

prix fixe par tonne et par mille. Nous donnons une forte subvention en terres à cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer, dont le but principal est l'exploitation et le développement d'une mine de charbon. Nous avons sur ces questions l'expérience du passé et nous devrions en profiter. La chambre a accordé une forte subvention à la compagnie Galt, pour la construction d'un chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, et cette compagnie a fait absolument ce que l'opposition prétendait qu'elle ferait. Lorsque ce bill était soumis à la chambre, j'ai demandé de fixer un taux maximum pour le transport du charbon, mais la chambre a repoussé l'amendement. Mes prétentions d'alors ont été confirmées par les taux exigés par la compagnie, et en dépit du fait qu'il y a des milliers d'acres de terrains houillers dans les environs de Lethbridge, ces dépôts n'ont aucune valeur, pour la raison bien simple que le chemin de fer appartient à la compagnie Galt qui ne transporte que le charbon de sa propre mine. Toute la région est pour ainsi dire fermée, et la compagnie exerce un monopole sur le charbon, simplement parce que nous lui avons donné un monopole sur les chemins de fer et les prix de transport. Quoiqu'en dise, le ministre de la justice, la chambre agirait avec prudence si en accordant une subvention en terres à cette compagnie, elle fixait un maximum de prix pour le transport du charbon. Je propose que le prix n'exécède pas un centin par tonne et par mille, et je me base pour cela sur le fait que ce prix est considéré comme raisonnable par les honorables députés de la droite. Nous possédons et exploitons le chemin de fer de l'Intercolonial. Ce chemin transporte le charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse à $\frac{3}{4}$ de centin par tonne par mille. Sur un parcours de vingt et quelques milles, entre les mines de Springhill et les hauts-fourneaux, il transporte le charbon pour $\frac{1}{2}$ centin par tonne par mille. Le chemin dont il s'agit en ce moment a 84 milles de longueur, et je demande à la chambre de ne pas accorder de subvention en terres à cette compagnie sans y mettre la condition qu'elle transportera le charbon pour 1 centin par tonne par mille.

Les ministres qui doivent être en possession de tous les renseignements, nous disent que l'Intercolonial peut transporter le charbon pour $\frac{3}{4}$ de centin par tonne par mille et que le chemin y trouve son profit. Je crois savoir que l'Intercolonial est dispendieux à exploiter en hiver, par suite des fortes tempêtes de neige, et de la difficulté de déblayer la voie. Nous donnons une subvention en terres de 6,400 acres par mille à une ligne où il n'y a pas de tempête de neige, et d'après ce que j'ai entendu dire de la qualité de ces terres, la subvention à elle seule suffira à construire le chemin. La chambre commettra une injustice en n'acceptant pas mon amendement, car bientôt la population n'aura d'autre combustible que le charbon. Je ne rendrais pas justice à mes commettants ni à la population du Manitoba et du Nord-Ouest, si je ne présentais pas l'amendement que je viens de présenter. Il est facile d'établir que l'Intercolonial, qui est beaucoup plus difficile à exploiter qu'un chemin de fer dans l'Alberta, peut transporter le charbon à un $\frac{1}{2}$ centin par tonne par mille, sur un faible parcours de 20 milles et à $\frac{3}{4}$ de centin par tonne par mille pour une plus longue distance, et il n'est assurément pas injuste d'imposer comme condition à une subvention en terres au chemin dont il s'agit, de transporter le charbon à un centin par tonne par mille.

M. DALY : En réponse aux remarques de l'honorable député, je lui demanderais simplement de combien il espérerait que le prix du charbon diminuerait dans le Manitoba, si son amendement était adopté. Cet amendement n'affecterait que ce chemin de fer. Sa prétention est que si on défend à ce chemin de 56 milles de demander plus que 1 cent par tonne par mille pour le transport du charbon, cela diminuera le prix du charbon dans le Manitoba et il émet cette prétention en dépit du fait qu'avant d'arriver sur le marché du Manitoba, le charbon doit être transporté sur une distance de plus de 800 milles par le chemin de fer canadien du Pacifique que cet amendement n'atteindrait pas du tout. Cette prétention est ridicule à sa face même, et personne ayant son bon sens ne voudra la soutenir devant cette chambre. Comment le prix du charbon peut-il être diminué, en limitant le prix auquel il sera transporté sur un chemin de 56 milles ? Si ce chemin allait des mines à la province du Manitoba, ce serait différent ; la prétention de l'honorable député pourrait valoir quelque chose ; mais lorsqu'il sait, comme tous ses électeurs et les miens, que ce charbon avant d'arriver au Manitoba doit parcourir une distance de 700 ou 800 milles sur le chemin de fer canadien du Pacifique, que cet amendement n'affecterait pas, il est absurde de prétendre que le prix du charbon en serait diminué dans l'intérêt de nos divisions électorales. J'espère que le comité traitera cet amendement comme il le mérite et le repoussera.

M. WATSON : Je ne suis pas surpris de voir l'honorable député qui se fait toujours le champion des monopoles, combattre cet amendement. Je voudrais qu'il nous dise dans l'intérêt de qui il combat cet amendement. Cela ne peut pas être dans l'intérêt de ses commettants.

M. DALY : Pouvez-vous me dire comment mes commettants en profiteraient ?

M. WATSON : Je prétends que les hauts prix exigés sur ces 56 milles seraient la première cause, sinon la dernière, de la cherté du charbon. Je sais qu'à Calgary, qui est à une courte distance des mines de Lethbridge, le gouvernement paie \$8.50 par tonne pour le charbon, pendant que ce même charbon se vend à Winnipeg, qui est beaucoup plus éloigné, pour \$7 la tonne. Je sais que tout le prix de transport n'est pas exigé par le chemin de fer canadien du Pacifique et je sais aussi, par des faits que j'ai cités à la chambre l'an dernier, que la compagnie de charbon Galt exige des taux exorbitants, ou vend son charbon à des prix excessifs à Dunmore, sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Si le charbon du Manitoba qui vient de l'Ouest, nous est fourni par des lignes tributaires du chemin de fer canadien du Pacifique et si ces lignes peuvent exiger les prix de transport qu'elles voudront, elles auront, en réalité, un monopole sur le charbon de ce pays et exigeront jusqu'au dernier cent de ce qu'elles pourront obtenir. Il est possible que même si cet amendement n'est pas adopté, la compagnie n'élève pas les prix, mais elle peut toujours empêcher toute autre compagnie d'ouvrir et d'exploiter les mines de ces régions, simplement parce que la loi donne un monopole à cette compagnie. On nous demande de donner à cette compagnie un subside de 6,400 acres par mille, et je prétends que cette subvention est suffisante pour construire et équiper le chemin. Votons-nous cette subvention dans l'intérêt du public en géné-