

n'était pas alors dans des circonstances très favorables. Mes collègues me firent l'honneur de me déléguer à Saint-Paul en vue de négocier l'acquisition du chemin de fer afin de remédier à l'état de choses dont se plaignaient les cultivateurs du Manitoba. J'ai réussi dans ma mission et le marché est inclus dans les lois du Dominion. Le contrat fut signé par moi au nom du gouvernement du Manitoba et par le président de la compagnie au nom du chemin de fer Northern-Pacific, le 15 janvier 1901.

Sept jours plus tard, le président du chemin de fer Pacifique-Canadien vint à Winnipeg par train spécial et offrit au gouvernement provincial 7 millions pour le contrat. Dans cette proposition, que la Chambre apprendra avec plaisir, j'en suis sûr, il disait:

La compagnie louera durant neuf cent quatre-vingt-dix-neuf ans du gouvernement les lignes du Northern-Pacific, y compris le matériel et les gares, payant un loyer annuel de \$220,000 durant les premiers dix ans, \$245,000 durant les seconds dix ans, et \$330,000 dans la suite.

Tels sont les montants exacts mentionnés dans notre contrat avec le Northern-Pacific.

La compagnie fera les réductions spécifiques suivantes dans ses tarifs:

1er septembre 1921, grain et farine, 1c.  $\frac{1}{2}$  par 100 livres.

1er septembre 1902, grain et farine, 1c. par 100 livres.

1er septembre 1903, grain et farine, 1c. par 100 livres.

1er septembre 1904, grain et farine, 1c. par 100 livres.

1er septembre 1905, grain et farine, 1c. par 100 livres.

1er septembre 1906, grain et farine, 1c. par 100 livres, faisant ainsi durant cette période une réduction de 4c. par 100 livres de tous les points de la province.

Le tarif sur le sel sera abaissé dès maintenant de 15c. par 100 livres de Fort-William à Winnipeg, et à tous les autres endroits en proportion, selon les tarifs actuels.

Le tarif sur la houille de Fort-William à Winnipeg sera diminué de \$2,50, à Portage-la-Prairie, de \$3 et à Brandon, de \$3.35 par tonne de 2,000 livres.

A cette époque le Nord-Canadien avait un parcours assez considérable au Manitoba, et les propriétaires offrirent de faire l'acquisition du Northern-Pacific et de nous donner une réduction de 4c. par 100 livres sur le grain et de 15c. sur les marchandises en général de tous les endroits du Manitoba à Fort-William et de Fort-William à tous les points du Manitoba.

M. PARENT: Puis-je demander à mon honorable ami, si tous les documents qu'il a mentionnés ont jamais été publiés?

L'hon. M. ROGERS: Ils sont dans les statuts du Canada. Pour lors nous estimâmes que la compétition serait utile et cette offre fut acceptée. Nous fîmes un contrat avec la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien, par lequel elle s'engagea à ne pas modifier, pendant une période de trente ans, les

IL'hon. M. Rogers.]

taux réduits quant au blé et aux marchandises en général. L'entente était que, pour la première année, la compagnie réduirait ses taux sur le blé de 2c. par 100 livres, et de 15 p. 100 sur les marchandises. Le Pacifique-Canadien ne porta aucune attention à ce changement dans la situation. Le Nord-Canadien augmenta très rapidement son réseau et fit l'acquisition du Northern Pacific qui lui permit l'accès à Brandon, Portage-la-Prairie et autres points d'expédition importants. Résultat: quand, l'année suivante, la nouvelle réduction de 2c. par 100 livres fut appliquée, le Pacifique-Canadien vint nous dire: Voilà que vous réduisez un peu trop les taux; nous sommes bien près à emboîter le pas, mais à ce taux aucune concurrence n'est possible. "Si vous voulez, ajoute-t-on, augmenter vos taux sur les grains de 1c. par 100 livres, nous réduirons les nôtres de 3c. par 100 livres et ce taux s'appliquera également à la Saskatchewan et à l'Alberta."

L'hon. M. DUNNING: Mais ces provinces n'existaient pas encore, à cette époque.

L'hon. M. ROGERS: Non! mais les territoires du Nord-Ouest existaient; n'est-ce pas que ça revient au même? Vos voisins et vos amis bénéficièrent de ce taux qui s'appliqua dès le 7 octobre 1903. Qu'il me soit permis de déclarer que ce taux fit encaisser aux fermiers du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta pas moins de 200 millions, pendant qu'il fut en vigueur. Ceci n'était pas une mince affaire pour la population de l'Ouest, et c'est pourtant ce taux que l'honorable député de Brandon et l'honorable député de Regina se sont acharnés à supprimer. Leur tentative a réussi pour l'instant, pour le malheur des fermiers de l'Ouest. Non seulement ils ont réussi dans leur entreprise, mais la manière dont ils s'y sont pris dénote, quant à moi, bien peu de jugement de leur part.

Ce Parlement nomma en 1922 un comité pour examiner la question des taux de transport; j'en parlerai tout à l'heure. A l'époque où le Manitoba conclut cette convention, nous possédions tous les pouvoirs nécessaires; le gouvernement fédéral était dans l'impossibilité d'octroyer à notre province des pouvoirs dont elle ne jouissait pas déjà. Cependant, nous avions conclu des conventions avec des compagnies de chemin de fer,—le Northern Pacific Railway et le Nord-Canadien qui étaient exploités en vertu de chartes fédérales et qui étaient tenus d'obtenir du gouvernement fédéral le droit d'être partie à pareille convention. Etant donné cette circonstance, les deux compagnies et le gouvernement provincial unirent leurs efforts pour demander au Parlement d'accorder aux compagnies de