

cette grande corporation a bien voulu consentir à ce que la question de la réglementation de ses tarifs et l'interprétation de l'article de sa charte relatif à ce sujet soient soumises aux tribunaux. Qu'est-ce que tout cela signifie ? Voici une grande compagnie obligée par sa charte de conformer ses tarifs aux règlements de l'Etat quand ses profits s'élèvent à dix pour cent sur le coût réel du chemin ; et tout ce que nous obtenons aujourd'hui en retour de nouveaux pouvoirs de capitalisation est une promesse que la question sera soumise aux tribunaux. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas agi avec cette compagnie comme il avait agi dans une occasion antérieure ? S'il lui a donné ce nouveau privilège, pourquoi n'a-t-il pas fixé une date pour la mise en vigueur des tarifs des marchandises sur ce chemin ? Mais tout ce que l'on nous donne est cette simple promesse que la question sera soumise aux tribunaux. Voilà encore une preuve de la puissance de ces corporations et du pouvoir qu'elles exercent sur le parlement et sur le gouvernement.

Ces grands directeurs de syndicats, ceux qui sont en faveur de ces puissantes corporations disent qu'elles ont été créées pour deux objets : diminuer le prix de la production et fournir les capitaux nécessaires pour l'exploitation de ces grandes industries. Ce n'est pas cela du tout. Le caractère principal de ces corporations est de ne pas réduire les prix, mais de surfaire leur capital grâce au monopole et de forcer le public à lui donner du bon argent pour du stock majoré. Voilà ce que le public en retire : un gonflement de valeurs, et rien de plus. L'autre défense consiste à dire que Wall street et les grands centres financiers qui sont alliés à ces puissantes corporations fournissent le capital, et que ce capital ne pourrait être obtenu d'aucune autre manière. Je m'inscris en faux contre ces deux prétentions. Je dis que tout ce que nous recevons en échange de la puissance que nous donnons à ces grandes corporations n'est pas une réduction des prix, mais simplement une hausse factice des stocks et le dépouillement des actionnaires.

Il y a un an, je signalais ici même, dans cette enceinte, le danger qu'il y avait que les chemins de fer canadiens passassent au pouvoir des grandes corporations de chemin de fer des Etats-Unis. La Chambre ne m'a pas pris au sérieux, et peut-être le pays ne me crut-il pas, mais que voyons-nous aujourd'hui ? N'est-il pas vrai que le chemin de fer Canada Atlantique, qui fait le service de Montréal à Parry-Sound et qui a été construit en grande partie avec les deniers du peuple canadien, est passé aux mains des Vanderbilt ?

Le très honorable premier ministre disait cette après-midi qu'il lui importait peu de savoir si c'était le cas ou non, et qu'il n'avait pas peur de cette invasion des capitaux américains. Cependant, le peuple canadien craint, je crois, de voir les chemins de fer

de notre pays passer aux mains de corporations étrangères. On nous dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique est canadien, appartient au Canada et sera toujours sous notre direction ; on nous dit que, bien qu'un grand nombre d'actions soient détenues à l'étranger, la propriété et l'administration du chemin sont en ce pays. Eh bien ! je crois que la haute-main n'est plus entre les mains de Canadiens ; je crois que sir Thomas Shaughnessy, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et d'autres Canadiens qui font partie de la direction y sont maintenus uniquement par faveur de la grande coalition américaine, et qu'ils peuvent à tout moment être notifiés par M. Morgan et M. Hill qu'ils ne font plus partie du contrôle.

Je signalais le danger il y a un an, et ce danger est aujourd'hui plus imminent encore. Le Canada Atlantique ne nous appartient plus ; je crois que le chemin de fer Canadien du Pacifique est dans le même cas et que le Grand-Tronc va bientôt les suivre. Et, le cas échéant, l'avenir de notre pays est en danger ; une fois que les compagnies américaines auront accaparé nos chemins de fer, elles décideront bientôt notre avenir politique.

Le très honorable premier ministre a dit, en différentes occasions, que si nos chemins de fer sortaient de notre contrôle, le pays interviendrait ; mais il serait alors trop tard. Lorsque M. Morgan et M. Hill seront maîtres du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme ils le sont du Canada Atlantique, le très honorable premier ministre dit que le Canada interviendra. Mais ce jour-là, lorsque des magnats étrangers seront maîtres de nos chemins de fer, ils seront maîtres aussi de nos gouvernements et de nos assemblées législatives : ces deux choses vont ensemble.

Le très honorable premier ministre a déclaré, cet après-midi, qu'il ne craignait pas l'invasion du Canada par les capitaux américains et qu'il ne voit pas de raison de s'opposer à ce que la propriété de nos chemins de fer passe en d'autres mains. Mais il y a un membre du parlement qui pense un peu différemment : je fais allusion au ministre des Travaux publics (M. Tarte). Parlant à Montréal, samedi soir, cet honorable ministre disait :

En effet, il peut arriver qu'un jour le gouvernement canadien doive faire avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ce que le gouvernement britannique a fait avec le canal de Suez. Le cabinet anglais avait acheté les actions de Suez afin de protéger les intérêts de l'empire et une politique patriotique de ce genre pourra quelque bon jour s'imposer au Canada. Le danger n'existe pas pour le moment, mais personne ne saurait dire ce que l'avenir nous réserve.

Je crois que le ministre des Travaux publics a sur cette question les mêmes opinions que moi. S'il est une chose nécessaire