

ple, était du noir à chaussure. Cet ami m'écrivait que le noir à chaussure est un article qui ne se vend pas au Japon, et il donne une liste d'autres articles publiés par cet agent et qui n'ont pas d'emploi dans ce pays. Par contre, il n'annonçait aucun des articles canadiens qui auraient pu se vendre au Japon. Ceux qui ont la direction du département devraient veiller à faire connaître dans les journaux du Japon seulement les articles qui peuvent se placer dans ce pays, et qu'on ne dépense notre argent à annoncer des choses qui ne peuvent pas s'y vendre.

**M. FIELDING :** Je ne crois pas qu'un agent annonce tous les produits du Canada d'un seul coup, mais de temps à autre il appelle l'attention publique sur certains articles pour lesquels il croit pouvoir créer une demande, et il est mieux d'annoncer trop qu'annoncer trop peu. M. MacLean, que plusieurs honorables membres de cette Chambre connaissent, est un homme de beaucoup d'intelligence et bien renseigné sur les choses du Canada. Je suis certain que s'il a annoncé du noir à chaussure, il n'a pas manqué non plus d'annoncer les produits réels du Canada auxquels nous attachons une plus grande importance. Je ne sais pas si la raison pour laquelle le correspondant de l'honorable député lui écrit que le noir à chaussure ne se vend pas au Japon est que nous n'en manufacturons pas ou que les Japonais n'en achètent pas.

**M. SPROULE :** Sur leurs chaussures de bois cela ferait très bien.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

### Reprise de la Séance.

#### COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION DE VICTORIA A L'EST DE VANCOUVER.

La Chambre reprend le débat sur la proposition de M. Ross (Yale-et-Cariboo), demandant que le bill n° 139 concernant la compagnie de chemin de fer et de navigation de Victoria à l'est de Vancouver soit lu la troisième fois, et aussi sur l'amendement proposé par M. Foster.

**M. D. HENDERSON (Halton) :** Avant que l'on vote sur ce bill, je désire dire quelques mots. Je ne me propose pas de discuter les mérites et les défauts du bill. Je crois que cela a été suffisamment débattu devant le comité des chemins de fer et en comité général. Je maintiens l'attitude que j'ai prise devant le comité des chemins de fer, et je crois que ceux qui étaient du même avis que moi avaient parfaitement raison, non seulement comme membres de cette Chambre, mais comme représentants des meilleurs intérêts de la Colombie-Anglaise. Il est vrai que des honorables députés de la Colombie-Anglaise ont presque nié aux membres des autres provinces le droit d'intervenir dans la discussion d'une

proposition de loi qui concernait la Colombie-Anglaise. Mais je puis dire ici que je me considère tout autant représentant de la Colombie-Anglaise et de ses intérêts dans cette Chambre que de ceux de la province d'Ontario ou de toute autre province du Canada. Et je prétends de plus que ceux qui ont parlé et voté de la même manière que moi dans le comité des chemins de fer représentent mieux les sentiments de la population de la Colombie-Anglaise que les députés mêmes de cette province.

J'ai fait une étude spéciale de la question de ce chemin de fer. J'ai lu les comptes rendus des réunions des chambres de commerce et d'autres assemblées publiques qui ont été publiés par les journaux dans les différentes villes et les villages de cette province, et je n'ai pas trouvé un seul journal prêchant en faveur de la déviation du chemin de fer vers les Etats-Unis. Tous les journaux ont demandé que le chemin de fer fût construit entièrement dans la Colombie-Anglaise. Mais j'ai constaté un très fort courant d'opinion en faveur de la construction en territoire canadien du chemin de fer dans le district de Kootenay jusqu'à la côte, et c'est là la seule chose que nous avons réellement demandée. Nous ne nous sommes pas opposés à l'établissement du chemin de fer de Victoria à l'Est de Vancouver. Dans les premières séances du comité des chemins de fer, on a adopté presque à l'unanimité la partie de la charte concernant la construction de ce chemin dans la vallée de la Similkameen, tout le monde étant d'avis que le chemin devait être construit en territoire canadien. Nous demandions et nous avions le droit de demander que la compagnie qui était à la tête de cette entreprise fût obligée de construire le chemin depuis la vallée de la Similkameen jusqu'à la côte du Pacifique en territoire canadien. Non seulement, avons-nous demandé cela, mais nous avons demandé qu'une garantie à cet effet fut insérée dans la charte. Tel a été le principal sujet de discussion dans le comité. Comme la chose est connue, le comité était divisé à peu près également sur la question de savoir si l'on devait insérer dans le bill cette garantie de construction en territoire canadien. Et nous savons tous que le vote a donné 60 pour et 60 contre la proposition. Ce vote équivalait à l'adoption de la proposition, parce qu'un collègue qui n'était pas membre du comité est venu donner son suffrage contre la résolution—et cet honorable collègue était ministre de la couronne. S'il n'avait pas voté, la proposition était adoptée par 60 contre 59, de sorte qu'on peut dire que le comité a approuvé la proposition de mettre dans le bill un article garantissant la construction du chemin de fer depuis Vancouver jusqu'à Princetown entièrement sur le sol canadien. Malheureusement, ce n'est que quelques jours plus tard

**M. BLAIN.**