

que le transport par eau coûte moins cher que le transport par chemin de fer. Alors, si au lieu de faire venir nos marchandises par eau jusqu'à Halifax et les transporter ensuite par chemin de fer jusqu'à Montréal, nous raccourcissions de moitié la distance du transport par chemin de fer, ce serait autant dont le commerce bénéficierait.

C'est pour ces raisons-là que je demande à la Fédération des Chambres de commerce d'exprimer l'opinion que l'établissement d'un port à Fraserville est une question d'intérêt et d'utilité publics.

Maintenant, quand j'ai parlé des voies fluviales en général, j'aurais pu attendre que la question du canal de la baie Georgienne soit sous discussion. Mais, je l'ai dit et je le répète, cela n'influera en rien sur la décision qui pourrait être prise au sujet du canal de la baie Georgienne. Quant aux avantages particuliers qui pourront découler de l'ouverture de ce canal, je n'y ai touché qu'en passant ; mais rien n'empêche la Fédération de déclarer que l'une et l'autre de ces deux entreprises sont d'intérêt public. C'est une procédure qui est souvent suivie en Chambre. Ainsi, une résolution est passée pour décider en principe que telle chose doit être faite, ensuite une loi est proposée pour régler les détails du projet qui a été résolu.

Je demande simplement une expression d'opinion de la part de la Fédération des Chambres de commerce.

M. CATELLI. — Je demande la permission de parler une deuxième fois sur la question. Je suis bien en faveur de Fraserville pour l'établissement d'un port, mais si l'on songe qu'une compagnie de navigation est obligée de dépenser trente ou quarante mille dollars pour faire une installation dans un port de façon à pouvoir y charger et y décharger ses navires, est-il possible de croire qu'une compagnie de navigation consentirait à faire une installation aussi dispendieuse dans un port, lorsque telle installation ne pourrait lui servir que durant deux mois. Déjà les compagnies de navigation objectent à aller dans les deux ports de St-Jean et d'Halifax, parce qu'elles disent qu'une installation dans deux ports coûte trop cher. On ne se fait pas toujours une idée exacte de tout ce que comporte l'administration d'une ligne transatlantique.

Je crois que si le délégué de Fraserville se contentait de discuter la question de l'amélioration de la voie fluviale en général, de rendre plus facile à la navigation l'approche de Fraserville, sans entrer dans les détails du transport océanique, ce serait chose préférable et plus pratique.