

trois ou quatre ans au sujet de la construction du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, contrat en vertu duquel le chemin de fer Canadien du Pacifique devait réduire de 3 pour 100 par 100 livres le prix de transport du blé entre les prairies et Fort-William.

L'année dernière, le rendement total du blé au Manitoba et au Nord-Ouest a été de 64,500,000 minots, et si l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), qui est fort en chiffres, veut calculer ce que cela fait, à 3 cents par 100 livres, il constatera que l'économie annuelle sur le transport s'élève, en chiffres ronds, à \$1,161,000. Voilà l'économie réalisée par les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest, grâce à cette simple clause du contrat du chemin de fer du Nid-de-Corbeau. Cela seul donne une idée de l'argent qui a été arraché, pendant des années, aux cultivateurs de la région des prairies. Car, si le monopole n'avait pas été créé, la réduction du tarif aurait été faite sans concession ni achat, et le pays n'aurait pas été obligé de payer au Pacifique Canadien \$11,000 par mille pour construire la ligne du Nid-de-Corbeau.

M. CLANCY : Le Pacifique Canadien prétend qu'il a accordé cette réduction de son plein gré.

M. SCOTT : Nous attendions cette réduction depuis bien des années, et nous ne l'avons obtenue qu'à la suite du contrat du Nid-de-Corbeau et pendant que le Great-Northern transportait du blé de Winnipeg à Port-Arthur à 12 cents par cent livres, le Pacifique Canadien ne démordait pas de son ancien tarif, 14 cents ; il paraissait très peu disposé à accorder une autre réduction volontaire. J'approuve le projet du gouvernement, parce qu'il n'accorde aucun monopole au sujet du tarif, mais réserve au peuple le droit absolu de fixer le tarif par l'organe du gouvernement et de la commission des chemins de fer instituée cette année.

Plus j'étudie le contrat à la lumière de la loi générale des chemins de fer et à la lumière des pouvoirs conférés à la commission des chemins de fer, plus je lui donne mon approbation.

Ce contrat marque la fin de l'époque où on accordait aux corporations des dons en argent, des subventions en terres, des exemptions de taxes, le monopole du tarif ; non seulement il marque la fin de l'époque de cette législation inique, cause du mécontentement et de l'indignation qui règnent dans le public au sujet de la question du transport, mais il marque encore la fin de l'agiotage, des valeurs factices, des dettes exagérées sur lesquelles les propriétaires de chemins de fer étaient obligés de payer des intérêts excessifs.

Toutes les transactions de cette compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ayant trait à sa construction et à l'émission des obligations seront faites au grand jour, et le peuple du Canada, par l'organe de la commission des chemins de fer, aura le droit de fixer un

tarif raisonnable et proportionné aux capitaux engagés dans l'entreprise et aux frais d'exploitation encourus. Je me suis étendu quelque peu sur la transaction faite il y a plus de vingt ans par le gouvernement conservateur avec la Compagnie du Canadien du Pacifique. Mais cela n'est pas le seul effort du gouvernement conservateur, pour établir des voies de transport pour les habitants de l'ouest en particulier. C'est le gouvernement conservateur qui est responsable du contrat du Canadien du Pacifique, et des conditions nuisibles qu'il contient, et que le gouvernement libéral s'efforce d'effacer par tous les moyens ; c'est encore au gouvernement conservateur que nous devons ce monopole écrasant sur les éleveurs dont les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont souffert si grièvement. Et c'est seulement depuis les sept dernières années, c'est-à-dire depuis que le parti libéral est au pouvoir, que le parlement s'est occupé sérieusement de cette question, et nous pouvons espérer que nous sommes à la veille de voir disparaître ce monopole des éleveurs que le Pacifique-Canadien a imposé aux cultivateurs de l'ouest, avec la permission et la sanction du parti conservateur. Il est encore à mentionner deux ou trois contrats de chemins de fer dont le peuple du Manitoba et du Nord-Ouest est redevable au parti conservateur. Par exemple nous avons le chemin de fer Calgary, Edmonton et la ligne de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan. Je passerai rapidement en revue l'histoire de ces voies ferrées afin de mettre de nouveau sous les yeux de la Chambre la manière dont le parti conservateur réglait ces questions, ce parti qui ne cesse de dire que si on permet aux libéraux de faire un contrat de chemin de fer, le pays s'en ira à la ruine ; que les conservateurs seuls peuvent réussir à faire de bons contrats avec les compagnies de chemin de fer. La ligne de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan va de Regina à Prince-Albert, soit environ 150 milles. Son capital versé est de \$201,000. Les obligations de la compagnie sont de \$3,809,140, ce qui élève la dette totale du chemin de fer à \$4,010,140. Faisons remarquer que les obligations portent 6 pour cent d'intérêt et que les clients de cette voie ferrée ont à payer des taux de transport assez élevés pour payer un dividende de 6 pour cent. J'engage mes honorables amis de voir dans les Livres bleus ce que ce chemin a coûté ; ils verront que d'après les statistiques publiées d'année en année par le département des Chemins de fer, le coût total de cette ligne a été de \$2,539,600. Donc, il reste entre les mains de quelqu'un une somme de \$1,470,540 représentant l'excédent de ce que le chemin de fer a coûté. Mais ce n'est pas tout.

Non seulement ce bon gouvernement conservateur permettait à cette compagnie de réaliser par la vente de ses obligations plus que le chemin ne lui coûtait, mais il lui accordait en outre un octroi de 1,619,200