

nouveau chemin de fer. Nous proposons donc la construction immédiate d'un autre chemin de fer.

Si ce n'eût été certaines déclarations faites vendredi soir par l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) je n'aurais pas pris part à ce débat. Je n'aime pas à entendre un député de l'Ouest parler en mal d'aucune partie du Canada. Il est rare que nous entendions un habitant du Nord-Ouest dénigrer une autre partie du pays. L'honorable député a voulu établir que le pays au nord d'Ontario et de Québec était d'une nature telle qu'il serait jamais possible d'y construire un chemin de fer rémunérateur—il n'a pas employé la formule : "Ne paiera pas la graisse des roues", mais c'est ce qu'il voulait dire. J'ai été tout prêt de demander à mon honorable ami ce qu'il pensait du projet de son chef de construire un chemin de fer traversant le même territoire, non pas un chemin de fer pouvant faire concurrence—

Une VOIX : Quand ?

M. BOYD : L'honorable député dira probablement à cette Chambre avant de prendre son siège quel moyen son parti se propose de prendre pour rendre profitable l'exploitation de cette section du chemin.

M. SCOTT : Mon honorable ami de Grey-st (M. Sproule) demande quand.

M. BOYD : Peu m'importe quand et où.

M. SCOTT : A propos de la remarque que je faisais au sujet du projet de son chef de construire un chemin de fer à travers le même territoire, il m'a demandé quand. Puis-je lui demander moi aussi, quand ?

M. SPROULE : Si l'honorable député veut bien faire excuse, je ne l'ai pas interrompu.

M. SCOTT : Avant de finir mon discours j'essayerai de dire quand. Mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) a dit de plus que la dette du Grand Tronc-Pacifique sera de \$56,000 par mille, tandis qu'il fixe celle du Canadien du Nord à \$12,500, et il demande comment le nouveau chemin va pouvoir faire concurrence au Canadien du Nord. Je ne demande pas que l'on m'interrompe davantage, mais je serais très curieux de savoir où l'honorable député a pris ce chiffre-là. Comment est-il arrivé à trouver \$56,000 par mille. Je veux citer à ce sujet un journal qui partage beaucoup les opinions des honorables députés de la gauche, le "Toronto News." Ce journal a fixé à \$52,000 le coût maximum d'un mille de ce chemin, et il fait remarquer que c'est beaucoup moins que la dette des grands chemins de fer transcontinentaux américains.

Je crois que mon honorable ami a oublié, lorsqu'il nous a donné ces chiffres, qu'il nous donnait tout simplement le total possible des actions et d'obligations qui pourront être émises ; personne ne croit que ce

total dépassera celui du Canadien du Nord et si mon honorable ami veut bien se renseigner, il découvrira que le capital et les obligations du Canadien du Nord constitueraient une dette aussi grande que celle que l'on peut faire porter au nouveau chemin. J'ai demandé aujourd'hui à une autorité en chemins de fer s'il pouvait m'aider à découvrir quel est le chiffre total des obligations et des actions dont le Canadien du Nord peut être tenu responsable, et il m'a répondu que beaucoup d'experts de chemins de fer avaient essayé de l'établir, mais n'avaient pu réussir. Le gouvernement du Manitoba a obtenu une promesse de vente de l'ancien chemin du "Northern Pacific" pour la somme de \$7,000,000, ce qui, le chemin étant long de 350 milles, représente \$20,000 par mille ; le même gouvernement a donné il y a deux ans au Canadien du Nord une garantie de \$17,000,000, qui équivaut à \$14,000 par mille, et le même chemin a reçu de l'Etat et des parlements de ce pays, en garanties sur ses obligations, subventions en terres et octrois en argent environ \$30,400 par mille pour ses 290 milles à l'ouest de Fort-William.

Mais mon honorable ami semble avoir beaucoup changé d'idée depuis l'année dernière. Il a demandé vendredi soir, pourquoi cet empressement ? Il y a sept ans que le gouvernement est au pouvoir, a-t-il dit, et qu'est-il arrivé pour rendre ce chemin de fer nécessaire du jour au lendemain ? Il s'est fait l'écho de son chef disant : Pourquoi ne pas délibérer ; pourquoi cette hâte ? Je crois que je pourrais cité dans les débats de l'année dernière les discours de 30 ou 40 députés de l'opposition insistant auprès du gouvernement sur la nécessité de construire immédiatement un chemin de fer dans cette direction. L'honorable député de Perth-nord (M. Maclaren) disait l'année dernière :

Depuis des années nous parlons, parlons et parlons encore. Nous n'avons fait rien autre chose que parler ; nous n'avons pas agi.

L'honorable député demande quelle est la raison de cette hâte. Où est la nécessité de construire ce chemin ? Je dis que la raison de cette hâte est fournie par les honorables députés eux-mêmes, par leur chef, par des dizaines d'entre-eux, qui, cette année et l'année dernière ont insisté sur la nécessité d'une action immédiate, prétendant que nous étions déjà en retard d'une année. Et c'est vrai que nous sommes en retard d'une année. Mais laissez-moi lire ce que les honorables députés ont dit.

M. KEMP : L'honorable député de Perth parlait-il d'un transcontinental dans ce discours ?

M. SCOTT : Je ne le crois pas, mais il parlait du problème des transports. Il se plaignait que nous ne faisons que parler ; et maintenant mes honorables amis veulent que nous parlions davantage.

M. KEMP : Il parlait des canaux.