

IL FALLAIT DE LA FERMETÉ.

Je cite du numéro du 28 juin.

M. TALBOT : L'honorable député ne croit-il pas qu'il pourrait se dispenser de lire l'article en entier. Il pourrait en lire les points essentiels.

M. HENDERSON : Ce serait peut-être mieux, mais l'honorable député sera satisfait après l'avoir entendu tout lire. Il pourra se former une meilleure opinion sur la question. L'honorable député n'a pas entendu toute la discussion, et je vais le lire dans son intérêt et celui de plusieurs autres. Voici l'article intitulé "Il fallait de la fermeté". L'honorable député croit peut-être que je veux tuer le temps intentionnellement ?

Quelques DEPUTES : Oui, oui.

M. HENDERSON : Rien de tel. Je suppose que ce bill sera adopté et je ne l'en empêcherai pas, je ne m'opposerai point à sa 3e lecture, mais avant qu'il atteigne cette étape, je tiens à consigner aux "Débats" la justification de l'attitude que j'ai prise, avec d'autres honorables députés, devant cette Chambre.

M. GALLIHER : L'honorable député a combattu d'estoc et de taille contre le préambule du bill; il a combattu le premier article avec la même véhémence et a voté contre du commencement à la fin. Cette opposition n'a pas dû suffire à rendre le bill parfait.

M. HENDERSON : Je dirai à l'honorable député qu'en effet j'ai combattu le préambule et le premier article du bill et que j'étais dans mon droit. Les raisons que j'ai données étaient aussi fortes qu'appropriées. J'ai dit que même les députés de la Colombie ne pouvaient expliquer devant le comité la portée du premier article. En effet le comité doit le soumettre à un sous-comité pour le faire interpréter. Le comité m'approuvera entièrement, et il n'appartient pas à l'honorable député de dire que je ne travaillais pas dans les intérêts du chemin de fer de Victoria à l'est de Vancouver.

M. GALLIHER : Non, ce n'était pas dans son intérêt.

M. HENDERSON : Très bien, l'honorable député peut se contenter de son opinion. L'électorat de la Colombie-Anglaise ne compte pas son opinion pour beaucoup, à en juger par mes renseignements. Il en trouvera bien d'autres que moi dans sa province, je crois, qui lui diront la même chose. Mais ce n'est pas la question.

Il fallait de la fermeté.

Le chemin de fer du Grand-Nord pénètre dans la Colombie-Anglaise par pas moins de sept différents embranchements entre les montagnes Rocheuses et la côte du Pacifique. Ces embranchements sont les lignes auxiliaires du réseau principal de Hill. Jusqu'à un certain

point, ils procurent aux habitants de la partie méridionale de la Colombie-Anglaise des facilités rivales de transport, mais cet avantage est plus que balancé par la perte du trafic canadien qui prend par là le chemin des Etats-Unis. Personne dans cette partie de la province ne désire le monopole des chemins de fer à Kootenay et à Yale et nulle raison qui vaille ne milite en faveur d'un monopole. Les besoins légitimes de nos régions exigent la concurrence la plus vive des chemins de fer, compatible toutefois avec les principes d'une vigoureuse politique nationale. Si cependant le gouvernement fédéral est assez imprudent pour continuer à satisfaire à l'appétit et à la rapacité de Jim Hill, en lui permettant d'enlever à cette province plus de la moitié de sa juste prospérité industrielle, simplement pour en faire bénéficier des villes étrangères et une compagnie étrangère de transport, il est coupable d'une stupide timidité et d'une grossière stupidité. Hill ne construira jamais une ligne entièrement canadienne entre l'intérieur de la Colombie-Anglaise et la côte du Pacifique, tant qu'on lui permettra d'enlever la crème de notre commerce dans les localités les plus avantageuses, tandis que de vastes étendues de territoires moins favorisées, qui alternent à l'est et à l'ouest avec celles-là, sont laissées dans le marasme par le manque de moyens de transport. Si le gouvernement d'Ottawa est fidèle aux intérêts bien entendus de la région méridionale de la Colombie-Anglaise, il exigera de M. Hill qu'il construise une ligne entièrement canadienne jusqu'à la côte, et lui refusera de jouer plus longtemps au volant. C'est le devoir du Parlement d'étudier les besoins des nombreux colons sur et autour du mont Anarchiste, sur les terres hautes au nord et à l'ouest de Keremeos, et sur les riches mais sauvages régions des montagnes Hope, car c'est afin d'assurer des chemins de fer aux localités plus accessibles de la vallée. Hill ne construira jamais dans les régions inaccessibles, à moins qu'il n'y soit tenu, mais quand on l'aura forcé à comprendre qu'il doit prendre tous les risques, bons comme mauvais, d'une ligne entièrement canadienne, il fera bientôt comme les autres et sera reconnaissant pour toutes les conditions qui lui permettront de prendre sa part de l'immense trafic du transport dans la partie méridionale de la Colombie-Anglaise.

Je voudrais savoir où nous pourrions trouver une approbation plus éloquente de notre attitude, que celle que contient cet article d'un journal qui est publié dans le cœur et au centre de la région que ce chemin de fer est appelé à desservir.

M. MACPHERSON : La ligne ne passe pas par Rossland.

M. HENDERSON : Je ne l'ai pas dit. L'honorable député est hors de ses gonds. Il s'impatiente. Il s'aperçoit qu'il aura des comptes à rendre à son retour à Vancouver. Il devra se rappeler d'avoir dit devant la Chambre que cette ligne ne passera pas par Rossland. Si c'était laissé à cet honorable député, elle ne desservirait pas non plus Vancouver. Il est même décidé à ce qu'elle ne traverse pas le territoire canadien entre Princeton et Vancouver ou Cloverdale. Dans