

Je regrette de voir, comme je crois l'avoir vu, qu'il existe une certaine disposition à attaquer les intérêts des corporations canadiennes. Je regrette qu'il en soit ainsi, car je crois que les capitaux sont excessivement craintifs et tout ce qui a l'air de nature à attaquer les intérêts des corporations jettera l'alarme chez les capitalistes; au contraire, nous devons, de toute façon, montrer aux capitalistes qu'ils peuvent sans danger placer leurs capitaux dans nos entreprises, surtout dans nos chemins de fer qui sont destinés à améliorer le pays.

L'histoire des placements dans les chemins de fer au Canada est remplie de faits désastreux. Il est vrai que l'on a dit que, dans plusieurs cas, l'on avait commis des imprudences dans l'adjudication des contrats, et que l'on avait éprouvé des pertes.

Mais il y a des entreprises dans lesquelles on n'a pas éprouvé de telles pertes. Je ne crois pas que l'on puisse prétendre que le chemin de fer du Grand Occidental, ou plusieurs des chemins de fer légalement constitués par le gouvernement d'Ontario, aient dissipé follement leurs capitaux.

Mais je n'ai jamais vu aucun de ces chemins de fer payer des dividendes. En effet, l'histoire des chemins de fer au Canada, du commencement à la fin, est remplie de faits déplorables, et je ne pense pas que le gouvernement doive s'occuper de la chose comme l'a suggéré mon honorable ami; car l'état demandé ne veut rien dire si l'on ne se propose pas de s'en servir pour jeter les bases d'une législation quelconque.

Jusqu'ici nous ne croyons pas qu'il soit utile de nous guider sur les précédents anglais, mais nous pouvons faire en sorte que les chemins de fer soient gouvernés, dans leurs affaires, par la même règle qui gouverne les autres affaires. Ils feront les affaires au taux le moins élevé qu'ils pourront, car ils savent, aussi bien que mon honorable ami, que moins les tarifs sont élevés plus il y a d'affaires. Ils sont obligés, dans le but de faire face à la compétition, d'accepter des taux peu élevés qui, dans d'autres circonstances, ne seraient pas rémunérateurs; mais lorsqu'un chemin de fer a tout son outillage, il lui faut continuer ses affaires à tout prix. Je vois de grandes objections à cette tendance de s'immiscer dans la législation des chemins de fer et à s'ingérer dans des affaires légitimes conduites d'une façon légitime.

Cette proposition tend à gêner indûment le capital. Aucune compagnie de chemin de fer ne peut vous dire quelle sera la somme d'affaires qu'elle fera dans les circonstances données. Mon honorable ami connaît peut-être quelque moyen secret d'obtenir les renseignements qu'il veut avoir, mais quand il aura ces renseignements, ils ne vaudront pas le papier sur lequel ils seront écrits.

Je ne pouvais pas, sans protester, permettre à mon honorable ami de faire une telle motion.

M. JONES. Je partage entièrement l'idée émise par l'honorable député de Niagara, mais je crois que plusieurs des chemins de fer, en ce pays, ont des tarifs différentiels très-injustes entre différents endroits; ces différences dans les tarifs ne sont peut-être pas aussi marquées pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. A ce sujet, je lirai une lettre que j'ai reçue ce soir d'un membre du clergé de l'Eglise presbytérienne de Manitoba, homme que je connais parfaitement et qui est missionnaire dans cette province. Dans cette lettre, il fait remarquer les fraudes que l'on commet à l'égard des immigrants. Voici cette lettre:

"J'ai promis de vous écrire au sujet des marchandises transportées ici. J'ai retardé à le faire afin de pouvoir vous donner des chiffres; un ami devait m'envoyer une copie des tarifs du chemin de fer, depuis Montréal et les villes de l'ouest jusqu'à Winnipeg, mais je ne l'ai pas reçue; en tout cas, permettez-moi d'attirer votre attention sur quelques faits.

"La distance de Montréal à Winnipeg, via Chicago, est de 1,711 milles; de Montréal à Chicago 830 milles; de Chicago à Saint-Paul, 409 milles; de Saint-Paul à Saint-Vincent, 390 milles; de Saint-Vincent à Winnipeg, 62 milles.

M. PLUMB

"En chiffres ronds, le tarif pour le transport des marchandises de Montréal à Chicago, est de 70 centins par 100 livres; de Chicago à Saint-Paul 70 centins par 100 livres; de Saint-Paul à Saint-Vincent, 140 centins par 100 livres; de Saint-Vincent à Winnipeg, 25 centins par 100 livres. Ce ne sont pas là des chiffres exacts, mais ce sont des chiffres approximatifs qui représentent les proportions.

"Ces chiffres démontrent que le Grand-Tronc fait le transport sur une distance deux fois plus longue pour le même argent que le chemin de fer de Chicago et Saint-Paul, et le chemin de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba fait payer quatre fois le tarif du Grand-Tronc; ce n'est pas tout; un particulier ne peut dire ce qu'on lui fera payer de suppléments quand ses marchandises arriveront à Winnipeg.

"Un homme peut faire la convention qu'il lui plaît dans la province d'Ontario et exiger que cette convention soit écrite; lorsqu'il arrive ici pour réclamer ses bagages, un immigrant sur deux, en moyenne, doit payer de ces suppléments, et ne peut obtenir ni explication ni satisfaction. Ces suppléments que l'on fait payer varient de \$2 par 100 livres à \$100 par wagon de marchandises. Ces exactions découragent beaucoup les immigrants et le gouvernement devrait s'occuper de la chose; on cause par là de grands torts au pays; ce ne sont rien moins que des exactions. L'agent de Saint-Boniface m'a dit que l'on commettait régulièrement ces exactions. Le peuple et les immigrants n'ont ni le temps ni les moyens de lutter contre ce triste état de choses.

"Supposons qu'un voyageur se rende à Duluth par le lac, le tarif sera comme suit: Toronto à Duluth, via Collingwood, 933 milles, marchandises, 15 centins à 30 centins par 100 livres; Duluth à Glyndon, 250 milles, 50 centins par 100 livres; Glyndon à Saint-Vincent, 154 milles, \$1 par 100 livres."

Le pays, il est vrai, n'est colonisé qu'en partie, et en conséquence, le tarif doit être élevé. Mais ce dont je me plains, c'est que lorsque les immigrants arrivent à Manitoba, on commette ces exactions envers eux. Il peut arriver que ce ne soit pas la compagnie du chemin de fer, mais les employés du chemin de fer qui commettent ces choses-là, et celui qui veut s'en aller chez lui ne peut passer cinq ou six jours à plaider pour réclamer \$5 ou \$6 qu'on lui a extorqués.

J'aurais voulu avoir cette lettre il y a une semaine, j'aurais dit un mot sur la question du chemin de fer du Pacifique canadien, sur laquelle je n'ai pas parlé. Si j'avais eu cette lettre, j'aurais certainement parlé sur cette question.

Cette lettre arrive à temps pour empêcher que les personnes qui se rendent au Manitoba soient fraudées par les employés de chemins de fer, car je ne crois pas qu'il soit possible que les compagnies de chemins de fer commettent de telles choses, bien qu'elles imposent le tarif le plus haut possible.

L'auteur de la lettre continue:

"Vous pouvez transporter les marchandises de Toronto à Glyndon, distance de plus de 1,200 milles moyennant 65 à 85 centins par cent livres, tandis que sur les 154 milles suivants, sur le chemin de fer de Saint-Paul, vous payez \$1, pas un centin de moins, pour toute espèce de marchandises c'est-à-dire huit fois le tarif du reste du chemin. Lorsque je partis pour Manitoba je me suis entendu au sujet de la somme que j'aurais à payer pour deux colis qui devaient être transportés de Toronto à Saint-Boniface moyennant \$1.80 par cent livres. Quand ces colis sont arrivés au Manitoba, j'ai dû payer un supplément de \$15.96 sur 500 livres, soit \$3 19 par cent livres. Aucune explication; payez ou laissez vos colis. Le Révd. G. Lawdon, de Rapid City, a reçu un cutter de l'agence Prittie, de Toronto. On a fait payer \$12 à ce dernier endroit pour le transport du cutter. Le reçu se lisait comme suit: "Transport d'un cutter, \$12 payés. Il a dû payer \$39 de supplément.

"Le révérend J. Hewitt se rendit au Portage de la Prairie au mois d'août dernier. Il avait quatre caisses d'effets de ménage. On lui a fait payer \$40 en supplément; et cela, sans lui donner d'explication. Je pourrais citer une foule d'autres faits semblables. J'ai écrit à toutes les compagnies; elles m'ont toutes répondu et remboursé, excepté la compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba qui n'a rien fait. La conduite de cette compagnie de chemin de fer envers cette province a été des plus odieuses, et après ces faits vous pouvez vous imaginer facilement quels sont les sentiments du peuple envers le syndicat; il n'y a que l'impatience avec laquelle on attend la construction d'un chemin dans notre province, qui puisse calmer le peuple au sujet du monopole donné pour quelque temps à la compagnie.

"Dans l'intérêt de la province, il devrait y avoir, à Winnipeg, ou autre endroit convenable, sur le chemin, un bureau d'immigration ayant le pouvoir de rechercher les plaintes et de sauvegarder les intérêts du peuple. Manitoba est appelé à devenir un magnifique pays et j'espère que, dans quelques années, nous pourrions mieux surveiller nos intérêts. Il faudra du temps et des capitaux pour développer les ressources que nous avons.

"Il y a une autre chose que nous nous pourrions beaucoup perfectionner, je veux parler des droits de *homestead*. Un grand nombre de personnes ont pris des terres en vertu de l'Acte qui oblige à la résidence et à la culture. Il y en a un grand nombre, un trop grand nombre qui n'essaient ni l'une ni l'autre. Ces personnes possèdent simplement des terres