans des entrepôts à Fort-Churchill, mais ils devront y attendre l'embarquement jusqu'au mois d'août de l'année suivante.

Il n'y a pas de doute que le littoral de la baie d'Hudson cache de grandes richesses minérales, et il est à espérer que l'industrie minière y acquerra des développements considérables. On peut croire aussi que les pêcheries de la baie fourniront l'occasion d'un commerce très actif.

Ce que je voudrais, c'est qu'on encourage l'établissement d'une première voie ferrée à la baie d'Hudson, comme on a favorisé autrefois la construction du chemin de fer

Hon. M. McMULLEN.

Canadien du Pacifique de chaque côté des montagnes Rocheuses. Distinguons entre les différents projets la première entreprise qui offre des chances de réussite et encourageons-en l'exécution. Je ne crois pas que nous fassions erreur en prêtant notre assistance à MM. Mackenzie et Mann dans leur entreprise, abstraction faite de leurs personnalités, ne considérant que le courage et l'activité qu'ils ont montrés jusqu'à présent, nous souvenant qu'ils ont fait plus de travail et construit plus de lignes de chemins de fer que qui que ce soit dans les deux ou trois dernières années, sans en excepter le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien. Ils ont prospéré d'une façon étonnante, et je suis heureux de pouvoir proclamer que leur crédit est considérable. Je suis convaincu qu'ils réussiront dans leur entreprise. Donnons-leur un coup de main.

Je ne connais pas les directeurs de l'autre compagnie. J'ai consulté la liste des noms et aucune de ces personnes n'a pris part jusqu'ici à une entreprise de chemin de fer. J'ignore si ces gens ont les ressources suffisantes pour mener à bien une entreprise comme celle-là; mais en supposant qu'ils soient soutenus par la Banque de Montréal elle-même, cela n'est pas une raison pour nous déterminer à mettre des obstacles au projet, déjà commencé, de construire une ligne de chemin de fer à la baie d'Hudson.

Encourageons le projet en voie de réalisation et le plus susceptible de réussir. C'est notre devoir de le faire, et si l'entreprise est menée à bonne fin, le pays aura un chemin de fer à la baie d'Hudson. Je suis sûr que le Sénat aura lieu de regretter son action si, en accordant la concession qu'on lui demande, il fait manquer le projet dont l'exécution est commencée. Il regrettera sans doute une erreur aussi malheureuse, car je suis convaincu qu'il faudra aux promoteurs de l'entreprise qu'on nous demande de soutenir quatre ou cinq ans pour s'organiser, et ils n'auront encore rien de fait des 2,500 ou 3,000 milles de voie ferrée dont ils demandent la concession. Si ces industriels avaient commencé par demander une concession pour l'établissement d'une ligne de moindre étendue, passant par les montagnes Rocheuses, et s'ils s'étaient ensuite mis à l'œuvre et avaient prouvé leur sincérité, alors nous pourrions regarder leur demande d'aujourd'hui comme raisonnable;