

cautions qui ont été adoptées occasionnellement pour prévenir l'introduction dans notre pays d'immigrants non acceptables. Le fonctionnaire qui est maintenant chargé de ce service a inauguré un nombre considérable de règlements importants qui tous auront pour effet d'améliorer la qualité de l'immigration en Canada. Il a très bien réussi sur ce point, et aussi ajouté considérablement aux pouvoirs que possède le département, et qu'il est tout à fait disposé à exercer, en ce qui concerne la déportation des immigrants non acceptables. Je suis moi-même d'opinion que la qualité est tout aussi importante que la quantité lorsqu'il s'agit d'un pays comme le Canada, mais il se peut qu'autrefois, comme les gens des Etats-Unis, nous ayons fait preuve de prodigalité en conférant le titre éminent de citoyen canadien à des gens qui n'ont pas encore acquis une connaissance suffisante de nos institutions, qui n'ont pas été accoutumés à exercer les droits que nos gens sont habitués à exercer depuis si longtemps. En tant que cela est désirable, je crois que nous devrions nous efforcer de limiter l'immigration, surtout celle qui nous vient des pays qui ne sont pas aussi avancés que le nôtre, et si l'honorable sénateur veut comparer la classe d'immigrants venus au Canada depuis cinq ans, à la classe d'immigrants qui sont allés aux Etats-Unis, il verra, à en juger par leurs pays d'origine et par le caractère général des immigrants, que le Canada a reçu, depuis l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, une classe d'immigrants de beaucoup supérieurs à ceux qui sont allés aux Etats-Unis.

Quant au coût possible du chemin de fer National-Transcontinental, j'ai eu, au cours de la dernière session, l'occasion de démontrer à mon honorable ami, ce que je dois répéter maintenant, savoir: Bien qu'il soit parfaitement vrai que le coût de ce chemin a dépassé de beaucoup les prévisions établies par le Gouvernement et soumises au Parlement, il est également vrai—il est possible que mon honorable ami l'ait oublié—que l'on est à construire ce chemin avec beaucoup plus de soin et avec des rampes infiniment supérieures à ce qui a été jugé opportun ou nécessaire lors de la construction, par exemple, du Canadian-

Northern ou du chemin de fer Pacifique-Canadien. Il y a, je puis le répéter, deux méthodes qui peuvent être raisonnablement adoptées dans des circonstances diverses pour la construction d'une voie ferrée. Vous pouvez la construire à la hâte moyennant une dépense relativement minime, puis, plus tard, la reconstruire à loisir jusqu'à ce que vous lui ayez donné le degré de solidité requis pour le transport des lourdes marchandises, ou le construire d'abord d'une façon supérieure avec le degré de solidité requis pour le transport des lourdes marchandises. Dans le cas d'un chemin tel que le National-Transcontinental, dont la partie située à l'ouest de Winnipeg passe à travers une région très fertile, une région qui, presque immédiatement fournira de très grandes quantités de marchandises et de produits à transporter vers le littoral, il n'est pas déraisonnable de dire que selon toute probabilité cette dernière méthode qui consiste à construire un chemin de la meilleure qualité et offrant les meilleures rampes possibles devra donner les meilleurs résultats. Nul ne sait mieux que mon honorable ami que, dans les premiers temps, on ne pouvait expédier qu'une très faible quantité de marchandises sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, et que ce n'est qu'après de longues années qu'il est devenu capable de transporter, comme il le fait maintenant, de très grandes quantités de marchandises sur un seul convoi. D'un autre côté, dans le cas du chemin de fer National-Transcontinental, tel qu'on construit maintenant, j'ai raison de dire que ce chemin dès le début pourra transporter les produits aux marchés en quantités aussi considérables et, ce qui est également important, à aussi bas prix que n'importe qu'elle autre route sur ce continent. Il est certainement vrai que le chemin, c'est-à-dire la partie la plus rapprochée d'ici, coûte beaucoup plus que nous ne l'avions supposé, mais les circonstances dont j'ai parlé démontrent assez clairement la sagesse de ceux qui s'occupent principalement de la construction de cette voie ferrée et qui ont décidé que, vu les énormes ressources du Nord-Ouest, il était probablement préférable de construire ce chemin de la manière la plus parfaite pos-

Hon. sir RICHARD CARTWRIGHT.