

l'autorisation de poursuivre leurs travaux jusqu'à Prince-Albert et enfin jusqu'à la baie d'Hudson, s'ils le désirent. Pour le moment, leur demande est trop considérable, la loi qu'ils sollicitent est trop grave de conséquence pour que je puisse consentir, en ce qui me concerne, à la leur accorder.

L'honorable M. McHUGH : Avant qu'on aille aux avis, je tiens à faire connaître aussi brièvement que possible les motifs de mon opposition à ce projet de loi.

Dès le début, j'ai considéré ce projet comme une entreprise de spéculation. Mon opinion est que le parlement doit faire tout en son pouvoir pour encourager toute compagnie ou association réunissant les moyens capables d'assurer l'établissement d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. L'honorable sénateur de Portage-la-Prairie l'a dit tout à l'heure, la Chambre a voté un projet de loi dont le Sénat aura à s'occuper, concernant le Grand-Tronc-Pacifique, et dans lequel on demande l'autorisation de construire une ligne sur la baie d'Hudson. Le Canadian-Northern est une institution dirigée par de vrais constructeurs de chemins de fer. Ce n'est pas un projet bien pratique que de venir nous proposer l'aliénation d'une étendue de territoire comme celle visée dans la concession demandée, surtout quand cette demande nous est faite par des hommes sans expérience dans la construction des chemins de fer.

Je crains beaucoup que le vote d'une pareille loi porte préjudice à la construction de voies ferrées par les hommes qui sont dans cette industrie. Il n'est pas probable que j'aie souvent affaire à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, ni, non plus, au Grand-Tronc-Pacifique, mais je suis résolu à prêter mon appui à toute institution que je croirai capable d'exécuter loyalement les concessions demandées aux pouvoirs publics et susceptibles de servir les intérêts nationaux. D'autre part, je combattrai toute proposition ayant des tendances à l'agiotage et tout octroi de concessions de chemins de fer à des gens qui ne les construiront pas, mais qui cherchent à faire manquer les entreprises que d'autres exécuteraient.

L'établissement de ce chemin de fer est des plus hasardeux. On ne saurait dire si, une fois construit, l'exploitation en pourra être profitable. Je pense que le parlement devrait faire tout son possible pour encou-

rager les gens qui offrent le plus de garantie de mener à bien l'entreprise d'un chemin de fer dans cette région sous le plus bref délai. La compagnie du Canadian-Northern, qui a construit des lignes se rapprochant de plusieurs centaines de milles du voisinage de cette région, nous assure qu'elle s'avance vers la baie d'Hudson par la ligne qu'elle a commencé à construire. Je ne consentirai pas à entraver les moyens d'action de la compagnie pour se procurer les fonds nécessaires à l'exécution des plans en voie de réalisation. Le Grand-Tronc-Pacifique, à lui seul, constitue un concurrent suffisant à assurer au pays un service irréprochable. Pour ces motifs, je voterai le rejet du projet de loi.

L'honorable M. JONES : J'ai quelques observations seulement à présenter avant le vote, en réponse à l'allégation faite par notre collègue d'Ottawa qui a dit que les capitaux qui alimentent nos chemins de fer sont fournis par l'étranger. Pour moi il me semble que s'il est un pays qui a placé ses économies dans la construction des chemins de fer, c'est bien le Canada. Qui a fourni les fonds avec lesquels le Pacifique-Canadien a été établi ? Où avons-nous pris les capitaux qui sont entrés dans sa construction ? Tous nos collègues, j'en suis sûr, diront avec moi que le réseau a été construit avec les économies du peuple canadien. Qui construit le Grand-Tronc-Pacifique ? C'est encore en grande partie la population du Canada avec son argent et la garantie d'intérêts donnée par l'Etat.

Prenez les chemins de fer construits dans les diverses provinces et rappelez-vous les subventions données par le parlement fédéral et par les provinces aux divers chemins de fer canadiens et indiquez-moi un réseau de quelque importance établi au Canada qui n'a pas été construit avec notre argent, des subventions en terre et des garanties d'intérêt. Le chemin de fer Intercolonial a été bâti avec des capitaux entièrement canadiens.

Je suis de ceux qui ont le moins confiance dans l'établissement à courte échéance d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Personnellement, je ne crois pas que le Canadian-Northern, ou toute autre compagnie, construise le chemin de fer qui fait l'objet de cette discussion, ou n'importe qu'elle autre, sans une grosse subvention de l'Etat. Je ne crois pas que le peuple canadien en