

Mais en ce qui concerne nos lois sur la navigation, nous avons toujours eu des ennuis avec le pays voisin, et si l'histoire se répète, nous en aurons continuellement. Je dis donc, d'après les renseignements incomplets qui sont devant nous, qu'il semblerait plus avantageux pour le Canada de construire un chemin de fer à partir de la tête du canal Lynn qu'à partir de celle de la navigation sur la rivière Stikine.

Voici un autre point très grave : Mon honorable ami n'a pas été capable de nous renseigner sur ce sujet, l'honorable ministre ne connaît rien du côté pratique de la voie de la rivière Stikine.

Je suis sous l'impression que cette rivière n'est navigable que sur un parcours très restreint. De fait, en me rendant à Ottawa la semaine dernière, j'ai rencontré sur le convoi, un ingénieur civil d'Angleterre qui connaît bien cette route, et il m'a dit positivement que l'on ne pouvait pas s'en servir pendant plus de quatre mois par année. Les journaux d'aujourd'hui annoncent, d'après ce que je vois, qu'elle ne peut pas être utilisée pendant plus de deux mois. Nous savons que c'est une rivière très peu profonde, et que les vaisseaux ayant un tirant d'eau de plus de 16 pouces ne peuvent y naviguer.

L'honorable M. POWER: C'est une erreur.

L'honorable M. LOUGHEED: Je donne tout simplement le renseignement que je possède. Mon honorable ami a fait valoir avec toute l'énergie possible que cette voie est par-dessus tout, canadienne. Le Gouvernement donne cela comme l'un des plus forts arguments pour justifier la construction de ce chemin de fer.

Je désire signaler à mon honorable ami le fait que la construction de cette voie, si on adopte ce tracé, sera aussi avantageuse au peuple des Etats-Unis qu'elle peut l'être à celui du Canada. Il n'y a pas une ville sur la côte du Pacifique qui ne participera pas aussi largement qu'aucun des centres canadiens, aux avantages qu'offrira ce chemin. San Francisco, Portland, Tacoma, Seattle, toutes ces villes qui sont situées sur la côte du Pacifique et qui aujourd'hui ont pratiquement le contrôle de ce commerce, bénéficieront tout autant que Vancouver ou Victoria de l'établissement de cette voie ferrée. Il ne peut contredire cet avançé. Les marchands de ces villes

pourront remonter le long de la côte, transborder leurs marchandises à Wrangel ou sur la rivière Stikine et de là les expédier par cette voie comme le feront les Canadiens.

L'honorable M. POWER: Il leur faudra acquitter les impôts.

L'honorable M. LOUGHEED: C'est ce qu'ils font aujourd'hui, et cependant ils n'en sont pas moins les maîtres de la plus grande partie du commerce de cette région. Ils continueront assurément d'acquitter les impôts et de contrôler le commerce. L'ouverture de ce chemin ne modifiera pas les conditions de ce commerce. Je ne puis donc voir la moindre force dans l'argument qui a été avancé à maintes et maintes reprises que c'est là une route absolument canadienne.

Si vous voulez un chemin complètement canadien, il y a celui d'Edmonton qui ouvrirait à la colonisation une vaste étendue de territoire propre à la culture, et qui offrirait des avantages incalculables à cette grande région occidentale, tout en gardant positivement ce marché pour les produits canadiens.

Examinons pendant un instant comment les Etats-Unis ont pratiquement le contrôle d'une aussi grande proportion du commerce de cette région du Yukon. Voyez les capitaux dont ils disposent, considérez leur prestige commercial, tenez compte de la grande proportion de citoyens des Etats-Unis qu'il y a dans cette région, et l'on verra immédiatement que la disproportion existant entre la population du Canada et celle des Etats-Unis, se manifestera exactement dans le volume du commerce qui se fera dans cette région. Je ne crois pas que l'on puisse émettre un doute sur ce point. Les compagnies de transport des Etats-Unis bénéficieront aussi largement de la construction de cette voie ferrée que celles du Canada. Ces compagnies sont nombreuses, douées d'énergie et entreprenantes, et nous, citoyens du Canada, allons construire un chemin dans le but, apparemment, de développer les affaires des compagnies de transport des Etats-Unis et des commerçants de ce pays, sans qu'ils soient appelés à fournir une seule piastre aux frais qu'entraîneront ces travaux.