

manderai s'il n'a pas condamné lui-même, il y a deux ans, l'exemption de taxes en faveur de la subvention en terres, en proposant dans cette Chambre de racheter ce droit de la compagnie ?

Ce qui revenait à proposer de donner à la compagnie plusieurs millions de plus pour corriger un autre vice du contrat, pour enlever un autre privilège dont la compagnie n'aurait jamais dû jouir. Pendant son séjour au Nord-Ouest, n'a-t-il pas condamné le principe des subventions en terres, par sa déclaration que les futures provinces du Nord-Ouest devaient recevoir une compensation pour les terres aliénées pour le bénéfice du gouvernement fédéral ?

J'approuve le contrat, parce qu'il n'accorde aucune subvention en terres. Les libéraux ont condamné le contrat du Pacifique Canadien à cause de la disposition qui accordait aux propriétés de la compagnie dans le Nord-Ouest une exemption à perpétuité des contributions foncières. Je défie le député de Bothwell, ou tout autre membre de l'opposition de se lever et de déclarer si les libéraux avaient raison ou tort dans leur opposition à cette clause de l'exemption à perpétuité. Mes honorables amis sont muets sur ce point. Un des hommes les plus habiles de leur parti, le premier ministre Haultain, de Régina, a condamné cette exemption haut la main, par le bill des droits qu'il soumit au gouvernement d'ici il y a moins de deux ans, et dans lequel il demandait l'abolition de cette exemption à perpétuité sur la propriété du Pacifique Canadien au Nord-Ouest ; et le parti conservateur se met ainsi en contradiction avec lui-même en condamnant la disposition qu'il avait insérée dans le contrat du Pacifique Canadien en 1881, et que depuis ce temps-là il avait présenté comme un sujet d'adoration. J'approuve le plan du gouvernement actuel d'une nouvelle ligne transcontinentale parce qu'il n'accorde aucune exemption de taxes, mais impose à l'immense propriété qui lui appartiendra l'obligation de payer sa quote-part, comme toutes les autres institutions et les autres propriétés, pour aider à assurer les services publics à faire les améliorations locales, répandre l'éducation et ainsi de suite.

M. Blake et les libéraux ne condamnaient pas le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique parce qu'ils étaient opposés à sa construction. Le gouvernement libéral, de 1874 à 1878, avait dirigé irrévocablement son parti dans cette voie en se déclarant en faveur d'un chemin de fer transcontinental, en faveur du projet d'établir une communication entre la Colombie Anglaise et les provinces de l'est. L'honorable député fait un signe de tête négatif, mais s'il veut lire l'histoire des vingt-cinq dernières années, il verra que j'ai raison d'affirmer que le gouvernement d'Alexander Mackenzie, de 1874 à 1878 s'engagea dans cette voie et fit adopter par ses partisans sa politique d'ouvrir une voie de communication entre la

province Pacifique et les provinces de l'est dans le plus bref délai possible.

M. CLANCY : N'est-il pas à la connaissance de mon honorable ami que le parti libéral, conduit par M. Blake et M. Mackenzie, a refusé de donner suite au marché conclu avec la Colombie Anglaise, et même de construire un chemin de fer transcontinental dans les dix ans ?

M. SCOTT : C'était une question de temps. Ils peuvent avoir considéré que ce temps-là était insuffisant. Mais ce que je dis est absolument exact, comme l'honorable député le sait bien : le parti libéral était lié moralement par les paroles de ses chefs quant à la nécessité de construire le chemin de fer. Comme un de mes voisins me le fait remarquer, c'est le parti libéral qui a commencé les expertises en vue de sa construction. C'est sous sa direction que furent faits toutes les explorations, et la ligne suivie par les constructeurs d'aujourd'hui est celle qui a été localisée par les ingénieurs sous le gouvernement Mackenzie. Bien que j'aie l'avantage de demeurer près de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, je suis obligé d'admettre qu'elle est très mal placée et que le Canada y aurait trouvé de grands avantages, si on avait suivi le tracé fixé dans les études conduites sous le gouvernement Mackenzie. Il est plus que probable que, si l'honorable Alexandre Mackenzie n'avait pas été défait en 1878, les progrès réalisés au Nord-Ouest ces années-ci se seraient accomplis, du moins dans une grande mesure, il y a douze à quinze ans, et le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait été construit et exploité comme chemin de fer de l'Etat.

En quittant le pouvoir il avait déjà commencé la construction de plusieurs sections importantes de cette voie ferrée. Les conservateurs ont parcouru le pays dans tous les sens pendant des années pour critiquer le plan de M. Mackenzie. Ils ne l'accusaient pas précisément de ne pas vouloir établir de communications entre l'Atlantique et le Pacifique, mais d'avoir des idées erronnées sur l'utilité des voies navigables. Ils représentaient comme absurde son plan de transport mixte par terre et par eau, et ils y reviennent eux-mêmes dans le cours du présent débat. Permettez-moi de répéter que les libéraux ne se sont pas opposés au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique autant à cause de son coût primitif que du monopole qu'il créait et des autres mauvaises conditions du contrat, que même l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) n'a pas osé défendre. Je pose la question : M. Blake avait-il tort de s'opposer à ce contrat ? L'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) a lu dans cette Chambre les amendements proposés par M. Blake et ses amis en 1881, quand le contrat du Pacifique Canadien fut imposé à cette Chambre. Mon honorable ami a lu une longue série de résolutions proposées en amende-