

retiré aucun profit direct ou indirect de la construction d'une forte partie du chemin de fer du Pacifique Canadien, si ce n'est le transport accéléré vers l'Est, et sous ce rapport chacune des autres provinces tire le même avantage que nous. Maintenant, je crois pouvoir démontrer par les états des affaires du commerce et de la navigation que la Colombie-Anglaise a droit à une aide quelconque de la part du gouvernement sous forme de subvention aux chemins de fer. Je vois que les exportations depuis 1880 jusqu'à 1886 inclusivement ont été de près de \$21,000,000, et pendant le même temps, nous avons payé en droits de douanes seulement, \$5,368,219, et pour l'accise, \$415,849. Je vois que l'augmentation des droits de 1880 à 1886, a été de 96 pour 100. En examinant ces données statistiques se rapportant à la province je trouve la même preuve de prospérité. De 1880 à 1885 la propriété foncière a augmenté de valeur dans la proportion de 59 pour 100, et la propriété mobilière dans la proportion de 47 pour 100. Les rapports de 1886 ne sont pas à la bibliothèque, mais je crois qu'ils établiraient que la proportion est beaucoup plus forte. La proportion de l'assistance des enfants aux écoles a augmenté de 63 pour 100. Je vois que l'ensemble des sommes payées à la douane par la population du Dominion, par tête, est de \$4.49, pendant que les habitants de la Colombie-Anglaise ont payé \$17.66 par tête, soit 400 pour 100 de plus que n'importe quelle autre province; je crois donc juste notre prétention d'avoir notre proportion des subventions accordées aux chemins de fer des anciennes provinces. Puis on peut demander si nous avons des chemins de fer qui puissent réclamer assistance de la part du gouvernement. Je dois dire que nous en avons trois: d'abord celui de Caribou, commencé par le gouvernement provincial. Depuis quelque temps le gouvernement de la Colombie-Anglaise a essayé de favoriser l'exploitation des mines de quartz à Caribou, et il s'est convaincu que le seul moyen de réussir est d'avoir le transport à bon marché. Ayant cet objet en vue, il a délégué M. Bell, ingénieur de haute réputation, pour étudier la route, et il a fait rapport qu'on pourrait trouver une ligne de 288 milles de long, que l'on peut construire à raison de 7½ millions de dollars. Je vais donner quelques extraits de ce rapport.

Depuis quelques années les lignes de chemin de fer ont été allongées et la colonisation a fait des progrès. Des minerais qui ne pourraient être exploités qu'à raison d'un rendement de \$25 à \$50 la tonne, sont aujourd'hui considérés comme riches parce que l'extraction peut s'en faire à un coût fort réduit. Des gisements non exploités jadis jugés sans valeur sont aujourd'hui estimés à des milliers de dollars. Des filons qu'on laissait autrefois se perdre sont maintenant fouillés et éprouvés. La concentration va fournir de l'emploi à nombre de personnes dans un avenir rapproché.

A ce propos il est bon de remarquer qu'une forte proportion des cinquante millions de dollars en or extraits jusqu'à présent de la Colombie-Anglaise provient du creek William, et cependant tous les mineurs de la Colombie-Anglaise ont l'habitude d'affirmer qu'il y a aujourd'hui autant d'or au fond du creek William que ce qui en a été tiré. La même autorité ci-dessus citée dit :

La valeur de l'or dans les filons, non seulement du quartz, mais des mines hydrauliques, est quelque chose d'énorme. Les mineurs les plus pratiques de la Californie considèrent qu'au moins la moitié de l'or des placers est perdue—ou plutôt n'est pas sauvée.

Il y a déjà de livrés à l'inspection dans la région de Caribou, des gisements de quartz variant en longueur de sept à soixante-dix pieds, et en profondeur de 20 à 180 pieds, chacun desquels a donné comme essai moyen, l'an dernier, comme le constatent les inscriptions faites au bureau de Baskerville, des résultats très satisfaisants.

Si donc ces gisements étaient dans un état plus avancé de développement (comme ils vont l'être bientôt, grâce à l'aide accordée par votre gouvernement), qui pourrait douter, des vastes proportions que va probablement prendre cette exploitation sur la seule ligne qui sert à ce district.

Voyant que votre gouvernement, après avoir bien pesé la responsabilité qui s'attache au fait d'accorder de l'aide par voie d'emprunt, donne à certaines conditions, pour favoriser l'extraction du quartz, a jugé à propos de prendre cette mesure, il semblerait naturellement qu'on ne peut donner de meilleure preuve de la confiance que l'on a pour l'avenir de l'exploitation des gisements de quartz dans la Colombie-Anglaise, et l'on ne peut faire valoir de plus fort argument pour favoriser la construction d'un chemin dans ce district, inspirant assez de confiance pour gagner cette importante concession.

Mais les gisements de quartz actuellement exploités dans la Colombie-Anglaise ne forment pas une forte proportion de ceux dont l'existence

est connue des mineurs pratiques dans le district de Caribou, et si l'on pouvait seulement obtenir le transport à bon marché pour atteindre ce district, alors par parité de raison, il ne s'écoulerait pas un bien long temps avant que l'on vit la même activité dans les travaux miniers de la Colombie-Anglaise que celle dont on a vu le spectacle dans la Californie après la construction des chemins de fer.

Je dois dire qu'il y a déjà dans la Colombie-Anglaise des gisements et des filons qui ont été essayés et ont acquis un développement qui justifie l'affirmation que si nous avions des chemins donnant le transport à bas prix, ces mines fourniraient de l'emploi non seulement à des milliers, mais à des centaines de milliers de personnes. La ligne pour laquelle une demande a ensuite été faite est celle de Kootenay et Athabaska. A propos de ce chemin je dirai simplement qu'il a pour objet d'ouvrir un vaste district forestier sur la rivière Kootenay et de riches mines sur les bords du lac Kootenay. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a accordé à cette fin une concession de 300,000 acres de terre. L'autre compagnie qui est en position de profiter d'une subvention et qui, je pourrais ajouter, a une réclamation à faire valoir auprès du gouvernement fédéral, est celle du chemin de fer de Shuswap et Okanagan. La ligne doit aller jusqu'au lac Okanagan, qui a environ 75 milles de long et est navigable pendant toute la saison. Quand le premier ministre est allé dans la Colombie-Anglaise l'an dernier, il a reçu une députation qui lui a soumis l'affaire, et je crois qu'il a donné à entendre qu'un secours serait voté pendant la présente session. Ce chemin va traverser le plus riche district agricole de la province. Il y a quelque temps le gouvernement a envoyé un ingénieur et un expert pour faire rapport au sujet des états fournis par la compagnie. Le rapport justifie l'énoncé qu'il y a 300,000 acres de terre dans ce district qui ne peut être surpassée en valeur non seulement dans la Colombie-Anglaise, mais dans toute la Confédération. Il y a un rendement de blé équivalant à 60 boisseaux par acre, non dans des champs restreints, mais couvrant des étendues de cent acres de superficie. La moyenne est fixée à ce qu'on considère comme un chiffre peu élevé, savoir : 33½ boisseaux de l'acre pour tout le district. Quand on voit que la Colombie-Anglaise importe annuellement 60,000 barils de farine et que nous y avons 340,000 acres des plus belles terres à blé de la province, je crois que les promoteurs de cette compagnie peuvent légitimement compter sur l'aide du gouvernement fédéral et sur son désir de donner du développement à son projet de politique nationale. Cette compagnie a reçu l'appui de toute la province de la Colombie-Anglaise, d'une extrémité à l'autre. A une réunion de la Chambre de commerce, chambre qui siège à trois cent cinquante milles de la ligne projetée, la résolution suivante a été adoptée il y a quelque temps :

Attendu qu'une vaste étendue de riche terre arable va se trouver ouverte par la construction du chemin de fer de Shuswap et Okanagan et que des ressources minières et autres vont en recevoir du développement au grand avantage de cette province et de la Confédération en général ;

Et attendu que la législature provinciale, après avoir entendu les témoignages au sujet du fait qu'il est désirable de développer les affaires de cette partie de la province au moyen de ce chemin de fer, a accordé à cette compagnie une subvention de \$4,000 par mille, ou pas plus de \$200,000 ;

Et attendu que cette subvention n'est nullement suffisante pour permettre aux promoteurs de mener l'entreprise à fin ;

Qu'il soit résolu que la chambre de commerce de la Colombie-Anglaise demande respectueusement qu'il plaise à Son Excellence le gouverneur général en conseil accorder à la compagnie de chemin de fer de Shuswap et Okanagan une subvention libérale qui lui permette d'exécuter cette importante entreprise ; et que le secrétaire reçoive instruction d'adresser copie de la présente résolution, revêtue du sceau de la chambre, à l'honorable ministre des chemins de fer, et d'adresser aussi copie de cette résolution aux représentants de la Colombie-Anglaise dans le parlement du Canada, à Ottawa, avec prière d'employer leur influence et de faire leurs efforts pour favoriser ce projet.

Lorsque le gouvernement provincial, avec son mince revenu, accorde une subvention de \$200,000 à un chemin de fer de 51 milles de long, subvention égale à un tiers du revenu de la province, je crois que le gouvernement pro-