

pourquoi il a voulu m'induire en erreur et me faire accroire que cette restriction n'apparaissait pas dans les autres projets de loi que le Sénat a votés. Si l'on a jugé nécessaire de restreindre la concession accordée par le bill n° 30, pourquoi ne serait-il pas utile de restreindre la concession qui fait le sujet de ce débat ?

Pour satisfaire notre honorable collègue, je vais donner lecture de l'article qui se rapporte à ce sujet :

1. La compagnie peut dans les cinq ans à compter de la présente loi, construire et achever les chemins de fer et embranchements qu'elle a été autorisée à construire ; mais pour ce qui de l'entreprise n'aura pas été construit dans les limites de ce délai, les pouvoirs de ladite compagnie cesseront et prendront fin.

L'honorable M. KERR (Toronto) : Ceci n'est pas une concession. L'honorable sénateur se trompe ; c'est une loi modifiant une concession déjà accordée et expirée. Sans cette disposition relative au délai de construction, les intéressés ne pourraient pas se mettre à l'œuvre.

L'honorable M. WILSON : Il faut croire que celui qui a rédigé ce projet de loi et qui a fait la demande de concession au Sénat ne comprenait pas la loi des chemins de fer aussi bien que notre honorable collègue de Toronto. Il y a des gens qui savent tout ; tandis que plusieurs d'entre nous ne connaissent pas grand'chose. Cependant, voici un bill, discuté et adopté par le Sénat, qui contient une disposition en contradiction avec l'idée de l'honorable sénateur sur la forme correcte et légale d'un bill de cette nature. Pourquoi n'a-t-il pas protesté à l'époque ? Pourquoi n'a-t-il pas fait remarquer l'inutilité de pareille disposition, et pourquoi n'en a-t-il pas demandé la suppression ?

Examinons les conditions de cette partie du Canada. Depuis nombre d'années des tentatives diverses ont été faites pour obtenir l'autorisation de construire un chemin de fer dans cette région, et on l'a accordée à différentes reprises. Voici un syndicat qui depuis quelques années établit des lignes de chemins de fer à droite et à gauche, non seulement dans le Nord-Ouest, mais en d'autres parties du pays, et qui sont en frais d'en construire une vers la baie d'Hudson. Le Sénat va-t-il entraver la bonne volonté de ses directeurs et réduire leurs efforts à

l'impuissance ? Au moment où ils s'embarquent pour aller recueillir des fonds, le Sénat va-t-il leur susciter de la concurrence et les mettre dans l'impossibilité de négocier un emprunt dans des conditions avantageuses ? En votant ce projet de loi, le Sénat va créer des embarras à la vente de leurs obligations sur la place.

Qu'on songe à l'importance d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Il est vrai que la navigation de la baie ne dure, à ce qu'on nous affirme, qu'un temps relativement court. Cela est possible, mais nous pouvons nous rendre compte aujourd'hui du volume énorme de trafic qui s'acheminera des plaines du Nord-Ouest à un port de la baie d'Hudson et qui suivra la voie d'eau pour atteindre l'Océan ; il en résultera dans cette partie du Canada un abaissement marqué des prix de transport dont bénéficiera le public en général.

En accordant une concession à une compagnie qui n'existe que sur le papier, qui n'a jamais établi un chemin de fer nulle part et qui n'est pas en mesure de faire ce qu'ont accompli MM. Mackenzie et Mann, je considère que l'on porte préjudice à ces industriels et que l'on compromet la construction d'une voie ferrée à la baie d'Hudson.

L'honorable M. WATSON : Je ne voudrais pas qu'on eût la pensée que je partage la manière de voir de l'honorable sénateur de St. Thomas. Je suis absolument hostile aux gens qui viennent demander au parlement des concessions dans un but de spéculation. (Très bien ! très bien !)

J'entends des approbations. On affirme que ce projet de loi a été sollicité pour des fins de spéculations. (Dénégations.) Un de nos collègues qui favorise l'adoption du projet fait entendre une dénégation. On a mentionné certains noms parmi ceux des promoteurs du projet, mais si ces messieurs ne sollicitent pas des pouvoirs publics une concession avec l'idée de la brocanter, je les vois pourtant en très mauvaise compagnie, car leurs noms apparaissent à côté de celui d'un monsieur qui faisait ce genre d'affaires et qui le pratique encore, un monsieur qui cherche, dans un but de spéculation, à se porter acquéreur des concessions votées par le parlement.

Ce motif me suffit pour m'engager à combattre le projet de loi.