

Je n'ai aucune préférence pour MM. Mackenzie et Mann, mais les populations de l'Ouest désirent ardemment un chemin de fer aboutissant à la baie d'Hudson. Je ne crois pas qu'il soit possible d'établir un chemin de fer dans ce territoire sans l'aide du Trésor. Toute compagnie qui tenterait de le faire sans l'aide de l'Etat, se condamnerait à l'insuccès, car cette ligne ne peut pas être autre chose qu'une expérience. Elle pourrait réussir—j'espère qu'elle réussira—et si cela arrive, elle sera d'une utilité sans pareille au Manitoba, à la Saskatchewan et à l'Alberta ; mais je ne crois pas qu'une compagnie entreprendrait de bâtir cette ligne ou que le Parlement consentirait à la laisser entreprendre sans offrir une subvention.

Pendant dix ans une concession a existé pour l'établissement d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Elle comportait une riche subvention en terre qui resta valable durant tout ce temps, constituée de 6,400 acres de terre par mille de voie construite, à prendre dans le Manitoba, et de 12,800 acres à choisir en dehors du Manitoba. Eh bien, malgré cette subvention généreuse, l'entreprise n'a tenté personne.

Il est vrai que le Canadian-Northern a bâti une partie de cette ligne il y a quelques années, en considération de la subvention en terres à prendre dans le Manitoba et d'une légère allocation annuelle de \$80,000 pendant vingt ans, jointes à la garantie d'intérêt donnée par la province du Manitoba à titre d'encouragement à une ligne considérée autant comme chemin de colonisation que comme voie de transport à la baie d'Hudson. Cette année, le Canadian-Northern a prolongé cette ligne de 100 milles à partir d'Erwood et a acquis de ce chef la subvention de 12,800 acres par milles de construction. Cette subvention devient périmée dans quelques jours, mais il faudra la remettre en vigueur, si l'on veut que la compagnie puisse en bénéficier.

Je n'ai aucun désir de refuser une concession à qui que ce soit, en vue de réserver à MM. Mackenzie et Mann le monopole de l'établissement d'un chemin de fer à la baie d'Hudson ; mais je suis d'opinion qu'il faut bien accueillir toute société qui demande l'autorisation de construire cette ligne.

La Chambre des communes a voté un projet dont le Sénat sera saisi dans quelques jours. Je veux parler du bill des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

Hon. M. WATSON.

Ce projet contient une disposition relative à la construction d'un embranchement sur la baie d'Hudson. Je pense que cette dernière concession sera pour le Canadian-Northern un stimulant bien plus puissant pour l'engager à pousser les travaux de sa voie vers la baie d'Hudson que l'autorisation qui serait accordée à cette nouvelle compagnie. Pour cette raison, tout argument favorable au bill en discussion ne saurait être un stimulant suffisant à MM. Mackenzie et Mann pour les décider à hâter la construction du chemin de fer ; l'octroi de la concession demandée n'aurait guère plus de succès à cet égard.

On aurait mieux fait de proposer le renvoi du bill au comité, car j'ai entendu mettre en suspicion l'authenticité de la liste des noms indiqués comme ceux des directeurs de la compagnie. Je n'ai pas l'honneur de connaître la réputation de ces messieurs comme financiers, et je n'ai jamais entendu prononcer leurs noms dans les questions de chemins de fer. Mais parce qu'un homme n'a pas construit de chemin de fer, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il soit incapable de prendre part à une entreprise de chemin de fer. C'est une question de capacité financière. Tous ceux qui m'écoutent savent parfaitement combien il est facile pour un lanceur d'affaires qui désire obtenir une concession du parlement d'obtenir de quelqu'un qu'il prête son nom à l'entreprise projetée. Cela n'est pas difficile à obtenir.

J'ai déjà fait allusion à un certain monsieur que j'ai appelé un marchand de concessions, et pour éviter toute erreur sur sa personne, je dirai que ce monsieur porte le nom de John-Thomas Bethune. Ce monsieur fait ce genre d'affaires, et il se donne comme le "seul et unique agent de M. Jim Hill, à Ottawa," qui est à la recherche de concessions de chemins de fer dans l'Ouest. Je crois me rappeler que M. Hill a déclaré qu'il n'avait aucune relations avec ce courtier. Voilà l'homme qui demande l'adoption de ce projet de loi. S'il est vrai qu'il est lié avec les personnes dont les noms accompagnent le sien dans le préambule du projet, qu'il les invite à venir à Ottawa pour prouver leur sincérité.

Je combats l'adoption de ce projet, car la concession qu'on demande est destinée à l'agiotage. Le but des intéressés est d'en-traver le syndicat qui travaille à bâtir un