

rances maritimes, manufacturiers, marchands et autres, de la cité de Montréal ou d'ailleurs, concernant un havre de refuge au Petit Métis.—(M. McShane.)

M. SCRIVER: Suspendu.

M. L'ORATEUR: Mis de côté.

M. SCRIVER: J'espère que l'on va permettre que cette motion soit suspendue, ainsi que la motion suivante inscrite au nom du député de Montréal-centre (M. McShane).

M. FOSTER: Il faudrait donner une bonne raison pour obtenir la suspension d'une motion à cette période avancée de la session. Il y a un mois nous avons eu une entente dans cette Chambre, d'après laquelle ces motions seraient mises de côté, si elles n'étaient pas présentées quand viendrait leur tour. Je crois que nous devrions nous en tenir à cette entente, à moins de raisons très bonnes. Parce qu'un député n'est pas présent quand son avis de motion est appelé, je ne crois pas que cela dût être considéré comme une raison suffisante, car nous sommes sensés être ici lorsque les motions sont appelées.

M. MARTIN: Le tour de cette motion n'est pas venu depuis que cette entente a eu lieu. Mais au contraire, la motion de l'honorable député de Bruce (M. McNeill) a été appelée à trois ou quatre reprises depuis lors, et chaque fois elle a été suspendue uniquement pour la commodité de l'honorable député.

M. L'ORATEUR: A l'ordre!

M. MARTIN: Autant que nous sachions.

M. SCRIVER: Il serait regrettable, je crois, que la règle fût appliquée dans le présent cas. Je suppose qu'il a été absolument impossible à l'honorable député de Montréal-centre de revenir ici aujourd'hui. J'avais consenti à appuyer sa motion, mais je n'aime pas à prendre sur moi de la présenter en l'absence de l'honorable député au nom de qui elle est inscrite.

M. FOSTER: Si nous permettons toujours que les motions soient suspendues, nous ne pourrions jamais épuiser l'ordre du jour. La règle invariable a été que, lorsque nous étions arrivés à une certaine phase de la session, les motions fussent mises de côté à moins que leurs auteurs ne fussent prêts à les présenter. Cette motion peut être remise sur l'ordre du jour si l'honorable député le désire. Pour ce qui regarde la motion de l'honorable député de Bruce (M. McNeill), la dernière fois qu'elle a été appelée le chef de l'opposition a consenti à ce qu'elle fût suspendue. Aujourd'hui, elle a été suspendue parce que le secrétaire d'Etat désirait prendre part au débat qu'elle allait soulever, mais ne le pouvait pas cette après-midi. C'est une motion très importante.

M. SCRIVER: J'espère que le leader de la Chambre n'insistera pas pour que cette motion soit mise de côté aujourd'hui. Qu'on la suspende pour cette fois.

M. DAVIES (I.P.-E.): Je ne crois pas que l'honorable ministre puisse refuser cette demande.

M. FOSTER: Suspendue.

CHEMIN DE FER DU SUD DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. MARTIN: Je demande—

Copie de tous arrêtés ministériels passés au sujet de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise et de la subvention à cette compagnie. Aussi, copie de toute correspondance avec la dite compagnie ou avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet de la dite compagnie.

Cette question intéresse la Colombie Anglaise et particulièrement la division de Yale. La population de la Colombie Anglaise et celle de la région occidentale des Territoires du Nord-Ouest, la partie sud d'Alberta, désirent très vivement depuis longtemps la construction d'une voie ferrée depuis Lethbridge ou Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à l'intérieur de la région de Kootanie, en passant par la gorge du Nid-de-Corbeau. Ceux qui connaissent le mieux cette contrée disent que pour traverser les montagnes la gorge du Nid-de-Corbeau est un endroit de beaucoup préférable à la gorge du Cheval-qui-Rue, que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a choisie. Dans tous les cas, la question est venue plus d'une fois devant ce parlement, et jusqu'à présent la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a virtuellement eu le monopole de cette gorge, sur la promesse qu'aussitôt qu'elle le pourrait elle ferait des arrangements financiers pour construire une voie ferrée à partir de Lethbridge jusque dans l'intérieur de la région minière de Kootanie, en passant par la gorge du Nid-de-Corbeau. Cette région comprend deux parties—celles de l'est et de l'ouest—qui sont très riches en minéraux. Néanmoins, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a encore rien fait. Il n'y a probablement pas de place pour plus d'une voie ferrée dans certaines parties de la gorge, et, par conséquent, une charte dans cette partie du Canada devient virtuellement un monopole, parce qu'elle donne la gorge à une compagnie et empêche l'octroi de deux chartes pour construire des voies ferrées dans cette gorge. Le grand développement de l'exploitation des mines qui s'est produit depuis une couple d'années dans la région de Kootanie a attiré d'une manière spéciale l'attention de cette partie de la Colombie Anglaise sur cette question, parce qu'il est on ne peut plus désirable que le minerai qui abonde dans cette région soit fondu sur place, et pour cela, il faut de la houille, et l'on dit que la gorge du Nid-de-Corbeau, dans les Montagnes Rocheuses, est très riche, en gisements houillers. A l'appui de cet énoncé, qu'il me soit permis de citer l'extrait suivant d'une brochure officielle publiée par le département de l'immigration, avec l'approbation du ministre impérial des colonies, en janvier 1896.

Près de la gorge du Nid-de-Corbeau il y a des couches de houille d'une épaisseur immense (l'une a trente pieds) et d'une longueur d'environ trente milles, de qualité supérieure et produisant du coke (quinze lits de houille de la meilleure qualité). Aux mines de Kootanie le coke coûte présentement \$14 la tonne, mais lorsque la ligne projetée du chemin de fer du sud de la Colombie Anglaise sera construite, on estime que du coke de meilleure qualité provenant des houillères du Nid-de-Corbeau pourra être livré dans la région minière de Kootanie pour la moitié environ du prix actuel. Les hauts-fourneaux en exploitation aujourd'hui dans la région de Kootanie se ressentent considérablement du prix élevé du coke, l'un d'eux, à Pilot Bay, en emploie trente tonnes par jour. Ce haut-fourneau, qui n'a commencé à fonctionner que le 9 mars 1895, a produit, jusqu'au 30 juin dernier, 1,301 tonnes de lingots, qui ont été expédiées aux Etats-Unis.