

Naturellement c'est au parlement à déterminer d'année en année, s'il prolongera le délai et si la compagnie a fait preuve d'une bonne foi telle que cela puisse justifier la prolongation du délai. Nous avons souvent fait cela. Les gens viennent ici d'année en année pour faire prolonger le délai de leurs chartes, et c'est à peine si je me rappelle un cas où cette prolongation leur a été refusée. Le seul cas dans lequel elle a été refusée est celui du chemin de fer auquel l'honorable député d'Oxford-Sud a évidemment fait allusion et dans ce cas il n'a été prolongé que jusqu'à une certaine date et il devait ensuite être périmé à moins que certaines choses ne fussent faites. Ces choses n'ont pas été faites et la charte a été annulée.

M. CHARLTON : En ce qui concerne la concession proposée à la compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine Hat, je puis dire que c'est une courte ligne de chemin de fer, un simple embranchement pour aller à une mine de charbon et qui doit être construite dans le but exprès de donner plus de valeur à la mine de houille.

M. WHITE (Cardwell) : Dans le but de développer la mine et de procurer du charbon à bon marché aux consommateurs.

M. CHARLTON : Il peut y avoir des doutes sur la question de savoir si c'est là une entreprise d'utilité publique, dans un sens qui puisse justifier le gouvernement de donner une forte concession à une compagnie minière dans le but de donner de la valeur à sa propriété.

M. WHITE (Cardwell) : Cette augmentation de valeur ne sera donnée à la propriété qu'en la développant comme moyen d'augmenter l'approvisionnement du charbon nécessaire par les colons de tout le Nord-Ouest et la concurrence qui sera créée de cette manière aura pour effet de leur procurer la houille à meilleur marché. Il y a un an ou deux, nous avons accordé de la même manière une subvention à une autre compagnie de chemin de fer et de houille, et il en est résulté un grand avantage. Cette subvention particulière est demandée par une pétition du peuple de toutes les parties du Nord-Ouest. Il n'y a peut-être pas une subvention à un chemin de fer au Nord-Ouest qui soit plus ardemment désirée par le peuple de cette région que celle-ci, car c'est l'opinion générale qu'elle développera les houillères, augmentera l'approvisionnement du charbon et par là diminuera les prix.

M. CHARLTON : Si c'était là la seule source d'approvisionnement du charbon, peut-être qu'il y aurait plus de force qu'il n'y en a réellement dans les arguments de l'honorable ministre. A la face même de cette proposition, il me semble que ceci est une compagnie possédant une mine de houille, à environ huit milles du chemin de fer du Pacifique Canadien, et que, dans le but de développer cette propriété et de lui donner de la valeur, il est nécessaire d'avoir un court embranchement jusqu'au chemin de fer du Pacifique Canadien, et la compagnie sent qu'il sera plus avantageux pour elle d'obtenir du gouvernement fédéral qu'il donne de la valeur à sa propriété que de dépenser son propre argent dans ce but. Cette Chambre ne devrait pas accorder 6,400 acres par mille pour venir en aide à un court embranchement de chemin de fer dont tout le bénéfice ira aux propriétaires de la mine de houille. Je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence au Nord-Ouest. Il y a un grand nombre de houillères et on est constamment occupé à les mettre en exploitation. Il n'est pas dit qu'il soit essentiel que cette mine particulière soit ouverte, mais il n'y a aucun doute que ce serait très avantageux pour les propriétaires de la mine si le gouvernement construisait ce chemin de fer. J'ai beaucoup de doute sur l'opportunité de cette concession. Ce n'est pas un chemin de fer qui soit d'un avantage général, mais c'est un embranchement dans le but d'atteindre une mine de houille et de lui donner plus de valeur.

M. WOOD (Brockville) : Au sujet de cette mine, je puis dire que l'an dernier, pendant mon séjour au Nord-Ouest, j'ai visité Medicine-Hat, et je sais que la population de cet endroit ressent profondément le besoin d'une concurrence qui ouvrirait les communications avec cette houillère. De plus, on m'a informé qu'on avait envoyé ici des pétitions demandant au gouvernement d'accorder une subvention soit en terres ou en argent, afin que la compagnie pût construire un chemin du chemin de fer du Pacifique Canadien jusqu'à sa mine. Je ne vois pas de raison pour qu'une compagnie de ce genre organisée pour exploiter une mine de houille, ne reçoive pas une subvention, aussi bien qu'une compagnie organisée pour traverser n'importe quelle partie du pays. Je n'ai aucun intérêt quelconque dans la compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, mais ayant conversé avec un grand nombre de résidents de Medicine-Hat, et les gens qui habitent plus haut ou plus bas, je sais comme question de fait—et mon témoignage est désintéressé—que les gens tiennent beaucoup à ce que cette subvention particulière soit accordée et à ce que cette mine soit ouverte.

M. DAVIN : Je n'ai aucun intérêt quelconque dans cette compagnie, excepté en ma qualité de propriétaire à Régina; mais je puis dire à l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) qu'il se trompe lorsqu'il suppose que cette ligne ne peut être considérée que comme un moyen d'améliorer la propriété de la compagnie houillère. Le fait est que le problème du charbon à bon marché au Nord-Ouest n'a pas encore été résolu, et, en conséquence dans un pays où il y a si peu de bois que dans toute l'Assiniboia, il existe un vif désir qu'il y ait plus de concurrence sur le charbon. La concurrence entre la compagnie de charbon anthracite des États-Unis et la compagnie Galt n'a pas fait baisser le prix du charbon de façon à ce qu'il puisse être vendu à un prix raisonnable. Voici ce qu'elle a fait: la compagnie de charbon Galt a fait tomber le prix du chiffre exorbitant de \$17 le tonneau à \$15, puis à \$14 et l'an dernier à \$13.50 à Régina; naturellement il était plus cher à Medicine-Hat. C'est là un prix énorme à payer pour le combustible. Le prix payé pour le charbon Galt est \$7.50; je n'ai pas besoin de dire que c'est un prix trop élevé pour du charbon mou. De sorte que nous n'avons pas encore la concurrence qui puisse faire baisser le charbon à un prix qui permette au colon d'avoir tout l'avantage de nos immenses gisements de houille, et je crois que c'est un acte très sage de la part du gouvernement que de venir en aide à cette compagnie de chemin de fer.

M. SCARTH : Contrairement à quelques-uns de mes honorables amis, je suis fortement intéressé dans cette subvention. J'ai dans cette question les intérêts de la population de Winnipeg. Des pétitions sont venues des citoyens de Winnipeg, tout comme des citoyens d'un grand nombre d'autres endroits du Manitoba, demandant que cette subvention soit donnée. Winnipeg veut avoir du charbon à bon marché, et plus vous ouvrirez des mines de charbon bitumineux plus il sera facile aux citoyens de Winnipeg la ville principale du Manitoba d'avoir du charbon à bon marché. J'espère donc, dans l'intérêt de Winnipeg, ainsi que dans l'intérêt du Manitoba, qu'il n'y aura aucune objection à cette subvention.

M. CHARLTON : Peut-être que l'honorable ministre me dira quels sont les propriétaires de cette mine de charbon et les promoteurs de cet embranchement devant conduire à la mine ?

M. WHITE (Cardwell) : Les propriétaires sont des messieurs de Toronto et d'autres du Nord-Ouest; je ne puis me rappeler leur noms.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce une compagnie légalement constituée ?

M. WHITE (Cardwell) : Oui.