

Si la législation des chemins de fer avait établi le droit réciproque de libre circulation sur les différents réseaux, on aurait ainsi économisé des capitaux énormes au Canada, et aujourd'hui, avec des tarifs de transport inférieurs à ceux qui existent, l'exploitation des chemins de fer serait encore rémunératrice dans les régions où fonctionnent plusieurs réseaux qui font double emploi sans nécessité.

L'honorable sénateur de Prince-Albert, qui combat le projet de loi en discussion, aurait dû, ce semble, nous fournir quelques explications relatives au bill déposé par lui et dont le Sénat devra s'occuper dans quelques jours. Pour être logique, il devrait à ses collègues quelques éclaircissements sur son attitude et sur le droit qu'il pense avoir de défendre la concession demandée dans le bill de la lettre Y et de combattre celle proposée par le bill de la lettre N qui, pourtant, embrasse le même territoire entre Prince-Albert à la baie d'Hudson.

L'honorable M. DAVIS : Je suis prêt à donner cette explication, si l'honorable sénateur veut me le permettre.

C'est une question qui a été soulevée par l'honorable sénateur de Beamsville, et il est bon d'en finir tout de suite.

Je serai bref. Le projet de loi déposé en mon nom a été demandé par la ville de Prince-Albert, qui désire voir mettre en valeur une assez grande étendue de pays située avantageusement sur la rive nord de la Saskatchewan. Elle a donc demandé la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson.

Toutefois, si c'est le vœu du parlement d'arrêter la ligne au poste du Pas, j'y acquiescerai volontiers, et je pense que les auteurs du projet acceptent également cette condition. Mais si la théorie du "free trade" prévaut plus tard en matière de chemin de fer, j'espère que ce projet sera exécuté en son entier.

L'honorable M. JONES : Je ne crois pas que notre collègue ait suffisamment répondu à la question.

Il nous déclare que si le Sénat adopte cet amendement et veut bien supprimer la partie du projet en discussion qui comprend l'établissement du chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson, il consentira à ce qu'on fasse une amputation semblable au projet qu'il défend lui-même. L'honorable sénateur sait

très bien qu'en repoussant l'amendement, le Sénat fera subir au projet l'amputation en question ; mais notre collègue a oublié de nous dire son opinion sur la concession elle-même. Quelle est son opinion à ce sujet ? qu'il répondit, mais à laquelle j'aurais aimé qu'il répondit, mais à laquelle il n'a pas répondu d'une façon suffisante, à mon avis.

Cette concession soulève aussi une autre question. C'est celle concernant les requérants. Je dois l'avouer au Sénat, mon opinion à l'égard de ce projet de loi a été grandement influencée par la liste des organisateurs de cette nouvelle compagnie, dont je me rappelle avoir déjà vu les noms sur des bills semblables avant celui-ci, et alors si le parlement accorde cette concession, que deviendront les autres obtenues par les mêmes personnages ? On m'a dit que l'un des noms inscrits était celui d'un fabricant ou d'un marchand de concessions, peu importe, et qu'il avait déjà brocanté une couple de concessions obtenues auparavant. Cela ne veut pas dire que le même sort est réservé à celle-ci. Ce n'est pas ce que je veux dire.

L'honorable M. KERR (Toronto) : Est-ce bien exact ? N'a-t-il pas plutôt acheté une concession ? N'est-il pas plutôt un acheteur de concessions ?

L'honorable M. JONES : Je crois savoir qu'il a déjà cédé une concession pour la somme de \$30,000. Je ne parle pas des deux financiers de Toronto dont les noms figurent au projet. Ils sont connus, je pense, pour des hommes sérieux à qui importent les intérêts nationaux. Toutefois, c'est là matière d'appréciation personnelle.

Une autre difficulté se présente. Quelques orateurs précédents ont déclaré qu'il existe plusieurs autres concessions intéressant le même territoire, ou à peu près, que celle qui est demandée dans ce bill. On a affirmé que l'octroi de cette concession porterait préjudice au Canadian-Northern—je nomme ce chemin de fer, parce qu'il est le plus immédiatement intéressé dans le projet d'une ligne sur la baie d'Hudson, conformément à l'opinion de mes collègues et à la mienne—car elle nuirait aux arrangements financiers qu'il faut faire pour assurer la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Cette considération ne m'inspire ni pour ni contre le bill en discussion. Je ne crois pas qu'une concession sur le