

deniers, on nous berça de l'espoir que nous nous rembourserions par la vente des terres. Aujourd'hui, nous sacrifions virtuellement tout ce territoire sans qu'on expose à la chambre de nécessité particulière d'en agir ainsi. Je comprends qu'on fasse des subventions dans des cas particuliers quand on les appuie de bonnes raisons ; mais je ne puis comprendre qu'on cède tout le pays que nous avons acheté et payé, et pour le développement duquel les autres gouvernements sont lourdement imposés.

M. DEWDNEY : J'ajouterai à ce qu'a dit l'honorable député de Selkirk, que ce chemin de fer est destiné à approvisionner de charbon la population de toute la partie sud-ouest du Manitoba où le combustible est rare et cher. Je pourrais montrer à l'honorable député les appels faits au gouvernement de différentes parties de cette région pour qu'il aide à la construction de ce chemin dans ce but. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a offert de lui donner tout le concours possible en distribuant le charbon dans toute cette région. Le charbon nécessaire à cette population est transporté aujourd'hui de Winnipeg par le chemin de fer Manitoba sud-ouest et rendu sur les lieux ; le prix en est assurément très élevé.

M. WATSON : J'espère que le gouvernement ne fera pas cette subvention sans voir à ce qu'un prix maximum soit fixé pour le transport du charbon par ce chemin, parce qu'autrement, celui-ci aurait le monopole de ce trafic. Nous en avons fait l'expérience avec le chemin de fer Galt, et beaucoup de gens au Nord-Ouest regrettent aujourd'hui qu'on n'ait pas fixé un taux maximum pour le transport du charbon par ce chemin de fer.

M. DEWDNEY : L'honorable député remarquera que si le chemin de fer mentionné dans la résolution que nous venons d'adopter est construit, la région houillère de Souris sera ouverte, ce qui donnera lieu à une concurrence qui maintiendra le prix du charbon.

M. WATSON : Les mines de houille de Souris seront exploitées par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Cet embranchement sera exploité par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à laquelle il appartiendra virtuellement, et elle pourra contrôler le prix de vente du charbon dans cette région. C'est simplement une question de concurrence. Le charbon sera vendu à aussi bon marché que la compagnie Galt peut le vendre, car celle-ci a virtuellement le monopole de toutes les mines de houille de cette région, puisqu'elle possède le chemin et peut fixer les taux de fret qu'il lui plaît. Un individu pourrait posséder une mine tout près de la mine de la compagnie Galt et n'être pas capable pour cela de faire concurrence à cette compagnie, parce que cette dernière peut exiger de lui les taux qu'il lui plaît pour transporter son charbon au chemin de fer canadien du Pacifique. J'espère que l'honorable ministre comprendra le point que je soulève et prendra ses précautions pour que la compagnie n'impose pas un taux fixe, car je prévois que dans cette région, d'autres mines de houille que celle possédée par cette compagnie seront ouvertes et développées. Si tel est le cas, on ne devrait pas permettre à cette compagnie, comme on le fait pour la compagnie Galt, d'imposer un tarif de fret arbitraire.

M. MITCHELL.

M. MITCHELL : Il a plu à l'honorable ministre de donner un exemple des avantages qui résulteront de ce que le charbon à bon marché sera distribué par ce chemin auquel on nous demande d'accorder une subvention. Je me rappelle un cas remarquable dans lequel on a donné sous les mêmes prétextes un territoire d'une valeur de \$100,000,000 à \$200,000,000, et en donnant à la chambre à peu près la même somme de renseignements qu'on lui donne ce soir. Je me rappelle qu'une proposition émanant des syndicats dont feu M. Dunsmuir faisait partie fut soumise à la chambre dans les derniers jours de la session, précisément comme la proposition actuelle, et qu'on nous demanda de céder et que nous avons de fait cédé par notre vote des propriétés valant plusieurs centaines de millions de piastres.

Ce vote a été amèrement regretté depuis par tout homme qui a tant soit peu étudié la question. Qu'on prenne les gens qui contrôlent la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qu'on prenne les citoyens de la Colombie-Anglaise, qu'on prenne tout homme d'Etat ou tout député qui a quelque chose à faire dans la législation de ce pays, il n'y a pas un seul d'entre eux qui ne regrette et ne désapprouve cet acte. La seule mine de houille de quelque étendue que nous avions sur la côte canadienne du Pacifique, fut donnée alors à une compagnie contrôlée en grande partie par des Américains.

Il est honteux que des biens immenses, l'une de ces propriétés sur lesquelles on comptait pour rembourser les provinces de l'est des dépenses qu'elles ont faites dans ce pays, aient été sacrifiées, avec si peu de renseignements et si peu d'étude ; et on nous demande de répéter cet acte honteux ce soir. C'est une honte qu'un contrat de ce genre ait été conclu. Tout le monde le regrette aujourd'hui. La mine de houille seule vaut des centaines de millions de piastres, personne n'en peut calculer la valeur ; et c'est une honte pour ce pays que l'opération Dunsmuir se soit faite avec aussi peu de renseignements et de la même manière qu'on nous demande de voter ces subventions ce soir.

M. DALY : Pour l'information de l'honorable député, je dois dire que je ne crois pas que l'étendue de la mine de houille en question atteigne jamais les proportions de la mine Dunsmuir.

M. MITCHELL : J'espère que non.

M. DALY : Elle a été développée par des capitalistes locaux qui ont confiance de pouvoir faire de l'argent avec cette entreprise ; et c'est afin de transporter le charbon de la mine au chemin de fer canadien du Pacifique que cette ligne sera construite. Quand l'honorable député de Marquette demande au ministre de l'Intérieur de formuler dans la subvention des restrictions quand aux taux du fret, il parle d'une façon ridicule. L'idée de parler de restreindre les taux, sur 17 milles de chemin de fer ! La seule distance sur laquelle ce chemin de fer transportera du fret est des mines à Deloraine, et relativement à cette subvention, on ne saurait empêcher la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique d'exiger les taux qu'il lui plaira.

Quant aux renseignements à donner, l'honorable député de Halton en connaît probablement aussi long au sujet de cette subvention que qui que ce soit dans cette chambre, et je ne doute pas qu'il peut donner son avis à l'honorable député quant à l'étendue de la propriété possédée par les person-