

Le Gouvernement mérite le blâme pour cette raison. Il mérite le blâme pour ce que j'appellerai un gaspillage volontaire des subventions aux chemins de fer, en leur octroyant des terres destinées à encourager la construction d'une ligne à la baie d'Hudson. Je veux que l'on sache en même temps, que je ne reproche pas l'encouragement donné à ces lignes, car elles ont été construites, nul doute, dans des régions qui en sentaient le besoin, mais je tiens à faire observer particulièrement que les députés de la droite cherchent à faire croire que le gouvernement Laurier n'a jamais sacrifié un acre de terre aux entreprises de chemins de fer, tandis qu'il en a au contraire concédé beaucoup, mais a essayé de cacher la vérité en se réclamant d'une vieille loi autorisant la compagnie de chemin de fer de la baie d'Hudson. Reportons-nous aux débuts de la question de la construction de cette ligne. La société anonyme dite The Winnipeg and Great Northern Railway Company fut autorisée il y a quelques années par le Parlement, et reçut le choix de deux tracés à la baie d'Hudson. Un de ces tracés passait à l'est du lac Manitoba, et l'autre à l'ouest du lac Manitoba, jusqu'au lac Dauphin. Les deux tracés aboutissaient au lac Waterhorn et se dirigeaient vers le nord sur les Grands rapides.

Le tracé primitif de cette ligne est désigné dans un rapport du comité du conseil privé approuvé par Son Excellence le 8 avril 1882. Voici le tracé tel que décrit dans le décret du conseil :

L'ingénieur en chef des chemins de fer fait rapport que le tracé tel que jalonné, s'étend de la ville de Winnipeg, de là au nord vers la rive est du lac Shoal, de là traversant le défilé entre les lacs Manitoba et Saint-Martin, de là vers la décharge du lac aux Cèdres aux Grands rapides, de là longeant le lac Winnipeg et traversant l'île Ross, à peu de distance en amont du lac Play-Gren et de la chute Sea, de là en ligne directe au terminus sur au fleuve Nelson, à peu de distance en aval des chutes Limestone.

C'est la ligne que l'on avait en vue dans les commencements. Un peu plus tard, la compagnie de Winnipeg and Great Northern eut le choix sur deux tracés. Quelques années plus tard encore, on accorda des terres à la compagnie du chemin de fer à la baie d'Hudson. Cette compagnie avait droit à 6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 acres par mille dans le Nord-Ouest. Toutes ces lignes finirent par se fondre dans le réseau du Nord-Canadien. J'ai essayé de découvrir comment l'on avait disposé de ces octrois de terres depuis le décret en conseil d'avril 1882.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

M. M. S. McCARTHY: Lorsque vous avez quitté le fauteuil, monsieur l'Orateur,
M. M. S. McCARTHY

J'essayais de démontrer comment le Gouvernement actuel avait épuisé les octrois en terres votés en premier lieu pour la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, et les avait appliqués, en plusieurs cas, à subventionner des lignes de chemin de fer qui n'allaient pas du tout dans la direction de la baie d'Hudson. Je faisais aussi l'histoire des anciennes chartes autorisant la construction de ce chemin de fer à la baie d'Hudson. Il y avait d'abord la compagnie de chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson. On a accordé ensuite une charte à la Nelson Valley Railway and Transportation Company. Ces deux chartes, quelques années plus tard, furent fondues en une seule. Plus tard, encore, la compagnie prit le nom de Winnipeg and Great Northern. Ce chemin, ainsi que j'ai fait remarquer avant six heures, avait le choix de deux routes. L'une qui passait à l'est du lac Manitoba et l'autre à l'ouest en touchant au lac Dauphin. Les deux se réunissaient au lac Waterhorn et déviaient ensuite vers le nord jusqu'aux Grands rapides. Il y avait la compagnie du chemin de fer et du canal du lac Manitoba. Ces chartes, si je les comprends bien, autorisent la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Portage-la-Prairie ou Gladstone jusqu'à un point quelconque de la rivière Saskatchewan. Toute ces chartes sont devenues la propriété de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, et, pour les fins de cette discussion, elles peuvent être considérées comme appartenant toutes à cette compagnie.

J'ai affirmé, avant six heures, que le Gouvernement jouait tout simplement avec cette question. Il en est saisi depuis 1896, ainsi que le démontrent les décrets du conseil. On a demandé à plusieurs reprises au Gouvernement de prolonger les délais pour la construction des chemins de fer, ou de prolonger le temps dans lequel les compagnies auront droit de réclamer les subventions en terres votées pour la construction du chemin de fer.

Le Gouvernement n'a pas, dans cette circonstance, fait preuve du même empressement qu'il a montré au sujet d'autres questions. Il n'y a encore que quelques années que le projet de construire le Grand-Tronc-Pacifique a été lancé. On a fait une agitation dans le pays dans le but de faire croire au peuple qu'il fallait plus de moyens de transport. Le temps est arrivé d'agir, nous a dit le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) "Dieu veuille qu'il ne soit pas trop tard," ajoutait-il. Mais il n'a pas montré, au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson, la même activité dont il a fait preuve pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique qui a été entreprise et exécutée sans aucun délai.

M. SPROULE: C'est Cox qui ne pouvait pas attendre.

M. M. S. McCARTHY: Un honorable député fait remarquer que le sénateur Cox ne