

chemin de fer à la baie d'Hudson et à les forcer, en quelque sorte, à leur racheter cette concession.

Je désirerais que ce bill fût renvoyé à l'examen du comité pour plus ample délibération, afin de permettre à sir Henry Pellatt et aux autres requérants de se présenter devant le comité pour établir qu'il ne s'agit pas d'une concession en vue de l'agiotage. Si le renvoi n'est pas ordonné, je voterai en faveur de la proposition d'amendement, qui assure le rejet ultérieur du projet de loi.

L'honorable M. KERR (Cobourg) : Quand j'ai lu ce bill, j'ai estimé qu'il était un des plus importants projets de loi dont le Sénat ait eu à s'occuper depuis l'ouverture de la session. Je n'ai eu à son sujet aucun mauvais soupçon, car, comme la loi nous en fait un devoir, j'ai pensé que rien de ce qui existe n'est conçu pour le mal. Toutefois, le titre du bill a éveillé mon attention. Il est ainsi libellé : " Acte tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de l'Est du Pacifique." Mes notions en géographie n'ont appris où commence l'océan Pacifique, mais elles sont impuissantes à me renseigner exactement où finit l'Est en question. Quand une compagnie de chemin de fer demande des faveurs à l'Etat, elle doit dire avec précision ce qu'elle veut. Je désire que celle-ci me dise où commencent ses projets—nous le savons déjà—et je veux savoir également où ils finissent, ce qu'on ne nous dit point.

L'honorable M. KERR (Toronto) : Cela est dit.

L'honorable M. KERR (Cobourg) : L'entête de ce bill est fait pour surprendre la bonne foi des gens sans méfiance. Quand je lus le titre du projet, je crus qu'il s'agissait d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la côte du Pacifique et s'étendant dans la Colombie-Anglaise, mais voici ce que je découvre dans le texte de l'article 7 :

7. La compagnie pourra établir, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi allant d'un endroit situé en ou près la cité de Victoria, province de la Colombie-Britannique ; de là, dans la direction nord, par la route la plus praticable, jusqu'à un endroit situé à ou près l'extrémité septentrionale de l'île Vancouver, et de là, jusqu'à la terre ferme, à un endroit situé à ou près Bute-Inlet ; de là, dans la direction est, à travers le district de Cariboo, *via* la Passe Yellow-Head,

jusqu'à Edmonton, province d'Alberta ; de là, dans la direction est, à un endroit situé à ou près Prince-Albert, province de Saskatchewan ; de là, dans la direction nord-est, par la route la plus praticable, à Fort-Churchill, sur la baie d'Hudson ; et aussi un embranchement depuis Edmonton jusqu'à Dunvegan, sur la rivière La Paix.

Je n'aurais eu aucune mauvaise pensée à l'égard du projet, si le bill avait déclaré nettement que la ligne dont on demande la concession s'étendrait du Pacifique à la baie d'Hudson. Nous saurions alors où commence et finit la ligne. Je n'accuse personne de chercher à tromper, mais le choix d'un pareil titre est malheureux.

Il se trouve que je connais deux ou trois des individus dont les noms apparaissent comme directeurs provisoires. Je n'ai que du bien à dire de leur réputation comme citoyen. J'ai été surpris, je l'avoue, en apprenant que sir Henry Pellatt et M. Blain avaient donné leur adhésion au projet, car je sais qu'ils n'ont jamais été mêlés à des entreprises de chemins de fer. J'ai éprouvé immédiatement combien serait utile, pour l'aider à prendre une attitude à l'égard de ce bill au comité ou sur le parquet du Sénat, la présence de ces messieurs à Ottawa pour expliquer la part d'intérêt qu'ils ont réellement dans l'entreprise.

C'est une entreprise colossale. Elle comporte l'établissement d'un chemin de fer partant de Victoria et s'étendant jusqu'au nord de l'île de Vancouver, franchissant le détroit, parcourant la moitié du continent pour aboutir au littoral de la baie d'Hudson, soit un parcours de 1,800 milles.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Et pourquoi pas ?

L'honorable M. KERR (Cobourg) : Parce que pareille entreprise signifie une dépense de soixante-quinze à cent millions de dollars.

Le Sénat va-t-il aliéner aux entreprises de chemins de fer le territoire de la Colombie-Anglaise et celui de l'Alberta et de la Saskatchewan jusqu'au rivage de la baie d'Hudson ? Je ne prétends pas que nul d'entre vous pourra être influencé par mes paroles. Ce n'est pas mon but. Je ne veux qu'une chose : c'est mettre chacun de mes collègues en présence des conséquences de son vote pour ou contre la motion en discussion. Je dis qu'il est impossible d'achever les opérations du tracé dans le délai indiqué pour.