

je serais heureux de lui remettre une partie de ce contrat.

En ce qui concerne mon attitude à l'égard du chemin de fer du Pacifique Canadien, ma dénonciation contre la compagnie, parce qu'elle n'a pas rempli les conditions de son contrat, n'implique en aucune manière la condamnation de son contrat original ni de sa construction. On peut parfaitement signaler les défauts du contrat de 1881 avec le chemin du Pacifique Canadien sans s'opposer pour cela d'une manière absolue au projet primitif d'établir une communication par chemin de fer entre la côte du Pacifique et les provinces de l'est. Je puis faire cette déclaration en toute liberté, car, malgré les conditions onéreuses et extravagantes du contrat du chemin de fer du Pacifique Canadien, le Canada a bénéficié énormément de ce contrat.

Je crois que le Canada aurait encore à gagner à la construction du chemin du Pacifique, même dans le cas où il aurait fait une dépense deux fois plus grande, en supposant même que le projet du Grand-Tronc-Pacifique soumis à cette Chambre coûte le double du prix indiqué et atteigne même l'évaluation ridicule faite par l'opposition. Et au député junior de Toronto-ouest (M. Osler) revient l'honneur d'avoir annoncé au peuple de ce pays qu'il en coûtera quelque chose comme \$560,000,000. Et s'il fallait absolument payer cela pour avoir le chemin de fer, le peuple aurait encore raison de l'adopter, et le Canada y gagnerait. Dans mon opinion le premier coût d'un chemin fer est de peu de conséquence. Si nous estimons à \$100,000,000 le coût original du Pacifique Canadien—et c'était au moins cela, c'était plutôt davantage—cela représente pour le peuple du Canada quelques centaines de mille dollars d'intérêt annuel à payer, ce qui ne revient pas même à un dollar par tête de population. Et cependant en vingt ans ce chemin de fer, je n'en ai pas le moindre doute, a doublé la richesse de ce pays. Le fardeau d'un chemin de fer construit avec ou sans l'aide des fonds publics, ne consiste pas dans son coût sur le public, qui continue toujours à payer le transport des voyageurs et des marchandises et qui fournit enfin le trafic et l'argent pour le maintenir en opération.

De là, je tire la conclusion que la réglementation des tarifs a beaucoup plus d'importance que la question des subventions et de l'aide accordées, et il me semble qu'on n'a pas encore fait ressortir les côtés avantageux de ce contrat, comparé à celui du Pacifique Canadien. Il est vrai que le coût direct du nouveau chemin projeté n'est qu'une fraction de ce qu'a coûté au pays le Pacifique Canadien qui avait reçu en terres, un véritable empire, lesquelles, l'an dernier seulement, lui ont rapporté \$10,000,000 prix de vente de 2,500,000 acres. Et qu'il me soit permis de faire remarquer que l'actif en terres du Pacifique Canadien n'est pas inférieur à \$100,000,000, et qu'il est facile de

M. SCOTT.

calculer que dans cinq ou six ans les terres en possession de la compagnie ne vaudront pas moins de \$200,000,000. Le Grand-Tronc-Pacifique ne recevra pas un arpent de terre; cependant, même en tenant compte de cette différence, cela porte peu à conséquence en regard des avantages qu'offre au pays ce contrat, comparé avec celui qui fut conclu avec la Compagnie du Pacifique Canadien il y a vingt-deux ans. Le contrat de ce temps-là fut condamné par l'honorable Edward Blake et les autres chefs du parti libéral d'alors, pas tant à cause du coût primitif de la ligne, que du monopole créé en sa faveur, qui barrait le chemin à toute concurrence possible. Je pose maintenant la question à mon honorable ami de Bothwell si Blake avait raison ou tort d'agir comme il a fait.

M. CLANCY : Il avait tort dans les conditions existantes.

M. SCOTT : La réponse me satisfait complètement; mais ces conditions n'eurent pas une bien longue durée. Les paroles de Blake furent reconnues comme vraies par le parti conservateur, moins de dix ans après l'adoption du contrat imposé par le parlement. M. Blake avait eu un pressentiment de la manière dont le contrat serait mis en application et de l'intolérable affliction que causerait cette clause à la population du Nord-Ouest; et il ne s'est pas écoulé dix ans que le parti conservateur fût obligé d'admettre que M. Blake avait eu raison de racheter de la compagnie le monopole qui lui avait été concédé dans l'origine.

M. CLANCY : Il n'a eu raison que lorsque les conditions n'étaient plus les mêmes.

M. SCOTT : Les chefs conservateurs en 1881 refusaient de croire que les conditions prédites par l'honorable Edward Blake et les autres chefs libéraux se réaliseraient; mais avant dix ans ils durent confesser que M. Blake et ses amis avaient eu absolument raison. J'approuve le projet du Grand-Tronc-Pacifique parce qu'il n'accorde aucun monopole. Le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique fut combattu par M. Blake, non pas parce qu'il était opposé à un chemin de fer continental, mais à cause des conditions abominables attachées à la concession.

M. TAYLOR : Lisez son discours.

M. SCOTT : Je l'ai lu très attentivement, et si mon honorable ami veut en faire autant, il sera obligé d'admettre que je dis la vérité; et que peu après l'acceptation de ce contrat sous l'empire de la contrainte, les mêmes hommes qui n'avaient reculé devant rien pour le faire accepter, furent obligés d'admettre que M. Blake avait dit la vérité. J'aimerais à demander à ceux qui sont d'opinion contraire s'il ne sont pas prêts à admettre que M. Blake était justifiable de condamner les clauses du contrat se rapportant à la subvention en terres; et si l'honorable chef de l'opposition était présent, je lui de-