

L'hon. M. REID: J'ai peine à le croire, et comme je suppose que la Chambre pense n'avoir pas eu les renseignements qu'elle désire sur cet article, je n'insisterai pas pour qu'on le vote ce soir. En attendant, je m'informerai de l'affaire dont parle mon honorable ami.

M. BUREAU: Mettant de côté la question de réclamation, pourquoi la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens est-elle mentionnée ici? Elle ne représente pas le réseau du Nord-Canadien. Voici en quels termes s'exprime la loi:

En la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "chemins de fer du Gouvernement canadien" signifie et comprend tous chemins de fer ou leurs parties, et tous biens, ouvrages, pouvoirs, droits et privilèges ou intérêts, ou l'un quelconque d'entre eux, qui peuvent être désignés, en général ou en détail, en tout décret du conseil, de temps à temps en vigueur, confiant l'administration et l'exploitation des susdits à la compagnie, sous le régime des dispositions de l'article onze de la présente loi, et comprend, sauf suivant qu'expressément excepté, tous les biens, ouvrages...

Et ainsi de suite.

L'expression "Canadian Northern" signifie la "Canadian Northern Railway Company"; l'expression "Réseau du Canadian-Northern", signifie "le Canadian-Northern et les compagnies désignées dans la première annexe de la présente loi".

Nous savons bien ce que signifie l'expression "réseau du Canadian Northern" et celle du "Canadian Northern", puisque toute compagnie incluse dans ces termes est désignée sous un nom spécial dans l'annexe de la loi; mais les mots "compagnie des chemins de fer nationaux canadiens" n'ont aucune signification à moins d'être là pour un objet dont nous ne connaissons rien.

M. MANION: Avant de discuter le sujet dont je désire vous entretenir quelques instants, je veux énoncer un fait qui démontrera, je crois, que je n'enfreins pas le règlement dans les observations que je vais faire. La ligne dont je veux parler était à l'origine une ligne du Grand-Tronc, l'embranchement du lac Supérieur, mais vers 1913 cette ligne fut prise à bail par l'Etat pour être mise en service concurrence avec le Nord-Canadien. Ayant dit cela, je crois que je suis parfaitement en règle en discutant ce sujet, et je puis assurer au comité que je ne prendrai pas beaucoup de temps. On se rappellera qu'il y a quelques années c'était l'habitude des chemins de fer en particulier, mais aussi des autres compagnies, de s'attendre à des subventions. Nous savons que les chemins

de fer s'attendaient à recevoir des subventions non seulement du gouvernement fédéral, mais aussi des gouvernements provinciaux et des municipalités. Dans le même temps l'embranchement du lac Supérieur du Grand-Tronc-Pacifique était construit, depuis la ligne principale jusqu'au lac Supérieur, sur une distance d'environ 196 milles. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique passa un contrat avec la ville de Fort-William le 29 mars 1905, aux termes duquel la ville accordait, entre autres choses, une subvention en argent de \$350,000. On donna aussi certaines concessions de terrains ainsi que certains droits de passage dans les rues de la ville et certaines exemptions de taxes, avec protection de police et contre les incendies et certains avantages en rapport avec les tramways, et autres. Les citoyens de Fort-William estiment que ces concessions, à part la subvention de \$350,000, représentent des centaines de mille dollars. En retour, la compagnie convenait d'établir ses installations terminales à Fort-William. Aux termes du contrat, voici ce qu'en réalité la compagnie était tenue de faire:

Eriger et maintenir à Fort-William ses principaux terminus du lac Supérieur, ses ateliers, son siège social, et maintenir en cet endroit ses ingénieurs, ainsi les services de construction et d'exploitation se rattachant audit embranchement du lac Supérieur.

Ces installations de terminus consistaient en des établissements comme remises de locomotives, ateliers de machines, ateliers de réparations bureaux du surintendant, et services d'ingénieurs, de construction et d'exploitation ainsi que le trafic du lac et du chemin de fer s'y rattachant. Cela était au moins l'esprit du contrat auquel a pris part la ville de Fort-William et qui a été fidèlement observé par cette ville. La ville a versé l'argent, elle a accordé les exemptions, et a observé toutes les autres conditions du contrat. Les citoyens de Fort-William n'ont jamais pensé qu'ils recevraient pour la valeur de leur argent, mais tant que la compagnie a observé les conditions du contrat, la ville était d'avis que bien qu'elle ne retirait aucun avantage considérable de ce marché, elle devait cependant, comme on dit, avaler sa propre pilule. Les citoyens ont pensé qu'ils devaient avoir l'orgueil de leur parole, soit en gain ou en perte.

En 1913, l'Etat prit le contrôle de la ligne à bail en convenant de l'exploiter concurrence avec les autres lignes du Nord-Canadien et des chemins de fer de l'Etat, et à partir de ce temps-là les ci-