

sur le développement de Spokane qui, il y dix ans, avait subi un mouvement de recul, grâce à une fièvre de spéculation sur les terres, fièvre qui s'était terminée par un désastre pour les intéressés. Néanmoins, cette localité a fait pendant les cinq ou six dernières années, des progrès appréciables, dus presque en totalité à la richesse venant du district de Kootenay dans la Colombie-Britannique. Le commerce de cette région a pris presque exclusivement la route de l'Etat de Washington. Il y a environ dix-huit mois, nos prédécesseurs étudièrent la question de subventionner un chemin de fer devant traverser ce qui est connu sous le nom de Défilé du Nid de Corbeau. Afin de reprendre, si possible, une partie du commerce qui avait pris la direction du sud, des négociations furent entamées, mais elles n'aboutirent pas.

La législature de la Colombie-Britannique avait accordé dès 1888 une charte à un chemin de fer et avait largement subventionné cette voie, lui accordant vingt milles acres de terre par mille, une partie de cette subvention en terre se trouvant située dans un district où il y a, assure-t-on, de fortes couches de houille. En dépit de toute cette aide, et bien que l'on connut que cette voie ferrée devait pénétrer dans une région très riche, les intéressés ne purent réussir à prélever les fonds nécessaires pour exécuter le projet.

En janvier dernier, suivant les renseignements que j'ai eus, certaines personnes qui sont aussi intéressées dans le chemin de fer du Pacifique canadien, achetèrent des actions du chemin qui était alors connu sous le nom de Le Méridional de la Colombie-Britannique, et des propositions furent faites au gouvernement par lesquelles on s'engageait à construire une voie ferrée, si une subvention suffisante était accordée.

Vu que depuis un grand nombre d'années, des plaintes très vives s'étaient produites contre les taux prélevés par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et comme on prétendait que c'était dû aux prix de transport élevés en vigueur dans le Nord-Ouest si cette région ne s'était pas développée dans une plus large mesure, comme on avait allégué aussi de temps à autre que les colons de ces territoires avaient à payer des taux plus élevés que ceux établis au sud de la frontière, le gouvernement crut qu'il s'offrait là une occasion favorable, si la Compagnie du chemin de fer du Pacifique

canadien consentait à reviser son tarif et à offrir des avantages appréciables à la population du Nord-Ouest, d'étudier la question relative à une subvention. Pendant trois mois environ, des négociations furent faites entre les membres du gouvernement et la compagnie, dans le but de s'assurer quelles réductions celles-ci consentirait à faire. Le résultat est maintenant incorporé dans le projet de loi soumis en ce moment à l'approbation de cette Chambre.

On constatera que l'abaissement du tarif pour le transport des marchandises prévu par ce projet de loi est très important.

Je crois qu'un examen a été fait des tarifs exigés par la compagnie et que l'on a constaté qu'ils n'étaient pas en réalité plus élevés que ceux en vigueur sur le Pacifique du Nord, ou le Grand septentrional, ou encore sur le Pacifique-Union, bien que ces taux fussent considérés comme très onéreux pour les colons du Nord-Ouest. En vertu de la charte accordée en 1881 à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, il est stipulé comme l'une des conditions du contrat, que les tarifs ne seront pas sujets à la ratification du Parlement. Une convention fut faite par laquelle ces tarifs ne seraient pas réduits avant que les recettes eussent atteint une somme excédant dix pour cent sur le capital réellement dépensé pour la construction de la ligne. Telle était la position de la compagnie.

Néanmoins, le gouvernement considéra qu'il était extrêmement important de faire pénétrer une voie ferrée dans cette riche contrée, vu surtout qu'elle contenait, disait-on, de la houille, et que cette houille serait un facteur important dans le développement des mines du Kootenay méridional.

On m'informe qu'à l'heure qu'il est, le coke coûte environ seize piastres par tonne, tandis que si on avait accès aux mines situées juste à l'ouest du Défilé du Nid de Corbeau, ce coke pourrait être livré aux houillères moyennant cinq piastres par tonne environ. De sorte qu'il y a une marge très large, ce qui permettrait l'exploitation de ces mines qui sont considérées comme devant donner un faible rendement, vu qu'elles sont loin d'être riches. Comme vous le verrez, honorables messieurs, la compagnie a aussi consenti à ce que ce chemin de fer et tous les lignes appartenant à la compagnie situées dans la