

censure pour se formaliser de ceci; mais je crois qu'ils ont modifié leur opinion.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami a-t-il l'intention d'insister pour faire adopter cet amendement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami n'y fait pas d'opposition, n'est-ce pas?

L'honorable M. WATSON: J'aurais supposé qu'après la discussion que nous avons entendue hier et avant-hier, au sujet de la nécessité de respecter les droits et d'éviter la législation rétroactive, l'honorable monsieur n'insisterait pas pour faire adopter cette clause additionnelle. J'ai à exposer des raisons pour lesquelles elles ne devraient pas être adoptées en ce qu'elle affecte la province du Manitoba. Cette province a accordé de l'aide à un chemin de fer en retour d'un accord concernant les taux; et si l'honorable monsieur doit insister pour presser l'adoption de cet amendement, ce que j'espère qu'il ne fera pas, je ferai les observations que j'ai préparées; dans le cas contraire, je ne ferai pas perdre de temps à la Chambre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'aimerais que mon honorable ami expose son affaire; je ne doute pas qu'il puisse le faire avec beaucoup de succès, et il est possible qu'il convainque le Gouvernement de se ranger à son avis.

L'honorable M. WATSON: Cet amendement affecte particulièrement le chemin de fer Canadian Northern et ses tarifs. En 1898, la province du Manitoba subissait l'existence d'un monopole, et le Gouvernement provincial faisait tout en son pouvoir pour faire abaisser les taux. Il garantit les obligations pour la construction d'un chemin de fer allant de Winnipeg dans la direction du sud-est et connu sous le nom de Lake Manitoba Railway—la partie sud-est de ce chemin de fer—au taux de \$8,000 le mille, pour obtenir certaines concessions en matière de taux, concessions qui sont clairement exposées dans une convention contenue dans les statuts du Manitoba de 1898, et qui se lit comme suit:

La compagnie s'engage à ce que, pendant la durée de la dite garantie, les dits taux suivants sur le bois mis en corde et les billes à destination des stations de ses propres lignes ne dépassera pas:

Sur le bois mis en corde en chargement de wagon d'un minimum de 30,000 livres:

Pour 25 milles ou moins, 2 cents $\frac{1}{2}$ par 100 livres au plus; pour 50 milles ou moins, 3 cents par 100 livres au plus; pour 75 milles ou moins, n'excédant pas 4 cents par 100 livres; pour 150 milles ou moins, n'excédant pas 4 cents $\frac{1}{2}$ par

100 livres; pour 200 milles ou moins, n'excédant pas 5 cents par 100 livres.

Une disposition probablement plus importante que celle qui affecte le bois en corde était celle qui concernait le bois en grume destiné à être transformé en bois de service. Avant cette époque, presque toutes les billes étaient amenées au lac des Bois en descendant la rivière la Pluie par le flottage, et on les remorquait dans le lac des Bois sur une distance d'environ 100 milles jusqu'au Portage-du-Rat et à Keewatin où elles étaient converties en bois de service. Le bois était ensuite expédié à Winnipeg, à 140 milles plus à l'ouest. Grâce à l'accord conclu avec le chemin de fer Canadian Northern, la compagnie consentait à accepter une garantie du gouvernement du Manitoba et à accorder en retour certains taux que nous considérons valoir la garantie. Le taux sur les billes de sciage de pin et d'épinette pour un parcours de 150 milles, ou de l'endroit où le chemin de fer rejoint la rivière la Pluie à la cité de Winnipeg, ne devait pas excéder \$2.50 par mille pieds, mesure de planche. C'est-à-dire que l'on expédiait les billes à Winnipeg par chemin de fer, où on les convertissait en bois de service, et le coût du transport par mille pieds était de \$2.50, ce qui est un taux très bas, comme en conviendra, je crois, mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Edwards), pour qui le commerce de bois est chose familière.

L'honorable M. EDWARDS: En grume?

L'honorable M. WATSON: En grume—\$2.50 le mille.

L'honorable M. EDWARDS: Un bon marché ridicule.

L'honorable M. WATSON: La province du Manitoba a payé cela en accordant une garantie au chemin de fer. C'est l'une des lignes qui existent présentement, et à l'heure actuelle fonctionne à Saint-Boniface une petite scierie où les billes sont amenées sur ce chemin de fer au taux que j'ai mentionné. Il ne me paraît pas que, étant donné ce cas, le comité doive persister à inclure dans ce bill une clause qui permette à la Commission de supprimer tout accord ou contrat intervenu. Il y a certainement là un droit acquis. On peut prétendre que le Canadian Northern est virtuellement aujourd'hui la propriété du Gouvernement et que la province du Manitoba ne sera jamais appelée à payer la garantie; mais permettez-moi de vous donner une autre raison pour laquelle ceci ne devrait pas être adopté. Dans la suite, le gouvernement du Ma-