

pouvait pas attendre. Il est peut-être bon de faire remarquer aux honorables députés de l'Ouest que le sénateur Cox a de grands intérêts dans ce pays, où il a placé beaucoup de capitaux. Peut-être s'ils pouvaient obtenir son influence pour hâter la construction de ce chemin, ce serait un bien pour eux.

J'ai dit aussi que le Gouvernement n'était pas seulement responsable des délais, mais qu'ils avait aussi volontairement gaspillé les octrois, si l'on admet que leur objet était d'aider à la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Je répète que le Gouvernement a épuisé les octrois de terres accordés pour ce chemin, et qu'il les a appliqués à des embranchements de chemin de fer allant à Prince-Albert, ou, dans plusieurs cas, à des chemins de fer allant dans une direction contraire à celle de la baie d'Hudson.

Non seulement le Gouvernement a fait cela, mais il a permis à ces chemins de fer de suivre un cours très vagabond. Si quelqu'un veut examiner la carte géographique, il lui suffira d'un moment pour se convaincre que ces octrois n'aident pas à la construction d'un chemin de fer vers la baie d'Hudson, et qu'on a pas le droit de les désigner ainsi.

Le tracé démontre que l'on a accordé des subventions à plusieurs lignes "détournées", si je puis les appeler ainsi. Le décret du conseil fait voir que les personnes autorisées à construire un chemin de fer en vertu de ces chartes avaient droit à un octroi de 6.480 acres de terres par mille dans le Manitoba et de 12.800 acres par mille dans l'Ouest. Si nous calculons la valeur de cet octroi à un prix raisonnable par acre, disons, \$6 par acre net à l'époque de la construction du chemin de fer, nous verrons la signification véritable de ce mot "lignes détournées", et nous pourrions découvrir la raison de ces courses vagabondes du chemin, et comprendre pourquoi il serpente à travers le pays de cette manière.

Mais pour être plus précis, si l'on examine un instant la carte—non pas la carte faite par le Canadian-Northern qui nous montre un tracé presque droit—on verra que la ligne fait un détour de trente milles vers l'ouest, et un autre de 47 milles vers l'est. C'est en examinant la carte publiée par le Gouvernement que l'on voit les courbes du tracé et que l'on peut juger de la course vagabonde du chemin de fer. Afin de démontrer à la Chambre ce que ces compagnies ont déjà obtenu pour la construction de chemins de fer différents, en vertu de chartes de chemins de fer à la baie d'Hudson, je citerai un extrait d'un rapport au comité du conseil privé approuvé le 10 août 1903. Le décret dit :

Le ministre expose de plus que l'ingénieur en chef des chemins de fer du Gouvernement a fait un rapport que la longueur de la ligne du Canadian-Northern, construite et mise en exploitation, est comme suit :

De Beaver à Gladstone, 18 milles 37.
De Gladstone à Winnipegosis, 124 milles 75.
De la jonction Sifton à Mafeking, 125 milles.

De Mafeking à la frontière provinciale, 28 milles 33, tous dans le Manitoba.

Et de la frontière provinciale à Erwood dans les territoires du Nord-Ouest, 22 milles 16, ce qui donne droit à la compagnie à un octroi total en terres de 2,180,228 acres pour la construction de 320 milles de chemin.

Nous avons souvent entendu proclamer dans cette Chambre, nous l'avons lu aussi dans les journaux subventionnés par le parti libéral et dans ses brochures électorales, de même que nous l'avons entendu répéter par ses orateurs sur les hustings que l'administration actuelle n'a jamais donné un acre de terre en aide à la construction d'un chemin de fer. Je viens de citer un cas dans lequel on a donné 2,180,228 acres de terres pour la construction de chemins de fer entre les points que j'ai mentionnés. Si l'on veut examiner la carte et les localités par lesquelles passe cette ligne de chemin de fer et m'indiquer un seul point, une seule partie de la ligne qui se dirige vers la baie d'Hudson, j'en serai très heureux. Personne ne pourrait sérieusement émettre cette prétention. Le Gouvernement actuel n'était tenu aucunement de renouveler ces octrois en terres s'il ne voulait pas, et il ne peut pas dire qu'il n'a jamais donné un acre de terre pour encourager la construction de chemins de fer, en se cachant derrière une vieille charte de la baie d'Hudson.

Pour la construction de 320 milles de chemin de fer entre Gladstone et Erwood, la compagnie du chemin de fer canadien du Nord a reçu cet octroi énorme de terres ; mais rendus à Erwood, à peine sommes-nous plus rapprochés de la baie d'Hudson de 150 milles, que si nous étions à Gladstone. Cela indique que les "lignes détournées" et les méandres du tracé ont permis à la compagnie d'obtenir un octroi en terres pour une longueur de chemin de fer de 170 milles, ce qui était un gaspillage évident, si l'on voulait faire un chemin de fer à la baie d'Hudson.

Pour ces 170 milles la compagnie a reçu un octroi de 12,800 acres de terre par mille pour 22 milles et demi, et 6,400 acres par mille pour 147 milles $\frac{1}{2}$, soit un total de 1,229,824 acres de terres en plus de ce qui était nécessaire, si le but du chemin de fer avait été de se rendre à la baie d'Hudson.

Si le Pas était son objectif, pourquoi la ligne n'aurait-elle pas été tracée directement de la jonction de Sifton au Pas. Des personnes qui connaissent la localité me disent qu'aucun accident de terrain n'aurait empêché cela. Je ne suis pas opposé à ce que l'on aide à la construction des chemins de fer dans cette localité, mais je désire faire voir l'hypocrisie des bons membres de la droite, qui prétendent n'avoir jamais donné