

avaient des connaissances exactes en matière de chemin de fer, ils demanderaient un capital de \$100,000,000 et la faculté d'émettre des obligations pour cent autres millions.

L'article 7 du bill stipule que la compagnie pourra construire et exploiter un chemin de fer partant de ou près de la ville de Victoria (C.-A.), en suivant le tracé le plus commode jusqu'à un point situé au nord de l'île de Vancouver. Voilà la forme usitée dans un grand nombre de bills, principalement dans ceux qui sont présentés par des gens sans expérience dans la construction des chemins de fer. Ils demandent toujours à être autorisés à établir leur chemin de fer suivant le tracé le plus commode. Cela montre qu'ils connaissent bien le pays. Ils pourraient être obligés de construire la ligne en cercle ou à passer entre les montagnes en suivant une voie tortueuse. Ils demandent l'autorisation d'établir leur chemin de fer à leur guise, sans égard aux lignes existantes.

En jetant un coup d'œil sur le plan, on voit qu'ils demandent une concession équivalente à 2,000 milles de voie. Ils demandent l'autorisation de construire à l'est de Prince-Albert. S'ils voulaient construire d'Edmonton à Prince-Albert, j'en serais heureux et j'appuierais leur demande, mais il ne faut pas leur concéder trop à la fois. Le Sénat pourrait leur concéder 500 milles pour aujourd'hui, et avec cette autorisation ils auraient bien plus de facilités à lancer leur affaire qu'avec un projet comportant l'établissement de 3,000 milles de voie.

C'est une entreprise colossale de construire 3,000 milles de voie ferrée dans un pays montagneux. Sir Henry Pellatt lui-même aurait de la difficulté à lancer une pareille affaire sur la place de Londres. Les financiers hésiteraient à la saisir. Ils commenceraient par envoyer leurs ingénieurs sur les lieux pour étudier le projet. Il faudrait deux années aux ingénieurs pour faire une étude suffisante du terrain.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Ce serait tant mieux s'il fallait trois ans.

L'honorable M. DAVIS : Ce serait tant mieux s'il fallait trois ans, déclare l'honorable sénateur ?

Eh bien, s'il faut ce temps-là aux ingénieurs, je dis que le parlement ne fait aucun tort à cette compagnie en lui refusant, pour le moment, le reste de la concession.

Hon. M. DAVIS.

er attendant qu'elle en ait exécuté la première partie.

Je retiens l'aveu de notre honorable collègue, qu'il faudra trois ans pour les études topographiques dans le pays que traversera la ligne. Alors, combien faudra-t-il de temps pour étudier la région qui s'étend d'Edmonton à la baie d'Hudson ? Le tracé suivra une voie où peut-être nul blanc n'a encore pénétré. S'il faut trois ans pour relever la partie du tracé située dans la Colombie-Anglaise, il en faudra certainement au moins deux pour parcourir dans le même but le pays compris entre Edmonton et Fort-Churchill. Cela fera cinq ans en tout.

En supposant que ces messieurs complètent leur organisation cette année et partent pour l'Angleterre à la recherche de capitaux sur la place de Londres, là-bas on leur répondra ceci : "C'est un projet considérable que la construction de 3,000 milles de voie ferrée. Nous allons envoyer nos ingénieurs étudier ce projet sur place." Il se passera donc cinq années avant que les initiateurs du projet puissent recevoir un sou des financiers. Que demandons-nous ? Simplement l'amputation d'une partie de l'entreprise, dans la pensée de mes amis et la mienne qu'elle facilitera aux promoteurs l'obtention des capitaux qu'ils ne pourraient pas se procurer avec un plan trop vaste.

Voilà une des principales raisons pour lesquelles ce bill ne devrait pas être voté dans sa forme actuelle.

J'aimerais beaucoup voir se construire un chemin de fer entre Edmonton et Prince-Albert. Mais en ce moment la population établie sur la rive nord de la Saskatchewan est en instance auprès du gouvernement pour le décider à encourager la construction d'une ligne de chemin de fer dans cette région. Le projet que nous discutons vient en conflit avec le projet antérieur, parce que la concession demandée embrasse un territoire tributaire du chemin de fer établi. Ce territoire est en voie de colonisation; il est couvert en bonne partie de forêts exploitables; le poisson y abonde et l'exploitation minière y est commencée. Le pays se développe graduellement et la population a besoin d'une chemin de fer.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Contentez-vous donc de cette ligne-là.