

l'autre compagnie. Je n'objecte aucunement à ce que le gouvernement donne des terres à des chemins de colonisation; mais j'objecte certainement à ce que le gouvernement accorde des subventions considérables à n'importe quelle compagnie presque entièrement pour son propre avantage, comme dans le cas de cette compagnie houillère de Galt.

Le charbon fourni aujourd'hui et formera toujours le principal trafic de ce chemin; et bien que je n'objecte pas à ce que le gouvernement donne une subvention en terres pour aider à développer les mines de charbon, je maintiens qu'il devrait limiter le tarif que la compagnie peut exiger pour le transport du charbon. J'ai soulevé cette question, il y a quelque temps, alors que j'ai montré à la chambre le tarif que la compagnie exigeait pour transporter le charbon. Je soutiens que toute compagnie qui reçoit de l'aide du gouvernement fédéral pour développer les richesses naturelles du pays ne devrait pas être mise en position d'arracher au colon jusqu'à son dernier sou pour le combustible. Lorsque cette compagnie a reçu une subvention en terres, j'ai recommandé qu'on lui accordât un octroi plus considérable afin de lui permettre de construire un chemin de fer à voie large, ce qui aurait épargné la nécessité de transborder le charbon. Lorsqu'une compagnie vient ici demander des pouvoirs simplement pour construire un chemin de fer, il n'est pas juste que nous lui imposions certains tarifs; mais lorsque c'est virtuellement le pays qui construit le chemin, comme dans le présent cas, la chambre devrait voir à ce que le public en général bénéficie de la subvention. Relativement au prix du charbon, j'ai déclaré devant cette chambre qu'il était de \$8 la tonne à Calgary. La *Tribune* de Calgary, faisant allusion à mes remarques, dit :

L'an dernier le prix du charbon a été de \$7.50 la tonne. Au commencement de la présente saison, il était de \$8 la tonne. Mais nous payons présentement \$8.50 la tonne la qualité la plus mauvaise qui ait jamais été placée sur le marché.

Cela n'est qu'à 290 milles des mines de Lethbridge.

M. DEWDNEY : Est-ce du charbon de Lethbridge ?

M. WATSON : Peu importe. Lorsque je vous dirai que l'on permet à cette compagnie d'exiger du peuple \$8.50 par tonne pour son charbon, tandis que le même charbon se vend \$7.50 la tonne à Winnipeg, qui se trouve à environ 700 milles des mines, vous verrez que ce n'est que la concurrence sur le marché qui règle les prix. Cette compagnie exige le plus haut prix qu'elle peut obtenir. A Regina et au Portage la-Prairie, le charbon est plus cher qu'à Winnipeg, simplement parce que l'on est obligé de transporter le charbon américain d'autant plus loin. Or, lorsque la chambre accorde une aide importante à une compagnie quelconque, elle a droit de poser les conditions auxquelles la subvention est donnée. Je ne vois pas que la population du Manitoba ou du Nord-Ouest ait aucun intérêt à ce que le gouvernement aide à cette compagnie houillère de Galt. Cette subvention est accordée simplement pour favoriser sir A. T. Galt et sa compagnie. Si nous raisonnions comme l'ont fait hier soir les honorables députés de Saint-Jean relativement au chemin de fer de la ligne courte, nous nous opposerions fortement à cette subvention en terres dans le but de prolonger la ligne Galt jusqu'à la frontière américaine, car cela permettra aux Américains, de faire la concurrence à nos compatriotes pour ce charbon, et conséquemment, si sir A. T. Galt trouve un meilleur marché pour son charbon, il est probable qu'il fera tous ses efforts pour expédier son charbon dans le sud. Il est inutile de demander le vote sur cette question avec le misérable chiffre de 50 députés qui sont restés ici, mais vu l'importance du sujet, j'espérais, après la discussion que nous avons eue, que si cette compagnie venait demander au gouvernement une nouvelle aide, le gouvernement l'obligerait à ne pas exiger plus qu'un certain tarif par tonne, par mille, pour son charbon.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il me semble que le cas actuel n'est pas de ceux au sujet desquels nous puissions procéder d'après les principes ordinaires de l'offre et de la demande. Nous construisons réellement la présente ligne pour cette compagnie, et cette aide supplémentaire va avoir pour la compagnie une importance énorme. Si je suis bien renseigné, cette compagnie a présentement, du moins, le monopole du charbon dans cette région, et le gouvernement pourrait parfaitement, dans le cas actuel, intervenir et dire que si la compagnie reçoit ces 600,000 acres supplémentaires de terres publiques—peu importe quels sont les principes d'économie politique, car nous violons chaque jour les lois d'économie politique dans cette chambre—elle sera obligée de vendre le charbon à un prix qui permette à la population du Nord-Ouest de l'acheter. Il n'y a aucun doute qu'elle pourrait le vendre à Calgary à aussi bas prix qu'à Winnipeg, et réaliser un profit raisonnable, et le gouvernement devrait voir à ce que quelque chose du genre de ce qu'a suggéré l'honorable député fût fait.

M. DEWDNEY : Cela viendra seul.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui, aux dépens du pays.

M. DEWDNEY : Si vous regardez plus loin, vous verrez, deux ou trois autres compagnies qui demandent des subventions en terres dans ce voisinage. Il est presque certain que ces chemins seront construits, et feront la concurrence aux mines de Galt, et je crois que cela contribuera plus que toute autre chose à réduire le prix du charbon. Quant à la valeur des terres, l'honorable député doit se rappeler que la compagnie Galt vend ces terres \$1 l'acre, et qu'elles ne sont pas semblables à celles que nous donnons dans d'autres parties des territoires à quelques-unes des autres lignes.

M. SHANLY : Lorsque cette question a été amenée devant la chambre, dans une occasion précédente, et que l'on a dit que le parlement devrait fixer un tarif pour le transport du charbon sur cette ligne, j'ai dit que la compagnie n'avait pas le pouvoir de fixer les tarifs de chemin de fer sur le charbon au delà de sa jonction avec le chemin de fer du Pacifique canadien, et je me suis informé alors du prix du charbon à Calgary et à d'autres endroits, auprès du gérant de la mine, M. Galt, qui était en ville dans le temps. Il m'a répondu que la compagnie ne vendait point de charbon à Calgary, et que Winnipeg était le seul endroit où elle eût un agent pour vendre son charbon. Le charbon est acheté par les détaillants, et la compagnie n'en peut pas contrôler le prix à Calgary. Si le détaillant peut obtenir un prix élevé grâce au défaut de concurrence, la compagnie n'en est pas responsable. L'élargissement de la voie me paraît être d'une importance vitale pour ces mêmes intérêts dont parle l'honorable député de Marquette, vu que cela permettra à la compagnie de transporter le charbon à beaucoup meilleur marché. On exige présentement plus cher pour transporter le charbon parce qu'il faut le changer de wagons à Dunmore, l'enlever des wagons de la voie étroite pour le placer dans des wagons de voie large. L'élargissement de la voie sera sans doute un pas vers la réduction du prix de cet article sur le marché. Mon honorable ami dit que la compagnie paiera l'élargissement de la voie avec la nouvelle subvention en terres, mais les 2,600 acres par mille seront loin de suffire au coût de ces travaux. Ce pays est un de ceux où le frêt même par voie ferrée double presque le prix de vente, et le coût des traverses est doublé et quelquefois triplé par le frêt dans cette partie-là du pays. L'élargissement de la voie va coûter très cher, et en attendant la vente des terres la compagnie est obligée de trouver tout l'argent nécessaire à l'exécution de ces travaux. Elle a jusqu'à présent trouvé tous les fonds dont elle avait besoin, et je crois que si les honorables députés qui objectent à l'octroi de ces terres pouvaient voir la ville extraordinaire qui a surgi près des mines de Lethbridge, ils