

seraient beaucoup moins opposés à cet octroi. Il n'y a pas dans les territoires du Nord-Ouest d'exemple aussi frappant de ce que peuvent faire les capitaux. Cette compagnie a dépensé là des sommes énormes, dont chaque piastre est venue de l'étranger; et si ses terres étaient vendues, cela ne réduirait pas de cinq centins dans la piastre les charges résultant de ces capitaux.

**Sir RICHARD CARTWRIGHT :** Quel est le tarif du frêt de Lethbridge à Winnipeg ?

**M. SHANLY :** Je ne saurais réellement le dire. Je crois l'avoir demandé à M. Galt, qui m'a donné des chiffres, mais je ne m'en souviens pas. Pour ce qui regarde l'établissement du tarif de Lethbridge à Dunmore, cela est simplement du ressort de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Le chemin de fer de la mine est la propriété de la compagnie qui transporte le charbon à Dunmore, où les gens l'achètent.

**Sir RICHARD CARTWRIGHT :** Quel est le tarif du frêt de Dunmore à Winnipeg ?

**M. SHANLY :** Je l'ignore. Il est fixé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je sais, par exemple, que la compagnie Galt travaille toujours à le faire réduire. Elle pourrait vendre de plus grandes quantités de charbon si le frêt du chemin de fer du Pacifique canadien était moins élevé.

**M. WATSON :** Le taux du frêt pour le charbon est d'un peu moins d'un demi-centin par mille. C'est là le tarif de la compagnie horillère de Galt. Cette compagnie réalise, d'après des chiffres sûrs, plus de \$2 par tonne sur chaque tonne vendue à Winnipeg; et si elle n'a qu'un agent, elle doit faire partie d'une coalition, et son agent doit réaliser des profits énormes. Je ne demande pas que nous forcions cette compagnie de vendre son charbon à certains prix dans différents endroits, mais je demande simplement que le gouvernement fixe un taux maximum que cette compagnie pourra exiger pour le charbon qu'on lui donnera à transporter à Lethbridge. Bien qu'il y ait là une immense quantité de charbon, il n'est d'aucune utilité pour le pays, parce qu'on ne peut l'expédier. Il y aurait des compagnies qui iraient exploiter ce charbon et le vendrait beaucoup moins cher qu'il ne se vend aujourd'hui, si elles étaient sûres que cette compagnie le transporterait à un taux raisonnable. Mais la compagnie contrôle tout le chemin. Il a été construit pour développer les mines de la compagnie, et le public en général n'en retire aucun bénéfice; et, pour ce qui regarde le prix du charbon à Winnipeg aujourd'hui, il n'est pas réduit à cause de la mine de charbon, mais c'est simplement le coût d'importation du charbon américain qui règle le prix.

**M. SHANLY :** Voulez-vous que le parlement fixe le prix du charbon ?

**M. WATSON :** Non; mais je veux que le parlement fixe le taux du frêt sur ce chemin qui s'étend de Lethbridge à Dunmore, et le gouvernement devrait le faire, puisqu'il aide autant à la compagnie.

**M. SHANLY :** La chambre a réglé cette question.

**M. WATSON :** La chambre ne l'a pas réglée d'une manière satisfaisante pour moi, ni pour un grand nombre de ses membres, et je crois que si tous les députés qui étaient ici il y a trois ou quatre semaines étaient présents, alors que l'autre vote a eu lieu, et savaient que le gouvernement demande une nouvelle aide pour cette compagnie, ils reconnaîtraient la justice de notre demande et insisteraient pour que le gouvernement établît un taux maximum de Lethbridge à Dunmore. Mais à cette période de la session, lorsque le *whip* de la droite a fait partir tous nos bons votants, nous avons très peu de chance de gagner notre point. On me dit, en effet, que le *whip* de la droite a offert de donner

**M. SHANLY,**

deux ou même trois votants conservateurs pour un libéral, s'il était un bon lutteur et un votant régulier. Nous n'avons pas assez de députés ici pour demander un vote sur cette question, mais le plus que nous puissions faire c'est de demander au gouvernement, et particulièrement au ministre de l'intérieur, qui a vécu si longtemps dans cette contrée, et connaît l'importance du charbon à prix réduit, d'acquiescer à notre prière.

**M. DAVIN :** Il n'y a aucun doute que cette ligne va être très avantageuse à la partie du Nord-Ouest qu'elle traversera. Elle ne servira pas simplement à transporter le charbon au sud de la ligne, mais elle servira encore au trafic en général. Les habitants de Medicine-Hat et les environs désirent la construction de ce chemin. Je dois dire, cependant, relativement à la prétention émise par l'honorable député de Marquette (M. Watson) que j'ignore si le comité comprend son idée. La même idée a déjà été développée ici. L'idée que mon honorable ami a voulu rendre et qu'il a très clairement exprimée, bien que le comité ne connaissant pas bien la localité, ait pu ne pas saisir ce point, c'est que le chemin peut être utilisé comme chemin privé pour ce qui regarde le commerce du charbon. Il y a près de Lethbridge d'autres mines de charbon que celle de Galt, et si les autorités de ce chemin subventionné, comme il l'est, à même les deniers publics, disent à une compagnie établie près de la mine de la compagnie Galt: Nous ne vous donnerons pas le droit de circulation sur notre chemin, mais nous allons établir pour vous un tarif qui va vous paralyser, elles empêcheraient le transport du charbon de ces autres mines. C'est sans doute là le point que mon honorable ami le député de Marquette (M. Watson) avait en vue, et qui occupe plusieurs habitants du Nord-Ouest, mais cela ne se rapporte qu'au charbon. Il n'y a pas de doute que l'élargissement de la voie soit avantageuse au trafic en général, et, sous ce rapport, je crois que la chambre ne saurait jamais subventionner une ligne plus à propos que celle-ci. Je vois combien il est difficile pour la chambre de faire ce que mon honorable ami et moi lui avons déjà demandé; mais la chambre s'est prononcée contre nous dans le temps. Néanmoins, lorsque ce chemin a été subventionné à même les deniers publics, ça vaut la peine d'examiner si, dans le cas où d'autres mines seraient exploitées près de Lethbridge, elles ne devraient pas avoir le droit d'expédier leur charbon par ce chemin au même taux exigé pour le charbon expédié de la mine de Galt.

Je puis confirmer tout ce que dit mon honorable ami (M. Shanly) au sujet de Lethbridge. Celui qui visite Lethbridge peut voir que cette compagnie Galt a été un grand bienfait pour cette localité et pour le Nord-Ouest en général. Le développement de cette ville, la population que la compagnie Galt y a attirée, et l'impulsion générale que cette compagnie a donnée à cette région doivent inspirer à tous les habitants du Nord-Ouest de la reconnaissance envers la compagnie Galt pour ce qu'elle a fait. Je reconnais que l'argument que nous avons fait valoir prête à l'objection qu'a indiquée mon honorable ami le ministre de l'intérieur. Nous avons naturellement beaucoup de charbon au nord de la ligne. Nous avons voté en comité des subventions à plusieurs lignes, et lorsque ces lignes exploiteront l'immense quantité de charbon que renferme cette région, ce sera différent, car c'est une erreur de croire que le charbon deviendra rare au Nord-Ouest. Je suis d'avis que plus tard le charbon sera de la drogue sur le marché du Nord-Ouest, mais ce ne sera pas avant longtemps, et en attendant, nous sommes dans la position qu'a exactement décrite l'honorable député de Marquette (M. Watson), c'est-à-dire que nous payons plus pour le charbon à Regina, à Calgary et à la Mâchoire à l'Orignal, que l'on ne paie à Winnipeg, et cette anomalie frappe le sentiment économique de notre population. Ce qu'il dit avoir été affirmé par M. Galt est sans doute exact, savoir, qu'il n'a pas d'agent direct à Regina,