

Nord-Ouest, et qu'en conséquence le Canada bénéficierait du transport de l'immense volume de commerce des états voisins de Manitoba et du Nord-Ouest. Comme contre-projet, il a proposé l'agrandissement du canal du Sault-Sainte-Marie. Les Etats-Unis aurait beau agrandir leurs canaux et perfectionner leurs moyens de transport, tout sera inutile. Ils ne pourront garder dans leurs limites le trafic de ces états, c'est lutter contre le cours naturel des choses. La baie d'Hudson est le débouché naturel de toute la partie nord-ouest du continent pour le marché européen, et dès qu'elle sera mise à profit, le trafic du Minnesota, du Dakota et du Montana s'écoulera par là.

Je vais donner un court historique de toute la législation se rattachant à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le premier pas fut une loi de M. Norquay en 1885 décrétant une subvention provinciale de \$1,000,000 à l'achèvement de la ligne dans les cinq ans de la date de la sanction de cette loi. L'on croyait qu'avec un tel encouragement, les promoteurs réussiraient à financer leur entreprise en Angleterre, mais ils échouèrent, et en 1886, ils tâchèrent d'obtenir du gouvernement provincial une aide plus généreuse encore, sous forme de garantie des intérêts sur une émission d'obligations de \$4,500,000, 4 p. 100, remboursables dans vingt-cinq ans, soit effectivement une subvention provinciale de \$108,000 par année pendant vingt-cinq ans.

M. Norquay se fit d'abord tirer l'oreille, et il proposa la nomination d'un comité pour examiner la question. Cette proposition fut opposée par une motion de M. Thomas Greenway appuyée par M. Jos. Martin, demandant à la législature d'accorder la garantie voulue. M. Norquay consentit et la loi de 1886 fut adoptée, tendant à garantir l'intérêt sur les obligations pendant 25 ans, pourvu que la ligne fût construite dans cinq ans. De nouveau les promoteurs échouèrent sur le marché monétaire anglais, et de nouveau en 1887, ils tentèrent d'obtenir plus de garanties.

Comme l'année précédente, M. Norquay hésita à se montrer aussi libéral envers les promoteurs que ses amis de l'opposition mais MM. Greenway et Martin s'étant déclarés catégoriquement en faveur d'une plus large mesure d'encouragement, M. Norquay céda et la loi de 1887 fut adoptée, qui garantissait, mais à des conditions plus avantageuses, le service de l'intérêt sur \$4,500,000 prévu dans la loi de 1886. Les célèbres constructeurs de chemins de fer, MM. Onderdonk et Ross se chargèrent de construire immédiatement la ligne.

C'est à ce moment que le nouveau gouvernement Greenway refusa d'accorder la garantie autorisée par la loi, malgré l'engagement que M. Greenway avait prise lorsqu'il était dans l'opposition. Les ministres fondaient surtout leurs objections

sur ce que la province ayant, dans le but de faire concurrence au Pacifique-Canadien, proposé d'accorder l'équivalent d'une subvention de \$180,000 par année pendant 25 ans, avait depuis obtenu la rivalité voulue en engageant le crédit de la province jusqu'à concurrence de \$80,000 sous forme d'allocation au chemin de fer Northern Pacific and Manitoba.

Pour cette raison, il ne fallait pas s'attendre que le gouvernement du Manitoba accordât plus de \$100,000 par année de garantie au chemin de fer de la baie d'Hudson, soit l'intérêt à 4 p. 100 sur un capital de \$2,500,000. Bien que les promoteurs déclarèrent qu'ils avaient obtenu à Londres les fonds requis pour l'entreprise, si leurs conditions étaient acceptées, ils échouèrent évidemment dans leurs négociations.

La loi de garantie de 1887 fut abrogée. Plus tard, en 1899, la législature, sur proposition de M. Greenway, offrit une subvention de \$2,000 par mille, pour 300 milles de cette ligne dans les limites de la province, c'est-à-dire une aide de \$600,000 aux fins de cette entreprise. En 1889, le Gouvernement fit adopter un projet de loi autorisant une subvention de \$3,000 par mille pour 250 milles, ou un total de \$750,000. Ni l'une ni l'autre de ces propositions, cependant, ne paraît avoir facilité la souscription des capitaux nécessaires à l'entreprise.

En 1891, une autre loi fut adoptée offrant non seulement une subvention, mais engageant formellement la province par traité signé, à payer une subvention de \$1,500,000 à toute compagnie qui achèverait la ligne en cinq ans.

On en vint généralement à conclure qu'il était impossible de réaliser les capitaux voulus en Angleterre ou ailleurs, à moins d'une autre subvention de la part du Gouvernement fédéral. L'espoir général se ranima cependant, lorsque le Parlement en 1891 consentit, sur l'initiative du Gouvernement, à accorder une aide pécuniaire à la compagnie.

L'opinion générale au Manitoba à cette époque était que le projet d'une ligne directe à la baie d'Hudson allait être enfin exécuté. En réalité, l'aide promise n'était pas considérable, aucune subvention n'avait été définitivement votée, et la ligne projetée ne devait pas s'étendre au delà de la Saskatchewan. L'aide promise par le Gouvernement fédéral était simplement un engagement par avance de payer chaque année à la compagnie une somme définie pendant un nombre d'années déterminé, après l'achèvement des travaux. La somme promulguée fut \$80,000 par année pendant 20 ans.

Cette promesse à l'avance était faite dans le but d'aider aux promoteurs à se procurer les capitaux pour construire la ligne. Jusqu'ici nul de ces projets ou dispositions législatives n'a abouti à aucun résultat pratique.

Maintenant, j'ai parlé beaucoup plus long-

M. SCHAFFNER.