

porter, mais l'établissement d'une ligne parallèle à la voie du Pacifique Canadien. Voilà où le bât la blesse. La voie du Grand Tronc-Pacifique entre Winnipeg et le port d'hiver de Saint-Jean sera plus courte que celle du Pacifique Canadien en dépit de sa ligne courte à travers le Maine.

J'avoue volontiers que le projet du leader de la gauche a du bon et je l'appuierais faute d'un meilleur. Je le répète, à mon avis, les frais de premier établissement ont peu d'importance. Le coût probable du projet du chef de l'opposition ne m'effraie aucunement, et j'appuierais son plan de préférence à celui du gouvernement, s'il pouvait me démontrer qu'il offre quelques avantages. Il suggère d'acquérir le Canada Atlantique. Si quelqu'un me prouve que cette acquisition profiterait aux agriculteurs ou aux électeurs à l'ouest du lac Supérieur, j'en suis. Mais quel avantage le gouvernement retirera-t-il de l'achat de ce chemin de fer, au prix de \$15,000,000 fixé par le représentant de Bothwell ? Disons que le prix serait de \$12,000,000 ou de \$1,000,000, si vous l'aimez mieux. Que servira au gouvernement de consacrer un seul dollar à l'acquisition de cette voie ferrée, s'il ne peut pas abaisser les tarifs de transport actuellement en vigueur ?

M. CLANCY : L'honorable député est-il en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg ?

M. SCOTT : Je suis en faveur de tout projet raisonnable, lorsqu'on peut me prouver que le public en profitera. Néanmoins, si je demeurais dans un collège électoral de l'ouest j'hésiterais beaucoup avant d'approuver la proposition du chef de la gauche. Le projet du Grand Tronc-Pacifique met toutes les parties d'Ontario en communication directe avec le Manitoba et le Nord-Ouest. L'ancien chemin de fer du Grand Tronc passe dans presque tous les comtés d'Ontario. Le chef de la gauche propose seulement d'établir une ligne entre Montréal, la baie Georgienne et l'ouest, sans presque toucher à la partie occidentale d'Ontario ni à Toronto, à moins de faire d'énormes dépenses pour relier Toronto et les autres villes de l'ouest de cette province au nouveau réseau.

En ce qui a trait au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg et à la possession et à l'exploitation des voies ferrées par l'Etat, chacun sait qu'une ligne de chemin de fer a besoin d'être alimentée par des embranchements. L'Intercolonial en tant que simple voie à travers le continent jusqu'au littoral serait inutile et un fardeau perpétuel, comme il l'a été jusqu'ici pour les contribuables, si nous ne construisons pas de lignes succursales. Que celui qui nous conseillerait de faire les frais de construire une ligne parallèle à la voie du Grand Tronc dans toute l'étendue d'Ontario ? Ce serait de la folie. Si nous entreprenons d'exploiter les voies ferrées, tirons de cette décision toutes les conséquences qui en découlent logiquement. Si nous prolongeons l'Interco-

lonial jusqu'à Winnipeg, il faudra construire des embranchements dans Ontario et quel est celui qui serait assez insensé pour favoriser la construction d'une ligne parallèle à la voie du Grand Tronc dans Ontario ? Si l'Etat doit se livrer à l'exploitation des voies ferrées sur une plus grande échelle, il devra acquérir le Grand Tronc et prendre la décision de nationaliser tous les chemins de fer du pays.

Ce n'est qu'en dernier recours que je consentirais à acquérir la partie du réseau du Canadien du Pacifique qui longe la rive nord du lac Supérieur. Cette proposition, cependant, sert à refuter l'une des objections invoquées par la gauche pour combattre le projet ministériel. On a reproché au gouvernement de retenir la section improductive et de céder à la compagnie la section plantureuse. Pourtant, le chef de la gauche propose d'acquérir la partie la plus improductive des chemins de fer de l'Amérique du nord et de laisser à la compagnie la partie la plus lucrative de réseau du Canadien du Pacifique.

J'ai déjà fait allusion à la condamnation du projet primitif du Canadien du Pacifique par ceux-là mêmes qui l'avaient adopté. Je crois que le représentant de Grey-est faisait partie de la Chambre à cette époque, et il avoue aujourd'hui que ce projet était défectueux. L'idée mère était certainement sage, mais elle a été réalisée dans des conditions telles que le public en a constamment souffert depuis.

M. SPROULE : L'honorable député avance-t-il que j'ai avoué que le projet était défectueux ?

M. SCOTT : Oui.

M. SPROULE : Je n'ai jamais fait un pareil aveu.

M. SCOTT : Voici donc un membre du parlement qui ne veut pas admettre que le projet était défectueux. Mais son chef le reconnaît. Peut-on condamner plus sévèrement les clauses du contrat signé avec la Compagnie du Canadien du Pacifique que le fait le leader de la gauche, quand il suggère au gouvernement de racheter au prix qu'il a coûté le chemin de fer construit par l'Etat, moyennant une dépense de \$60,000, au dire du représentant de Lanark-sud, et remis en pur don à la compagnie dans le but de trancher le problème des moyens de transport ? Quelle condamnation plus énergique peut-il y avoir que celle que ce conseil implique ? Le plan du chef de la gauche est excellent au point de vue de la Compagnie du Canadien du Pacifique. En vérité, elle peut bien se dessaisir de ce tronçon de sa voie qui n'a jamais été d'un bon rapport. Je le répète, ce chemin traverse le coin du pays le plus désavantageux qu'on puisse trouver sur tout le continent. La compagnie peut se débarrasser de ce tronçon de sa voie et avoir encore une route d'entier parcours par le Sault Sainte-Marie, Minnéapolis et