

sant son chemin de fer jusqu'à Edmonton, et si elle veut ensuite atteindre un port sur la baie d'Hudson, personne ne lui refusera le droit de s'y rendre, parce que nous sommes favorables à toutes les entreprises de chemins de fer dans cette direction ; mais je ne vois pas l'utilité de la chose à présent, surtout si elle doit mettre en danger le succès d'une entreprise déjà commencée.

Cette compagnie ne pourrait pas atteindre l'Ince-Albert avant deux ans. Le Sénat se réunira de nouveau au mois de novembre et l'année prochaine. Ces industriels peuvent compter sur l'autorisation de poursuivre leur œuvre, après qu'ils seront parvenus à établir leur voie jusqu'à Edmonton. En attendant, je pense qu'il serait sage d'accepter l'amendement de l'honorable sénateur de Wellington et de laisser le champ libre à MM. Mackenzie et Mann.

En accordant deux ou trois concessions de chemins de fer pour le même territoire, nous mettrions peut-être les entrepreneurs dans l'embarras quand viendra le temps de se procurer les capitaux sur le marché monétaire. Il peut y avoir des capitalistes qui seraient tentés de prêter de l'argent pour construire un chemin de fer à la baie d'Hudson. On fera ce raisonnement qu'il y aurait peut-être du trafic pour une ligne mais comme la saison de navigation est courte et qu'elle dure à peine trois à quatre mois, si vous accordez deux ou trois concessions couvrant le même territoire, il est douteux qu'elles soient toutes suivies de succès.

Cette situation rendrait les capitaux hésitants. Je dis donc qu'il ne faut rien faire pour compromettre le projet, car, je l'ai dit déjà, la société Mackenzie-Mann construit en ce moment même à la baie d'Hudson, et il ne faut pas l'embarrasser.

L'honorable M. GIBSON : Ce qui m'étonne dans les observations de notre honorable collègue, c'est qu'il réédite les protestations que nous entendons d'ordinaire contre l'opposition au projet des MM. Mackenzie et Mann. Cependant, notre honorable ami a lui-même déposé un projet de loi absolument semblable à celui dont il est question en ce moment.

Est-ce que son projet ne mettra pas également l'entreprise du syndicat Mackenzie et Mann en danger ? Pour moi, j'ai la certitude que le bill en discussion ne nuit en rien aux projets Mackenzie et Mann. La

Hon. M. DAVIS.

ligne de ces messieurs part de l'est tandis que celle-ci vient de l'ouest, et nous savons que les populations de la Colombie-Anglaise ont besoin d'un débouché vers la baie d'Hudson autant que les provinces du Manitoba et du Nord-Ouest.

Je ne crois pas que ce soit trop demander au parlement fédéral que de reconnaître à la population de la Colombie-Anglaise, en ce qui regarde la baie d'Hudson, des droits égaux à la société Mackenzie et Mann ou encore au solliciteur du bill (F) déposé par notre collègue.

L'honorable sénateur n'a pas encore demandé la mise en délibération de son projet de loi. Il a quitté la salle déjà au moment où l'ordre du jour en appelait la discussion. J'ai voulu voir ce que ferait l'honorable sénateur au sujet du bill de la lettre Y, parce que si le projet en délibération est nuisible, au point de vue des intérêts de MM. Mackenzie et Mann, il est bien évident que le projet de notre collègue ne l'est pas moins.

L'honorable sénateur cherche, je le crains, à déterminer le retrait du bill en discussion, afin de pouvoir faire passer le sien ou de permettre à certains autres intéressés d'obtenir une concession pour la forme. On a colporté dans les couloirs du Sénat que les promoteurs de cette entreprise sont hésitants. On a affirmé en plus d'une occasion à quelques-uns de nos collègues qui m'en ont parlé que sir Henry Pallatt ne tenait pas particulièrement au projet et qu'il n'avait fait que prêter son nom. Eh bien, je désire déclarer que sir Henry Pallatt a conduit des négociations en Angleterre relativement à la construction de cette ligne, et voilà, j'imagine, la raison pour laquelle l'honorable sénateur a décidé de la combattre. Sir Henry Pallatt et M. Blain, de Toronto, sont deux hommes bien connus dans l'Ontario et même dans tout le Canada. Ils sont assez connus pour donner confiance que s'ils entreprennent l'affaire, ils la mèneront à bien. S'il s'agissait d'une concession sur le papier, nous ne serions pas témoins de ces efforts pour en empêcher l'exécution, mais ce qui a déterminé cette opposition, c'est la certitude que la ligne sera construite.

Certes, la baie d'Hudson est assez grande pour tout le monde. On a discuté, l'autre jour, sur la question de savoir si le col de