

sept milles du chemin entre Emory's Bar, sur la rivière Fraser, et la traverse de Savona; que ces travaux seront poussés vigoureusement et commenceront dès les premiers jours du printemps, et qu'ils assureront la construction de la partie la plus difficile du chemin de fer du Pacifique canadien, et mettront en communication le fertile district de Kamloops avec la capitale de la Colombie britannique."

M. BARNARD : Je ne prendrais pas la parole sur cette question si je ne croyais pas que le discours du député de Victoria (monsieur De Cosmos) est de nature à induire la Chambre en erreur et à faire croire que la population de la Colombie britannique n'est pas satisfaite du tracé choisi pour le chemin de fer — je veux parler de la section de 180 milles mentionnée dans le discours du trône. Je me trouvais dans le comté de l'honorable monsieur lorsqu'arriva la nouvelle que le gouvernement avait adopté le tracé de Burrard-Inlet, et je n'hésite pas à dire que cette nouvelle fut reçue avec satisfaction par presque tout le monde. L'honorable monsieur ne trouverait pas une douzaine de ses partisans pour dire que la route choisie n'est pas la meilleure. L'honorable monsieur s'est plaint des délais qu'on a mis, l'an dernier, à résoudre cette question. Or, à ce sujet, je puis dire qu'il a toujours favorisé les délais qui ont eu lieu, dans l'espoir qu'on choisirait un tracé plus conforme à ses vues. Tous les députés de la Colombie britannique auraient mauvaise grâce de s'opposer au tracé actuel. Ce tracé a été choisi, après mûre considération, par les deux gouvernements, et il répond aux vues de la population de la Colombie britannique. La raison pour laquelle on a choisi ce tracé est bien comprise dans la province : entre la frontière de la Colombie britannique, et la région agricole, se trouve la grande passe de la Fraser où les frais de transport sont si considérables, que pas un minot, pour exportation ou consommation, n'en a été, je crois, transporté à la mer. Toute la population de la frontière s'approvisionne avec de la farine venant de l'Orégon. Il y a plus, les cultivateurs de l'île Vancouver et du sud de la province, sur le continent, emploient la farine de l'Orégon, tandis qu'à l'intérieur on fabrique ce produit en abondance. Cette section, de chemin de fer une fois terminée, les deux sections de la province mentionnées dans le discours se trouveront reliées et les culti-

vateurs de l'intérieur pourront suffire à la demande qui va toujours croissante sur le bord de la mer. L'honorable monsieur parle du petit nombre de cultivateurs établis près de Kamloops. Il n'est pas surprenant qu'il y ait si peu de cultivateurs dans cette section, vu que les colons hésitent à s'établir sur des terres situées comme celles-là, vu enfin qu'on ne cultive presque pas de grain dans toute la région intérieure. La raison en est claire : il n'y a pas de marché. Les observations de l'honorable monsieur m'ont d'autant plus étonné que, dans le premier discours que je lui ai entendu prononcer au sujet de ce chemin de fer, il vantait cette ligne et disait que c'était la seule qui pourrait être de quelque avantage à la Colombie britannique. Il fut même éloquent en recommandant cette ligne et en démontrant qu'elle relierait les riches districts de l'intérieur à la frontière maritime de la Colombie britannique. Je regrette infiniment qu'un des représentants de la Colombie britannique ait parlé comme il l'a fait ce soir. Cette question, selon moi, n'intéresse pas seulement la Colombie britannique. Le projet du chemin de fer du Pacifique n'a pas été conçu en vue de la Colombie britannique, et cette province ne doit pas contrôler entièrement la construction de cette ligne. La province fait partie de la grande confédération canadienne, et la ligne doit être construite dans l'intérêt général du Canada et non point dans l'intérêt particulier de la Colombie britannique.

La motion est adoptée sur divison.

Il est proposé :

"6. Qu'il nous fait grand plaisir d'apprendre que l'adoption d'un système de rigoureuse économie dans l'administration du chemin de fer Intercolonial a permis d'effectuer une réduction considérable dans les dépenses, sans nuire à l'efficacité du service, et qu'il y a tout lieu de croire que son entretien a, de ce jour, cessé d'être une charge sérieuse pour le pays."

M. MILLS : Je n'ai pas eu le plaisir de constater, comme l'honorable monsieur qui se trouve à la tête du département auquel a trait ce paragraphe, si le chemin de fer Intercolonial a été administré avec une grande économie. L'impression générale est que les faits ne justifient pas cette déclaration. L'honorable monsieur aura pu remplacer les mots : " nous savons " par " on nous informe ; " tel est l'usage reçu. Lorsque les ministres actuels faisaient