

nes qui constituent cette compagnie. Tout ce que je puis dire, c'est que je sais qu'il y a du charbon dans cette région, qu'on l'exploite et qu'on l'utilise et que les citoyens du Manitoba espèrent pouvoir obtenir du charbon bitumineux à bon marché, ce qu'ils n'ont pu obtenir jusqu'aujourd'hui.

M. CHARLTON : L'allusion faite à l'opération Dunsmuir sur l'île Vancouver me rappelle que lorsque les résolutions relatives à cette opération furent soumises à la chambre, c'est à peine s'il s'est trouvé un député pour protester contre elles.

M. MITCHELL : J'ai protesté contre elles.

M. CHARLTON : Une demi douzaine peut-être de députés protestèrent, et cependant, le gouvernement imposa la proposition, et lorsqu'on affirma que les associés de M. Dunsmuir étaient M. Huntingdon de San Francisco et à M. Croker de San Francisco, deux magnats du chemin de fer Central Pacific, et que c'était une entreprise américaine contrôlée par des capitalistes américains, l'assertion fut accueillie par des sarcasmes et l'on se moqua de moi, en disant que j'avais toujours eu un penchant pour les Américains et que je devais être content. Depuis lors, j'ai voyagé sur le chemin de Vancouver à Nanaimo, un chemin qui côtoie le littoral, un chemin construit ostensiblement dans le but de développer les mines de houille de Vancouver, et qui, cependant, n'a pas sensiblement apporté de facilités au développement de ces mines. La propriété cédée alors sur cette île pourra plus tard valoir plusieurs centaines de millions de piastres ; elle fut concédée à de rusés et adroits spéculateurs qui en appellèrent au gouvernement de cette manière habile dont les spéculateurs savent toujours faire ces sortes d'appel ; ils obtinrent ce qu'ils voulaient, grâce à l'incurie, au manque de connaissance et de sollicitude du gouvernement pour les intérêts dont il a la garde.

La chose s'est répétée maintes et maintes fois. Les autres parties du pays en offrent des exemples nombreux et on est à faire, ce soir, des subventions absolument du même genre, subventions faites dans l'intérêt de quelques particuliers, au détriment de l'intérêt des millions de citoyens qui habiteront plus tard ce pays. Je dis que le gouvernement mérite un blâme sans réserve pour l'indifférence dont il fait preuve dans cette affaire. Il mérite d'être doublement blâmé, parce qu'il ne veut même pas limiter le prix auquel ces terres devront être vendues par les compagnies auxquelles elles sont concédées. Assurément, le gouvernement pourrait, au moins, après avoir gaspillé l'héritage de nos descendants, imposer quelques restrictions à ces compagnies, et donner un peu de justice à ceux qui s'établiront sur ces terres, en déterminant, pour la protection des colons, un prix maximum qui suffira amplement à construire le chemin. S'il s'y refuse, il sacrifiera absolument et sans réserve les intérêts du peuple à l'intérêt des spéculateurs et des capitalistes.

M. WATSON : L'honorable député de Selkirk trouve ridicule que je demande à la chambre de fixer un taux maximum pour le transport du charbon sur cette ligne. L'honorable député devrait pourtant savoir que ma proposition n'est aucunement ridicule. On a prétendu la même chose pour le chemin de la compagnie Galt, et nous avons depuis constaté au Manitoba et au Nord-Ouest, qu'il est malheureux que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de fixer un taux maximum pour le transport du charbon sur ce chemin. Cette compagnie

est en mesure de faire \$4 par tonne sur son charbon. Elle contrôle la production et ne vend le charbon qu'au prix auquel elle peut le vendre pour faire concurrence au charbon américain. Nous souffrons dans ce pays des taux élevés exigés pour le transport du charbon. Le gouvernement fédéral transporte le charbon sur l'Intercolonial pour trois dixièmes de centins par tonne par mille et cependant, au Manitoba, le taux est de 1½ centin par tonne par mille. Quand nous souffrons ainsi, il est du devoir du représentant du Manitoba de mettre le pays en garde contre des lois de ce genre et de voir à ce qu'on procure au peuple le combustible dont il a besoin au plus bas prix possible. Il est de mon devoir, dans ces circonstances, de faire des propositions au gouvernement et, que celui-ci les accepte ou non, j'aurai fait mon devoir. Je manquerais à mon devoir si je restais silencieux quand je vois le gouvernement venir en aide à un chemin dans l'intérêt d'une compagnie qui possède une mine de houille, sans demander que le public participe à ces avantages et voir à ce que tous les bénéfices n'aillent pas à la compagnie.

M. MILLS (Bothwell) : Je crois qu'il est bon que le gouvernement ne perde pas de vue, en ce qui concerne les minéraux dans le Nord-Ouest, qu'il s'agisse de métaux précieux, de métaux ordinaires ou de source de pétrole, l'opportunité de ne pas sacrifier l'honoraire, mais de conserver à la Couronne son intérêt de propriétaire, afin de pouvoir obtenir un droit régulier ou un revenu pour la population qui pourra plus tard s'établir dans ces régions. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'avantages pour l'individu qui achète des terres dans le but de cultiver le sol, à posséder des minéraux du sous-sol, et il serait avantageux pour la Couronne d'annuler le droit de propriété de ces minéraux. Il vaudrait beaucoup mieux avoir affaire à la Couronne dans une question de ce genre, qu'à cinquante propriétaires ordinaires.

Quant à garder le contrôle des terres publiques et à ne pas laisser aux compagnies de chemins de fer à fixer un prix, j'attirerai l'attention du ministre sur un bill que j'ai présenté, et il y a quelques années seulement, le bill du chemin de fer de colonisation, dans lequel il est décrété ce qui suit :

Si le gouverneur en conseil le juge à propos au lieu de donner des terres à la compagnie, il sera loisible de lui payer de temps à autre le produit de la vente des terres le long de la ligne et dans un rayon de six milles du dit chemin de fer, jusqu'à ce que la compagnie ait reçu une somme n'excedant pas \$10,000 par mille.

Le gouvernement peut fixer ce qu'il croit être une valeur maximum raisonnable, et alors, il sera de l'intérêt de la compagnie de vendre ses terres à un prix raisonnable. S'il se trouve que les terres ont une valeur plus forte, le gouvernement aura le droit de le dire, mais il ne perdra pas le contrôle de prix.

M. WATSON : En ce qui concerne le prix du charbon, en consultant mon honorable ami, le député d'Assiniboia-ouest (M. Davin), j'apprends que le prix du charbon Galt est de \$8 la tonne à Regina, tandis que le même charbon est livré à Winnipeg pour \$7 la tonne, bien que le trajet soit de 370 milles plus long. C'est que le charbon américain lui fait concurrence à Winnipeg. C'est donc une question, non de valeur du charbon, mais de taux du fret.

M. DEWDNEY : Depuis que ces résolutions ont été présentées, j'ai remarqué qu'il y a une erreur