

la Tête-Jaune est capable de livrer passage à plus d'une voie ferrée. Au témoignage de sir Safford Fleming, il y a place dans le défilé pour quinze chemins de fer, sans que l'un soit obligé d'utiliser la voie de l'autre. Quand je dis quinze chemins de fer, ce n'est peut-être pas à la sortie du col, mais quinze voies ferrées peuvent être établies à l'aise dans l'étendue du défilé.

Quiconque a voulu jeté un coup d'œil sur cette nappe d'eau considérable dont les Canadiens sont fiers, et qui s'appelle la baie d'Hudson, se rendra compte qu'il est facile d'y faire aboutir plusieurs chemins de fer de tous les points du Canada sans nuire à MM. Mackenzie et Mann ou à toute autre compagnie de chemins de fer. Si quelqu'un peut me prouver, en tenant compte du développement de notre immense Nord-Ouest, de la Colombie-Anglaise et des nouveaux territoires, qu'on ne peut pas desservir la baie d'Hudson avec un chemin de fer, alors je dis que nous ne devrions pas combattre ce projet de loi.

Telles sont la situation du pays et la prospérité de l'Ouest, considérant son développement, l'étendue du territoire en culture et le mouvement grossissant de l'immigration, qui accuse une augmentation de dix pour cent, qu'il faut encourager et soutenir toute compagnie de chemin de fer qui demande une concession pour la baie d'Hudson.

Notre honorable ami semble porter beaucoup d'intérêt à MM. Mackenzie et Mann. Si je comprends bien les conditions de la concession des chemins de fer à la baie d'Hudson, elles sont très favorables, et j'affirme, sans crainte d'être démenti, que ni l'honorable sénateur, ni MM. Mackenzie et Mann ne montreraient tant d'empressement à construire un chemin de fer à la baie d'Hudson, s'il n'y avait pas une subvention en terre de promesse.

Mais cette compagnie ne demande pas de subvention ni de concession de terre. Certes, quand une compagnie de chemin de fer vient frapper au Sénat pour obtenir l'autorisation de construire une ligne de chemin de fer, non avec l'intention de brocanter sa concession, mais dans le but de servir le bien du pays, ce n'est pas nous qui ferons échec à pareil projet.

L'honorable M. BOSTOCK : J'ai prêté une oreille attentive à cette discussion pour

savoir si l'on soulèverait contre ce projet de loi d'autres objections que celles que nous avons entendues au comité des chemins de fer. Il a été répondu à toutes ces objections aujourd'hui, et je n'ai entendu aucun argument nouveau capable de nous engager à refuser cette concession.

Il existe une autre concession pour l'établissement d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, et s'il faut en croire ce qui a été affirmé devant le comité, la compagnie qui a obtenu cette concession se dispose à commencer les travaux. En sorte que la prétention de ceux qui disent que l'octroi de la nouvelle concession qui nous est demandée peut nuire à MM. Mackenzie et Mann dans leurs efforts pour obtenir les capitaux nécessaires n'est guère fondée.

Et, à part la concession obtenue par MM. Mackenzie et Mann, il n'en avait été accordé aucune autre, l'argument invoqué contre l'octroi de la concession qui nous est demandée dans ce bill aurait quelque force; mais comme il existe déjà plusieurs concessions de chemins de fer pour la baie d'Hudson, je ne crois pas que l'octroi de celle-ci puisse nuire au projet dont l'exécution est commencée.

L'honorable M. McMULLEN : Je n'ai pas besoin de dire que je n'ai aucun intérêt à défendre MM. Mackenzie et Mann, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou celle du Pacifique-Canadien. Je ne suis mu que par le désir de sauvegarder le bien général du pays.

Nous savons que plusieurs concessions de chemins de fer ont été octroyées pour la baie d'Hudson. Mais jusqu'à présent aucune n'a été exécutée. Elles sont restées comme lettre morte dans le recueil de nos lois, depuis que la première a été octroyée il y a trente ans.

En ce moment, deux lignes s'avancent vers la baie d'Hudson, l'une entreprise par le gouvernement de la province d'Ontario, se dirigeant au nord, et qui sera achevée en toute probabilité dans quelques années. L'autre est entreprise par MM. Mackenzie et Mann et elle est déjà passablement avancée. Je crois que ces industriels ont les ressources financières, le courage et la résolution bien arrêtée de mener à bonne fin cette entreprise.

Quiconque a consulté l'histoire des opérations topographiques dans cette partie du Ca-