

raison le gouvernement ou le parti progressiste de cette province n'ont pas exposé leur cause de la façon prescrite par le contrat tel qu'il est rédigé, c'est chose que je ne saurais dire et qu'il faut leur demander.

Je désire faire observer qu'à l'époque où ce parlement était à délibérer la loi des chemins de fer, le procureur général de notre province est venu ici afin de voir à ce que l'on n'insérât dans cette loi aucune disposition de nature à nuire ou à entraver l'accomplissement de notre contrat. A cette fin on inséra une clause spéciale ainsi conçue :

A moins qu'il n'ait été autrement statué par la présente loi, lorsque les dispositions de la présente loi, et celles de quelque loi spéciale de ce Parlement se rapportent aux mêmes matières, ladite loi spéciale est censée prévaloir en tant qu'il est nécessaire pour donner effet aux dispositions de la loi spéciale.

En interprétant cet alinéa la première question qui se pose est de savoir ce que signifient les mots "loi spéciale". L'expression se trouve au nombre de celles que définit la clause d'interprétation 2 (w). Voici cette définition :

(2) (w) L'expression "loi spéciale" signifie une loi en vertu de laquelle la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter un chemin de fer, ou qui est édictée spécialement à propos de ce chemin de fer et comprend toutes les lois de ce genre.

De nouvelles difficultés surgirent lorsque, en 1922, sous l'administration du très honorable député qui dirige le gouvernement actuel, on nomma un comité des taux de transport; et les libéraux, ceux d'Ottawa comme ceux des provinces de l'Ouest, étaient bien décidés à chercher quelque moyen qui leur permettrait d'attaquer ou de réduire à néant le contrat du Manitoba concernant les chemins de fer. On nomma donc ce comité et il me souvient que mon honorable ami de Fort-William en faisait partie. Je suis sûr qu'il pouvait difficilement, comme n'importe quel autre d'ailleurs, se rendre compte de la véritable situation lorsqu'il ne connaissait rien des arrangements intervenus au moyen du contrat. Lorsque le comité en question se réunit la première fois, M. Hudson, M. Crerar, M. Forke, le député actuel de Brandon, en faisaient partie, et, pour l'instant, je me bornerai à dire qu'ils ont fait tout ce qu'ils ont pu devant le comité pour faire écarter ce contrat.

Leurs collègues du comité demandèrent de joindre le contrat au dossier des délibérations, mais ils n'ont pas paru. Ils produisirent les tarifs précédemment en vigueur sur les chemins de fer de l'Ouest. Durant ce laps de temps ils paraissent n'avoir rien su de l'existence des tarifs de la province de Manitoba et ils attribuèrent à la concession du Nid-de-Corbeau les réductions effectuées par le gouvernement manitobain conformément à son contrat.

[L'hon. M. Rogers.]

L'honorable député de Regina est un de ceux qui ont cherché à faire supprimer les tarifs établis par la province, et cela dans l'intérêt des grandes compagnies et au détriment des populations de la Saskatchewan elles-mêmes. Les tarifs consentis en faveur de la Saskatchewan ou du territoire du Nord-Ouest, comme on disait en ce temps-là valurent à sa province d'importantes recettes. Avant la création de ce comité, l'actuel ministre des Chemins de fer, parlant à Regina, — j'ai ici le texte de son discours, — a fait l'observation suivante au sujet de la convention du Nid-de-Corbeau :

Un examen des tarifs de transport du grain démontre ce fait que, si la convention s'appliquait à la ligne principale et aux embranchements existant en 1897, elle a en même temps établi une base de calcul applicable dans tout l'Ouest touchant les denrées visées par la convention.

L'honorable membre était ministre des chemins de fer en Saskatchewan quand il a prononcé ce discours; il aurait dû connaître assez bien la question des tarifs, mais il faut croire que non, puisque la convention tarifaire du Manitoba demeura en vigueur du 7 octobre 1903 à l'année 1918. Tous les transports effectués durant cette période sur toutes les lignes fonctionnant dans les provinces du Nord-Ouest tombaient sous l'application de tarifs différents de ceux du pas du Nid-de-Corbeau. Pendant plus de vingt-cinq ans, c'est le tarif fixé par le gouvernement du Manitoba qui a été appliqué. La province que le ministre représente ici en ce moment en a été particulièrement favorisée.

L'hon. M. MANION: Ces tarifs étaient-ils plus bas?

L'hon. M. ROGERS: Plus bas de 2c. par quintal pour toute station de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le Manitoba est donc fondé à protester contre l'injustice qui lui est faite au sujet des tarifs. Avant longtemps le Manitoba aura satisfaction, car d'ici quelques mois un nouveau gouvernement sera au pouvoir dans cette province, avec M. Taylor, chef du parti conservateur, comme premier ministre. Ce jour-là, nous nous occuperons de faire rembourser au Manitoba l'hypothèque qu'il détient sur toutes les lignes de l'ancien Nord-Canadien, s'étendant de Fort-William à la limite ouest de la province, et fusionnée aujourd'hui en réseau national. Le ministre des Chemins de fer va être obligé de donner beaucoup plus de \$100,000 pour liquider les obligations attachées à cette hypothèque. Je veux qu'il sache que le Manitoba va le mettre en demeure de rembourser cette hypothèque, conformément aux droits qui lui sont reconnus dans la convention et l'acte hypothécaire.