

fic. Le Nord-Canadien possède aussi un immeuble à New-Westminster et dans les environs de cette ville. Pourquoi ne pas suivre l'exemple du Pacifique-Canadien et utiliser la route du fleuve Fraser pour le transport de cette immense quantité de grain qu'il faut diriger sur d'autres points du pays? Nous pourrions peut-être devancer le Pacifique-Canadien et construire d'abord nos élévateurs. Je conseillerais à l'administration de ce chemin de fer d'étudier l'opportunité de bâtir immédiatement des élévateurs sur les bords du Fraser et d'abandonner à d'autres la tâche de faire le reste. Si le Nord-Canadien exécute le plan conçu à l'origine, de construire sa voie de New-Westminster à Vancouver, il réalisera une économie de 2 millions, somme qu'il a versée pour l'achat d'immeubles dans New-Westminster et les environs. Il s'assurera encore du trafic de North-Arm, de Lulu Island, de Burnaby et de Vancouver-Sud. Il couvrira plusieurs autres milles d'emplacements qui conviendront admirablement à des fins industrielles, et le pays tout entier retirera de tout cela un avantage considérable.

Je crois que la nouvelle administration fera un travail utile. Lorsque le Gouvernement a pris ce chemin de fer à sa charge, le Nord-Canadien tentait de poursuivre son travail, mais il manquait de l'outillage et du crédit nécessaires. Les banques ne reconnaissaient pas les entreprises accordées par le Nord-Canadien comme garanties des prêts qu'on leur demandait de consentir. La situation, sous ce rapport, s'est complètement modifiée depuis que ce chemin de fer est sous la haute main du Gouvernement. On a ajouté à l'outillage cent cinquante locomotives et seize mille wagons et l'aide financière qu'on lui a donnée à placé le Nord-Canadien dans cette position: (1) abondance de wagons; (2) énergie suffisante; (3) pas de retard dans les trains; (4) le public cherchant à faire affaire avec le Nord-Canadien au lieu du Nord-Canadien recherchant la clientèle; (5) un bon crédit.

Quand le ministre est venu à New-Westminster, nous lui avons représenté, entre autres choses, la nécessité de nommer quelqu'un de la Colombie-Anglaise au bureau de direction du Nord-Canadien, et je suis convaincu qu'il étudiera favorablement cette question. En ce qui me concerne, je crois que chaque province devrait être représentée dans le bureau de direction des chemins de fer nationaux du Canada.

Le ministre a été fort occupé lors de son voyage dans la Colombie-Anglaise et nous considérons qu'il est bien l'homme qui doit

occuper la fonction qu'il remplit. Je voudrais également féliciter le sous-ministre; c'est un bon fonctionnaire qui fait un travail utile. Les autres ministres du cabinet furent également très occupés durant leur visite dans la Colombie-Anglaise.

Ils ont discuté longuement avec les députés fédéraux de la province, ont reçu beaucoup de députations et adressé la parole à plusieurs assemblées publiques. Nous étions heureux de les avoir chez nous; nous espérons qu'ils y reviendront bientôt et que d'autres membres du cabinet viendront visiter la Colombie-Anglaise. Il y a un ministre, monsieur l'Orateur, qui n'est pas venu, bien qu'il fût invité tout spécialement. Je fais allusion au ministre de la Marine et des Pêcheries et je regrette infiniment qu'il n'ait pas pu faire en sorte de venir.

Tout indique que nous aurons des ennuis en rapport avec les pêcheries de la Colombie-Anglaise. Nous avons eu des commissions royales, d'autres internationales et des enquêtes de toutes sortes; mais la situation ne semble pas être encore débrouillée. Un grand mécontentement existe non seulement en ce qui regarde la pêche dans le Fraser mais pour toutes les pêcheries de la Colombie-Anglaise en général, et je vous assure, monsieur l'Orateur, que cette industrie a une valeur. Elle est très importante. Malheureusement dans le Fraser la pêche du saumon diminue depuis quelque temps. J'ai ici les quantités de saumons pris dans ce fleuve et mis en conserve depuis un certain nombre d'années, dont je donnerai lecture si l'on veut bien me le permettre. L'an dernier la mise en conserve a donné 206,003 caisses. Voici quel a été le rendement les années précédentes:

	Caisses.
1917..	377,988
1916..	106,440
1915..	289,199
1914..	328,390
1913..	732,059
1912..	173,921
1911..	301,344
1910..	223,148
1909..	567,203
1908..	89,184
1907..	163,116
1906..	240,486
1905..	877,136
1904..	128,903
1903..	237,125
1902..	327,095
1901..	990,252
1900..	316,522
1899..	510,383
1898..	256,101
1897..	860,459
1896..	356,984

On peut voir que la quantité mise en conserve en 1918, tout en n'étant pas la plus