

ral? Non; nous la votons dans l'intérêt de certains particuliers qui sont propriétaires de ce chemin et de ces mines. Je ne puis pas dire que j'ai été surpris d'entendre les remarques de l'honorable député de Selkirk (M. Daly), car je connais son passé et je sais qu'il est le champion des monopoles dans cette chambre. Je voudrais savoir dans quelle circonstance il a défendu les intérêts de ses commettants contre ceux des monopoles.

Quelques VOIX : A la question !

M. WATSON : Ce que je dis en ce moment peut ne pas être du goût de la droite, mais mes électeurs comprendront ce que je veux dire.

Le PRÉSIDENT (M. DENISON) : Il s'agit en ce moment de l'amendement.

M. WATSON : Je parle sur la question. Je sais de quoi il s'agit.

Le PRÉSIDENT (M. DENISON) : Dans ce cas, je désire que vous vous borniez à cette question.

M. WATSON : Je ne sors pas de la question. J'ai été surpris d'entendre un député du Nord-Ouest faire la remarque que l'honorable député de Selkirk a faite. Il sait que nous sommes obligés de nous servir du charbon de Lethbridge et les mines, et je considère que la première chose que nous devons faire en concédant ces mines à des compagnies, et surtout, en votant des subventions pour construire des chemins de fer, c'est de voir à ce que ce charbon soit transporté chez les consommateurs au plus bas prix possible. C'est pour cela que j'ai pris la parole, c'est cela que je demande et j'ai parfaitement le droit de le faire, et je ne sors pas de la question en le faisant. Je continuerai à agir ainsi tant que j'aurai l'honneur d'occuper un siège dans cette chambre.

M. MULOCK : Lorsque cette question est venue devant le comité, il y a quelque temps, quelques honorables députés qui prenaient la même attitude que ceux qui combattent cet amendement aujourd'hui, prétendaient qu'il n'y avait aucun précédent pour une proposition de ce genre. Je regrette que l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) soit absent, car il était un de ceux-là. Dans le cas particulier qui nous occupe, on nous demande de donner gratuitement une certaine étendue de terrain à une compagnie de chemin de fer, et il est parfaitement du ressort du parlement, c'est même son devoir, de mettre à cette gratification les conditions que, dans sa sagesse, il croit devoir imposer. Le ministre de la justice prétend que nous ne devrions pas faire l'exception pour cette compagnie particulière, mais je lui ferai remarquer, ainsi qu'à la chambre, que cette compagnie est une compagnie exceptionnelle. Il ne s'agit pas ici d'une compagnie ordinaire de transport, car elle possède des pouvoirs spéciaux en vertu de sa charte; elle est autorisée à acheter des terrains miniers, à en vendre, à aller sur le marché et y acheter et y vendre du charbon. Les membres de cette compagnie sont des marchands de charbon et des hommes qui exploitent des mines de charbon. On propose de lui donner à même les biens de la Couronne le terrain nécessaire pour construire un chemin de fer à travers la région minière, et le gouvernement s'engage à ne jamais accorder de subventions pour construire une autre ligne dans ce district. Ainsi, le charbon qui sortira de ces mines devra être transporté par cette ligne. Cette compagnie qui se livre à l'exploitation des mines de charbon, ayant seule le droit de transporter le charbon, et contrôlant virtuellement les

prix du charbon, sera en position d'ôter toute valeur à chaque acre de terrain que d'autres pourront posséder dans ce district. Nous ne faisons rien moins que mettre entre les griffes de cette compagnie tous les dépôts houillers qui seront desservis par ce chemin de fer. Les autres mines seront sans valeur parce qu'elles ne pourront pas expédier leur charbon sur le marché, autrement que par ce chemin de fer, dont l'intérêt sera de ruiner toutes les mines qui ne lui appartiendront pas. Nous mettons cette compagnie en position d'enlever toute valeur aux mines de charbon qui ne lui appartiennent pas, et nous rendons toute cette section du pays tributaire de ce chemin qui pourra imposer les taux de transport qu'il jugera à propos. Le ministre de la justice dit que par l'acte des chemins de fer, le gouvernement a le droit de faire diminuer les taux de transport. Je suis d'accord avec lui, mais ce pouvoir a toujours été et sera toujours lettre morte. Le gouvernement actuel n'a pas donné la moindre preuve qu'il soit plus indépendant des compagnies de chemins de fer que son prédécesseur.

Rien ne peut nous faire croire qu'il oserait diminuer les taux de transport du charbon, à moins que la compagnie ne le demande, et comme elle ne le demandera jamais, il n'y aura jamais de diminution de taxe. Il n'y aura jamais de changement dans les taux, tant qu'il ne pourra pas être démontré que la compagnie accorde des taux différentiels, et dans le cas actuel, la compagnie n'aura pas besoin de recourir à ce moyen. Elle peut exiger des taux absolument prohibitifs pour le transport de tout le charbon, qu'il vienne de ses propres mines ou des autres. Ces taux n'empêcheront pas son propre charbon d'aller sur le marché, car peu importe quels taux elle aura à se payer à elle-même; tout se réduit à une question de tenue de livre; l'argent ne sort pas de sa poche pour aller dans celle d'un autre, mais elle le prend dans sa poche de droite pour le mettre dans sa poche de gauche.

Ainsi, cette compagnie qui réunit les pouvoirs d'une compagnie commerciale à ceux d'une compagnie ordinaire de transport, ne tombe pas sous le coup de l'acte des compagnies de chemin de fer, et doit être traitée spécialement. C'est un des points que je veux établir. De plus, il y a un précédent pour cela. De semblables conditions ont été imposées à plusieurs compagnies de chemin de fer dans l'Ontario. Par exemple, la charte accordée par la législature de l'Ontario à la compagnie du chemin de fer de Credit Valley qui va de Toronto vers l'Ouest, décrète à l'article 41 "que la dite compagnie devra en tout temps recevoir et transporter le bois de chauffage, ou tout autre bois et combustible à un taux n'excédant pas" un certain prix spécifié. On trouve une restriction semblable à l'article 34 de la charte du chemin de fer London, Huron et Bruce. On en trouve encore une à l'article 30 de la charte de la compagnie de chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce. Cette condition se trouve aussi dans la charte de la compagnie de chemin de fer Toronto et Nipissing.

M. BOWELL : Dans ces chartes, y a-t-il une clause obligeant ces compagnies à transporter le bois de chauffage ?

M. MULOCK : Toutes ces clauses sont impératives. Par exemple, la charte du chemin de fer de la Chute Fenelon dit : "la dite compagnie devra, en tout temps, recevoir et transporter." Maintenant, l'honorable député de Selkirk (M. Daly) dit que