

pas pour la couronne en défendant ceux dont les intérêts son en jeu. S'il se consacrait à cette tâche, il deviendrait bientôt, lui-même un spécialiste. D'ailleurs, j'ai toute confiance dans ses capacités et je n'entretiens aucun doute à cet égard. Je suis convaincu que c'est une excellente occasion de sa position. S'il se chargeait de cette tâche, le public y trouverait son avantage et le pays saurait pourquoi nous avons un solliciteur général.

**M. ARMSTRONG :** Le 22 mai dernier, j'ai fait savoir au ministre que le trafic de Prince-Rupert et du Grand-Tronc-Pacifique se faisait par Seattle, au détriment du port canadien de Vancouver. Nos remarques furent assez mal accueillies du ministre et il rejeta la responsabilité sur les conservateurs qui avaient empêché la construction du chemin de fer du Yukon.

Je ne suppose pas que le ministre désire reprendre cette discussion, ni que je lui démontre l'absurdité de donner des millions d'acres de terre dans cette région pour la construction de ce chemin. Mais j'espère que les représentants de la Colombie-Anglaise vont défendre les intérêts de leur ville et insisteront auprès du Gouvernement pour qu'il fasse quelque chose pour empêcher ce trafic d'aller aux ports américains.

Je considère qu'il est du devoir du ministre des Chemins de fer de porter la question devant la commission pour qu'elle fasse cesser ce grief. Il sait que non seulement la chambre de commerce de Vancouver, mais aussi le chemin de fer canadien du Pacifique se sont plaints de cet état de choses.

**M. L'ORATEUR SUPPLEANT :** Je ferai observer à l'honorable député que ses remarques ne sont pas pertinentes à l'article en discussion.

**M. ARMSTRONG :** Le crédit en discussion est affecté à la commission des chemins de fer et j'ai demandé au ministre de lui soumettre cette question, mais il a accueilli mes remarques assez cavallèremment. Je considère qu'il manque à son devoir en ne le faisant pas. L'autre jour j'ai cité des articles de journaux de Vancouver sur le sujet, et ce matin encore, j'ai reçu un journal de Vancouver qui somme les représentants de la Colombie-Anglaise de défendre les droits de la province et de voir à ce que le trafic des régions septentrionales passe par Vancouver et non par le port de Seattle. La question est d'une importance vitale, non seulement pour l'ouest, mais aussi pour l'est du Canada. Le Grand-Tronc-Pacifique est construit avec l'argent du pays et cet argent est dépensé aux Etats-Unis au lieu d'être dépensé au Canada.

**M. MACPHERSON :** L'honorable député de Lambton (M. Armstrong) a étendu ses ailes protectrices sur tout le pays. La moindre localité qui a à se plaindre est cer-

taine de trouver en lui un défenseur et il n'a pas manqué d'étendre ses soins à la Colombie-Anglaise. Il est amusant de le voir se faire le champion de Vancouver, quand lui et ses amis ont été les mauvais génies de ce port, et les bienfaiteurs de Seattle et de Tacoma quand ils ont empêché la construction du chemin de fer du Lac Teslin à Telegraph Creek.

Mon honorable ami devrait lire l'histoire de la Colombie-Anglaise avant de s'arroger la mission de la protéger ; il devrait enlever la poutre qu'il a dans l'œil avant de songer à enlever la paille qu'il croit apercevoir dans l'œil de son voisin.

**M. ARMSTRONG :** L'honorable député s'oppose-t-il à ce que je demande au Gouvernement de faire quelque chose pour accroître le trafic des voyageurs et des marchandises du port de Vancouver ?

**M. MACPHERSON :** Pas du tout. Je me réjouis d'avoir l'assistance si puissante de l'honorable député de Lambton, car nous serions bien misérables si nous ne l'avions pas. Avec son concours nous n'avons pas à redouter de ne pas arriver à bon port, car si les vents ne nous sont pas favorables, il nous servira de machine à vapeur.

Mais mon honorable ami me permettra de dire qu'il commet une grande erreur quand il dit que de grandes quantités de provisions et de fournitures pour Prince-Rupert sont achetées à Seattle, à Tacoma et autres villes américaines. La construction du Grand-Tronc-Pacifique sur un parcours de 200 milles, à partir de la côte, a été concédée à MM. Stewart & Larsen et M. Stewart est un Canadien exploitant une compagnie canadienne et achetant ses provisions dans les villes de la Colombie-Anglaise.

C'est bien différent de ce que faisaient les amis politiques de l'honorable député quand ils avaient le pouvoir au Sénat et obligeaient les gens à s'approvisionner aux Etats-Unis, au détriment des villes canadiennes.

Il prétend avoir un journal de Vancouver dans lequel il est dit que de grandes quantités de marchandises destinées à Prince-Rupert sont achetées dans les villes américaines, mais il n'y a pas plus à se fier à ce que dit ce journal qu'à ce qu'il dit lui-même, bien que j'admette qu'en parlant comme il l'a fait, il a été induit en erreur.

Je désire autant que qui que ce soit que toutes les provisions pour le nord soient achetées à Vancouver, mais c'est une question dans laquelle la commission des chemins de fer n'a rien à voir. Pour remédier à cet état de choses, il faudrait révoquer l'arrêté ministériel concernant le cabotage. C'est au Gouvernement à dire s'il doit révoquer l'arrêté ministériel permettant aux navires américains de venir prendre une cargaison dans un port canadien pour la transporter dans un autre port canadien.