

tous les cas, il a décidé qu'elle n'offrira aucune garantie au Gouvernement que la ligne sera construite de cette manière.

M. D. ROSS : L'honorable député sait-il qu'il y a déjà trente-six milles de ce chemin de fer construits entre Vancouver et Princeton, à l'est, sur le territoire canadien ?

M. HENDERSON : Je connais assez les chemins de fer dans la Colombie-Anglaise pour savoir qu'une ligne a été construite depuis Vancouver, jusqu'à l'intersection du réseau de Jim Hill, distance de 36 milles, je crois. Je ne conteste pas cela du tout, et si nous réussissons à amener la compagnie à continuer en territoire canadien jusqu'à Princeton, nous n'avons aucune objection ensuite à ce qu'elle construise jusqu'à Kere-mess ou un endroit quelconque aux Etats-Unis. Elle pourra traverser la frontière si elle le juge à propos. Nous n'entendons pas l'empêcher de traverser aux Etats-Unis, pourvu qu'elle nous donne une ligne canadienne. Nous ne pouvons l'empêcher de traverser la frontière et nous n'avons pas essayé de l'en empêcher. Mais nous voulons qu'elle nous garantisse de construire une ligne canadienne. Nous avons combattu pour cela, et quoique cette garantie n'ait pas encore été obtenue, j'espère que le gouvernement exigera que la ligne soit ainsi construite. Je désire annoncer au sujet de l'amendement proposé par l'honorable député de Toronto (M. Foster) absent ce soir, qu'après avoir entendu la déclaration du très honorable premier ministre, je retirerai cet amendement. Voici ce qu'a dit le chef du Gouvernement :

Construisez sans faute cette ligne en territoire canadien. Mais je répète ce que j'ai dit tout à l'heure : les pouvoirs du conseil des ministres sont très étendus et le conseil des ministres exercera ses pouvoirs, afin de la garder, si possible, en territoire canadien et il ne lui sera permis de faire une déviation que quand il sera nécessaire, afin d'éviter quelque grande difficulté de construction.

Ayant reçu l'assurance du premier ministre que la ligne sera construite dans ces conditions sur le territoire canadien, et ayant reçu cette justification éclatante de la ligne de conduite que nous avons toujours suivie au sujet de ce bill, je déclare que je suis autorisé à retirer l'amendement proposé par l'honorable député de Toronto-nord, et quant à moi, le bill sera soumis à la troisième délibération.

M. STOCKTON : Je ne parlerai pas plus de deux ou trois minutes. Ce problème du transport est un des plus importants que cette Chambre puisse étudier ou est appelée à étudier à l'avenir. Le progrès et la prospérité du pays en dépendent. Je n'aurais pas trouvé à propos de parler sur cette question, si les amis du bill n'eussent insinué, assez stupidement, j'oserais dire, et sans vouloir blesser personne, que ceux qui sont opposés au bill devant le comité des chemins de fer étaient des suppôts du Paci-

que-Canadien, que l'influence de cette compagnie était le motif qui nous faisait agir. Je tiens à répudier ces insinuations. Permettez-moi de dire, Monsieur le président, que autant que je puis voir, le Pacifique-Canadien est plus imbu de l'idéal national canadien, que tous les autres chemins de fer au Canada. Je ne veux pas dire un seul mot contre aucun chemin de fer, ni contre la construction des chemins de fer en territoire canadien pour l'avantage des Canadiens et le développement du commerce canadien, mais il m'a semblé, quand ce bill fut soumis à la délibération du comité, qu'on essayait, que certaines influences—je ne veux blesser personne—essayaient de faire de cette ligne, un complément à un réseau des Etats-Unis, au détriment des intérêts du peuple et des chemins de fer canadiens. C'est alors que j'ai cru qu'en ma qualité de député et de citoyen du Canada, il était de mon devoir, comme homme public, de déclarer que dès à présent et à l'avenir, ma ligne de conduite est et sera d'exiger des compagnies constituées en coopération qui demandent à ce Parlement le privilège de construire des chemins de fer, qu'elles construiront et exploiteront leurs lignes dans l'intérêt des Canadiens, non pas comme sangsues de l'initiative canadienne et au profit des pays étrangers. Je ne discuterai pas davantage cette question, pour le présent. Je crois savoir qu'il est important que ce bill subisse ce soir sa troisième lecture et ma mission à la Chambre n'est pas d'être obstructionniste. Je veux qu'on sache bien où j'en suis, sur le problème du transport, et je déclare que tous les efforts du Parlement et du peuple canadien devraient tendre à un seul but : quand l'argent canadien est dépensé pour constituer en corporation des compagnies de chemins de fer, destinées à réaliser les entreprises commerciales de ce pays, ce devrait être dans les intérêts du peuple canadien et non à leur détriment au profit des Etats-Unis. L'honorable député de Kootenay (M. Galliher) a déclaré, l'autre jour, que sept lignes traversent maintenant la frontière internationale et rivalisent pour transporter le commerce de cette région aux Etats-Unis. Comme le premier ministre l'a dit l'autre jour, nous ne pouvons prévenir cela, mais quand un chemin de fer demande à être constitué en corporation en vertu de l'autorité de ce Parlement, nous pouvons stipuler qu'il le sera pour les besoins du peuple canadien.

(L'amendement de M. Foster est retiré.)

La motion est acceptée, le bill est voté en 3e délibération et adopté.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 183) concernant la compagnie dite "The Mutual Volatilization Co'y."—M. McCool.)

Bill (n° 185) pour faire droit à Isaac Pitblado.—(M. Bole.)

M. HENDERSON.