

défendre plus que je n'ai moi-même défendu l'honorable député de Toronto-ouest.

M. CLANCY : Je veux demander à l'honorable député s'il est prêt à déclarer de son siège ici, ce soir, que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) dont il vient de mentionner le nom, a mis un sou dans sa poche par les transactions dont il a parlé, que ces transactions soient bonnes ou mauvaises.

M. SCOTT : Je ne suis pas prêt à dire où est allé l'argent, mais je raconte les faits. Que l'honorable député consulte les rapports du ministère des Chemins de fer et Canaux, et il verra si ce que je dis n'est pas vrai. Je déclare sous ma responsabilité de membre de cette Chambre, sans rétracter un seul mot de ce que j'ai dit, que l'honorable député de Toronto-ouest est une des personnes intéressées dans cette affaire, qu'il est un de ceux qui ont profité de la construction de ce chemin de fer comme résultat d'une loi spéciale notoirement condamnable adoptée dans ce parlement par une majorité conservatrice, alors que le parti conservateur était au pouvoir. Mais, j'allais ajouter que ces transactions n'étaient pas pires que la transaction principale, car on sait que le total des subventions au chemin de fer Canadien du Pacifique par le gouvernement conservateur, tel que calculé par M. Blake en 1881, s'élevait à \$104,310,000, auxquels il faut ajouter 25,000,000 d'acres de terre, formant à \$2 l'acre, qui est une estimation très basse—le chemin de fer Canadien du Pacifique ne vend plus de terres à \$2 l'acre maintenant—la somme de \$150,310,000.

D'après l'estimation de la compagnie la construction de tout le chemin de fer a coûté \$83,500,000, et l'outillage \$8,000,000 faisant un total de \$91,500,000 ; le gouvernement a fait ensuite don de tout le chemin à la Compagnie, qui en est aujourd'hui propriétaire. Outre cela on lui a accordé un monopole, on a exempté de taxes ses propriétés, on lui a permis d'importer ses matériaux en franchise, et par dessus le marché, on a inséré au contrat l'article du profit de 10 pour 100, qui la protège contre toutes réductions dans les taux de transport des marchandises.

Mes honorables amis de la gauche qui n'aiment pas qu'on leur rappelle ces fautes passées, m'ont fait perdre tant de temps que je crains qu'il ne m'en reste pas suffisamment pour étudier quelques autres aspects du projet qui nous est soumis. J'ai été réellement surpris lorsque j'ai entendu les honorables députés de cette Chambre prétendre que la construction de ce nouveau transcontinental n'était pas urgente. Je regrette de dire que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a pris cette attitude, ainsi que plusieurs honorables députés de la gauche dans la province d'Ontario. Je fais surtout allusion à l'honorable

député de Peel (M. Blain) qui m'a posé la question suivante :

Les manufacturiers de ce pays éprouvent-ils quelques difficultés à expédier leurs marchandises au Manitoba, dans les Territoires, ou à la Colombie Anglaise ?

J'ai répondu :

Oui.

Et l'honorable député (M. Blain) répondit :

Il est indigne de la part d'un honorable député ou d'un représentant de l'Ouest de dire une chose semblable.

Tout ce que j'ai à dire, c'est que mon assertion était absolument et entièrement vraie. Il n'y a pas un manufacturier à l'ouest du lac Supérieur qui n'a pas éprouvé de la difficulté pendant les deux dernières années, à expédier ses marchandises dans l'ouest. On a cité sir William Van Horne comme étant opposé à l'idée d'un chemin de fer transcontinental. J'ai ici le rapport d'une entrevue publiée dans le New-York Post du mois de novembre dernier, entrevue dans laquelle on fait dire ce qui suit à sir William Van Horne :

La situation du Canadien du Pacifique est inattaquable. Pour cette raison, nous avons pris pour règle de ne jamais nous opposer à d'autres projets de chemins de fer. Les perspectives du Trans-Canada sont meilleures que celles du Canadien du Pacifique à aucune époque. Lorsque le Northern-Pacific a été construit, tout le monde a cru que ce chemin traversait l'extrême nord du continent. Puis, le Great-Northern a été construit, et l'on a vite oublié ce que l'on avait dit au sujet du Northern-Pacific. Le Canadien du Pacifique a été établi ensuite, et à ce moment on crut réellement avoir atteint les régions arctiques. Quant à nous nous verrions avec plaisir la construction d'une route parallèle à la nôtre depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, ce qui nous aiderait à développer ce pays. Il y a de la place dans l'ouest pour les deux chemins.

Je regrette que le plaisir de sir William Van Horne ait été si bref. Aussitôt qu'un projet pratique est soumis au pays, il publie une entrevue dont le but est certainement de jeter du doute sur l'opportunité du projet. Mais est-ce que ceux de mes honorables amis qui prétendent qu'il n'y a pas besoin d'un autre transcontinental ont dormi ? Il faut sûrement qu'il en ait été ainsi pour n'avoir pas eu connaissance de la résolution adoptée par la Chambre de commerce de Winnipeg en décembre dernier, dont j'ai moi-même déposé copie sur le bureau de cette Chambre au mois de mai dernier, et que l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a citée dans son discours, résolution dans laquelle il était dit que les cultivateurs de tout le pays subissaient des pertes énormes, sans compter les inconvénients et les retards, résolution enfin, qui demandait au parlement d'agir immédiatement pour faire disparaître les griefs dont souffraient le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et pour empêcher le retour d'un semblable état de choses.

M. SCOTT.