

gation ne s'établiront que dans les ports où il existe des installations de tête de ligne, et l'une des choses qu'il faut avant tout, c'est un bassin de radoub. Seattle en possède plusieurs, et voilà pourquoi plusieurs compagnies de navigation s'y rendent au lieu de venir à Vancouver. Le retard apporté à établir des installations convenables à Vancouver aura pour résultat de faire perdre au pays un gros revenu par suite de la diminution des affaires.

La réalisation du projet coûterait peu, puisque des groupes d'intéressés solderaient les frais de premier établissement. La dépense de la première année ne pourrait pas excéder \$40,000 et, pendant une période de trente-cinq ans, les déboursés annuels seraient d'environ \$112,000. La loi des subventions aux bassins de radoub a été adoptée dans le dessein exprès d'encourager leur construction dans nos différents ports et, à mes yeux, il est déraisonnable de refuser une subvention aux ports dont le commerce maritime est plus grand que celui de tout autre port du Canada.

L'hon. J. H. KING: Je suis bien aise que mon honorable ami ait de nouveau signalé cette affaire à la Chambre. Les entreprises pour la construction de bassins de radoub sur le littoral du Pacifique paraissent avoir été assez mouvementées; on s'agite depuis nombre d'années. Ce qui a semblé inquiéter le Gouvernement lorsqu'il a pris les rênes, ce fut de constater qu'à une époque où les gouvernements et les nations cherchaient à pratiquer l'économie, nous avions en train deux grandes entreprises pour la construction de bassins de radoub sur la côte du Pacifique. Il existait des engagements considérables relativement au bassin de Victoria, qui est en cours de construction et qui sera probablement exploité sous la direction de l'Etat. Il y avait aussi des engagements pris sous le régime de la loi des subventions aux bassins de radoub. On s'est aperçu qu'il ne s'était pas dépensé grand-chose pour l'entreprise de Vancouver. Les compagnies, il est vrai, avaient formé leur organisation et avaient acheté une partie de l'outillage et des matériaux; cependant, la dépense n'était pas forte.

M. CLARK: Si je comprends bien, les chiffres fournis au ministre montrent que les compagnies intéressées ont déboursé \$398,000.

L'hon. J. H. KING: Comme je l'ai dit, on a fait des dépenses, mais non en proportion de celles du gouvernement à Victoria. Nous avons jugé sage de maintenir ces travaux en suspens. Cette question est examinée par le ministère et j'espère que nous serons en état d'en soumettre certaines conclusions à la Chambre.

[M. Clark.]

M. McQUARRIE: Je désire dire un mot des améliorations du fleuve Fraser. Le ministre doit être félicité de l'intérêt qu'il a montré au sujet de ce travail important. Je vois avec plaisir qu'il lui a donné son attention. Il est généralement reconnu, je crois, qu'il fait tout en son pouvoir, ainsi que son ministère, pour assurer un chenal convenable et sûr de New-Westminster au golfe. Nous ne demandons pas un port qui puisse rivaliser avec celui de Vancouver qui n'est qu'à 15 ou 20 milles de notre ville par eau, et encore moins loin par terre. Nous avouons volontiers que le port de Vancouver est outillé pour un commerce maritime considérable et qu'il est nécessaire d'y faire des améliorations.

Cependant, le Fraser présente une situation quelque peu différente. Ce qu'il nous faut c'est un chenal qui permette aux navires de venir jusque chez nous, surtout pour le transport de bois des scieries du Fraser. On ne sait peut-être pas couramment, mais je ne crois pas me tromper en disant qu'environ le tiers du bois de construction et des bardeaux de la Colombie-Anglaise—et c'est là une quantité énorme, sans doute—sort des scieries du fleuve Fraser. Je parle du chenal principal et du bras septentrional. Nous avons en cet endroit des scieries qui expédient du bois aux divers marchés de l'univers. Un trafic important s'est développé et il augmentera encore beaucoup si nous pouvons exporter notre bois à des conditions raisonnables. Le tarif maritime peut être favorablement comparé avec celui des chemins de fer. A cet égard, je ferai observer que le tarif maritime de New-Westminster aux Etats de l'Est, disons au port de New-York, n'est pas plus élevé que celui des chemins de fer de New-Westminster à Calgary. Cela veut dire que nous avons un marché très abondant pour quelques-uns de nos produits manufacturés, plus particulièrement pour nos bardeaux qui sont en très grande demande dans les Etats de l'Est. Nous pouvons en dire autant, bien entendu, pour les autres produits de nos manufactures. Notre bois de construction est exporté dans les diverses parties du monde, et la demande ne fait qu'augmenter. Pour expédier nos produits avec économie, il faut que les navires jettent l'ancre à nos quais même. Il n'y a pas de raison pour qu'ils ne le fassent pas, si le chenal est mis en bon état, parceque, à l'exception d'un ou deux endroits peu profonds, il est assez creux pour permettre à n'importe quel vaisseau qui a une cargaison de bois de faire escale à nos quais. A ce sujet je ferai observer que le jaugeage des navires qui font des chargements de bois augmente. On emploie des navires d'un bien plus fort tonnage qu'il y a