

déclaration de M. Crump à l'effet qu'en ce qui le concernait, le contrat avait été exécuté et avait pris fin en 1885 et que ce qu'ils avaient reçus alors et par la suite était à eux et qu'ils pouvaient en faire ce qu'ils voulaient.

A la page 4269 du tome 29, le premier ministre Roblin a exprimé à la Commission le point de vue de la province du Manitoba au sujet de cette question des autres propriétés de la compagnie. Il déclare :

«Le gouvernement du Manitoba croit que la séparation des revenus des compagnies de chemin de fer provenant de l'exploitation des chemins de fer de ceux provenant d'autres sources lorsqu'il s'agit de décider, à la lumière des données financières, de fixer les tarifs, ne tient pas compte des facteurs historiques qui ont présidé à la construction de notre réseau ferroviaire. Nous désirons en particulier attirer l'attention de la Commission sur les biens du Pacifique-Canadien et ses revenus autres que ceux qui sont affectés à l'exploitation des chemins de fer. Nous prétendons que le Pacifique-Canadien ne peut pas être traité raisonnablement comme une compagnie ayant une double personnalité. Même si le Parlement du Canada, en adoptant la loi incorporant la compagnie et les autres lois subséquentes se rapportant à la compagnie, a accordé à la compagnie du Pacifique-Canadien de grands pouvoirs et privilèges, la compagnie a été formée en 1881 dans un but bien précis qui était de compléter la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien et de l'exploiter. Nous prétendons de plus que la séparation des revenus provenant de l'exploitation des chemins de fer et ceux provenant d'autres sources ne contribue pas à fournir à la compagnie une idée exacte des besoins financiers de la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien lorsqu'il s'agit de fixer les tarifs. La compagnie du Pacifique-Canadien a été fondée pour être un instrument de notre politique nationale. Le contrat en date du 21 octobre 1880 entre la compagnie et le Gouvernement énonce les obligations respectives des parties.»

Et à la page 4271, le premier ministre Roblin continue :

«Comme contre-partie des obligations acceptées par la compagnie, le Gouvernement a accordé à la compagnie une subvention en argent comptant de \$25,000,000 et 25,000,000 acres de terrain et des terres additionnelles pour fins de passage et d'infrastructure. Le Gouvernement a également fait don à la compagnie de cette portion de voie qu'il avait construite dans le nord de l'Ontario de Fort William à Red River et de Kamloops à Port Moody en Colombie-Britannique. Cette ligne déjà construite, d'une longueur de 713 milles, devait plus tard être évaluée à \$37,785,320. De plus, on a accordé à la compagnie d'importantes exemptions de droits et d'impôt et certains droits territoriaux exclusifs pour la clause qu'on a appelée la «clause de monopole».

«Nous voudrions attirer l'attention de la Commission sur le fait que les 25,000,000 d'acres de terrains reçues par la compagnie du Gouvernement du Canada étaient entièrement situées dans l'ouest du Canada. Le monopole territorial accordé à la compagnie par le gouvernement du Canada, en vertu duquel la construction d'autres lignes de chemin de fer entre les principales lignes du Pacifique-Canadien en direction de la frontière des États-Unis ne serait pas permise, était aussi restreint à l'ouest du Canada.

«La province du Manitoba prétend aussi que le Parlement du Canada, lorsqu'il a autorisé la création de la compagnie du Pacifique-Canadien, avait prévu la création d'une compagnie unique et non pas une compagnie avec une double personnalité dont les avoirs seraient répartis entre l'exploitation des chemins de fer et d'autres entreprises subsidiai-