

Dans ces circonstances, il est temps, à mon avis, que le gouvernement déclare que le privilège de construire un chemin de fer à travers la gorge du Nid-de-Corbeau est offert à la concurrence publique, c'est-à-dire que l'on devrait revenir sur la détermination exprimée, il y a quelques années, par le gouvernement, de donner ce privilège de préférence à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne blâme pas particulièrement la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à ce sujet. Si le chemin n'a pas été construit, c'est probablement à cause de la dureté des temps, plutôt que par suite de son mauvais vouloir. Il est très probable que la compagnie n'a pas pu négocier les emprunts nécessaires pour construire ce chemin, mais je ne crois pas qu'il importe particulièrement au Canada, ou à cette région qui est spécialement intéressée, que la ligne soit construite par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'apprends que des capitaux considérables ont été placés dans la région de Kootanie, que quelques-uns des citoyens les plus riches des Etats-Unis y ont acquis des intérêts; de fait, j'apprends avec peine, que la région a été développée plutôt à l'aide des capitaux américains que des capitaux canadiens ou anglais. Cela provient probablement de ce que les Américains connaissent mieux que les autres cette contrée, et qu'il y a aux Etats-Unis un grand nombre de personnes qui entendent l'exploitation des mines et sont prêtes à y risquer leur argent, quand elles voient qu'elles ont un pays valant la peine d'être développé.

A tout événement, il est de fait, et l'honorable député de Yale (M. Mara) dira comme moi, qu'une très grande partie du développement des mines de Kootanie est due à l'initiative de capitalistes américains. Il ressort clairement des faits exposés, et qui sont sans doute exacts, que si les capitalistes américains s'emparaient du projet et construisaient le chemin, ce serait d'un immense avantage pour la fonte du minerai dans la région; et c'est probablement ce qu'ils feraient sans la position dans laquelle a été placé le chemin de fer du sud de la Colombie Anglaise depuis que sa charte a été virtuellement suspendue par la déclaration du gouvernement qu'il réserverait pendant une période raisonnable la gorge du Nid-de-Corbeau pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne blâme pas tout à fait cette détermination de la part du gouvernement, mais je désire lui faire remarquer, de même qu'à la Chambre, que le temps est arrivé de retirer ce privilège à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le gouvernement a subventionné une partie de la ligne; cette subvention n'est donnée à aucune compagnie en particulier, mais elle est affectée à un chemin de fer devant être construit d'un point à un autre, sur une longueur de trente à quarante milles. J'ignore si le gouvernement va encore subventionner des voies ferrées, mais il ne saurait plus judicieusement accorder une subvention raisonnable à une entreprise qu'à un chemin de fer allant dans la région de Kootanie par la gorge du Nid-de-Corbeau, pour montrer l'intérêt qu'il porte au développement de l'industrie minière, qui n'est qu'à son début dans cette région, mais qui va sans doute progresser beaucoup, et qui souffre considérablement de l'insuffisance de communications par voies ferrées, et pour réduire le coût du coke, qui est aujourd'hui très élevé. Si le coût du coke peut être réduit de \$14 à \$7 la tonne, le gouvernement sera très justi-

M. MARTIN.

fiable de prendre en considération l'avantage qu'il y aura de fondre le minerai dans le pays au lieu de l'expédier aux Etats-Unis. J'imagine que les autres parties du Canada seront très heureuses de voir accorder une subvention à un chemin de fer pour une fin aussi louable que celle de favoriser le développement des immenses richesses minières que l'on croit—avec raison—exister dans l'est et l'ouest de Kootanie.

M. PRIOR: M. l'Orateur, en parlant sur une motion précédente, l'honorable député de Winnipeg (M. Martin) a jugé à propos de blâmer le gouvernement de s'être intéressé subitement aux rapides Saint-André, près de Winnipeg, insinuant que c'était en vue des élections prochaines. J'aimerais savoir quel motif le pousse à s'intéresser si fortement à la Colombie Anglaise. Il (M. Martin) a plusieurs motions sur l'ordre du jour concernant les affaires de la Colombie Anglaise depuis le nord jusqu'au sud, et je pourrais peut-être lui dire que l'approche des élections y est pour quelque chose.

L'honorable député (M. Martin) a dit avec vérité que le chemin de fer du sud de la Colombie Anglaise est un chemin qui devrait être, dans l'intérêt du pays, construit et subventionné. Je crois sincèrement que les terrains houillers de ce voisinage sont les plus importants du continent américain. On peut croire que c'est exagéré, mais le fait est prouvé par les rapports de tous les ingénieurs qui ont visité cet endroit et examiné ces gisements de charbon. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Winnipeg (M. Martin) il y a de magnifiques couches de charbon semi-anthracite et de charbon bitumineux et de houille grasse. Des couches superposées de trente pieds, vingt pieds, six pieds, et jusqu'à 148 pieds de charbon. On sait que ce charbon couvre une étendue de plus de 250,000 acres de terre.

La Compagnie du chemin de fer du sud de la Colombie Anglaise a une charte du gouvernement provincial depuis la passe du Nid-de-Corbeau jusqu'au lac Kootanie. La compagnie a, depuis plusieurs années, fait son possible pour se procurer des capitaux aux fins de construire ce chemin et de développer ces mines. Elle a dépensé, m'a-t-on dit, plus de \$100,000 en arpentages et en explorations. Elle a eu les meilleurs courtiers et hommes de finances à Londres et ailleurs pour essayer de placer sur le marché les débentures de la compagnie, mais à cause de la grande crise financière qui a sévi depuis quelques années, il lui a été impossible de se procurer les fonds nécessaires pour exécuter cette grande entreprise. Le gouvernement de la Colombie Anglaise, durant la session actuelle de la législature, a jugé à propos d'accorder deux ans de plus pour commencer les travaux, sachant que la compagnie faisait les plus grands efforts pour faire construire ce chemin. Le gouvernement a subventionné trente-huit milles de ce chemin, et je dirai à l'honorable député de Winnipeg (M. Martin), qui a prétendu que le gouvernement détenait cette passe pour empêcher d'autres chemins de fer d'y arriver, que le ministre des Chemins de fer a envoyé un ingénieur aux fins d'examiner la passe. Il y avait certains difficultés entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du chemin de fer de la Colombie Anglaise, mais l'ingénieur a constaté qu'il y avait place pour quatre chemins de fer à l'endroit le plus étroit de la passe. Conséquemment, il n'est tout à fait juste de dire