

quelques années. Sous l'ancien ministère le département a nommé une commission d'ingénieurs pour s'enquérir des conditions du fleuve Fraser et cette commission a rédigé un rapport sur la classe de navires qui pourraient prendre des cargaisons de bois à nos ports. Il était dit dans ce document que la plupart des vaisseaux que nous étions en droit de nous attendre à faire affaire avec nous étaient d'un tonnage relativement peu considérable. Mais je crois qu'aujourd'hui les navires sont plus gros. Il nous faut une profondeur d'au moins 30 pieds. Il y a eu des progrès marqués, et, à ce sujet, je désire rendre ma part d'hommage à la mémoire de l'ancien ingénieur en chef du ministère des Travaux publics qui était sur la côte du Pacifique, l'an dernier. J'ai eu l'avantage, en plusieurs circonstances, de coopérer avec M. Saint-Laurent. Chaque fois j'ai été frappé de sa courtoisie et de l'intérêt qu'il manifestait pour son travail, et, en particulier, pour l'amélioration du Fraser. Sa mort est une perte sensible pour le pays.

Je prierais instamment le ministre de poursuivre les travaux du chenal principal du fleuve Fraser. Nous avons déjà obtenu des résultats, et je constate avec plaisir que le ministre continue la tâche entreprise par l'ancien département et qu'il lui consacre beaucoup d'attention. Le trafic ne manque pas; ce qu'il nous faut c'est un chenal sûr afin que nos vaisseaux puissent transporter nos produits manufacturés dans les diverses parties de l'univers.

Notre commerce est très important, et, à cet égard, je ferai remarquer que les travaux exécutés sur le Fraser ne seront pas inutiles pour le Gouvernement parce qu'il possède quelque 4 billions de pieds de bois dans la vallée du Fraser, dont le Dominion retirera des droits de coupes lorsque ce bois serait sorti des forêts. Il se trouve en entier dans cette région et est absolument disponible.

Je désire aussi mentionner le fait que nous avons des emplacements sur le fleuve Fraser pour les élévateurs. Nous y avons des terrains qui appartiennent au gouvernement fédéral ou aux chemins de fer nationaux, à Port-Mann, à New-Westminster et Woodward's-Landing; et ce sont des terrains riverains parfaitement adaptés à la construction d'élévateurs. Si donc le Gouvernement se propose de construire des élévateurs il ne lui sera pas nécessaire d'en acheter ailleurs, puisqu'il en possède sur le fleuve Fraser, et que ses propres chemins de fer y sont déjà intéressés. L'établissement d'élévateurs sur le fleuve Fraser serait avantageux aux chemins de fer nationaux qui ont un accès direct à ces terrains, où ils ont les voies

ferrées nécessaires. Le chemin de fer y existe déjà. Les chemins de fer nationaux sont déjà rendus à Port-Mann. Ce pourrait donc être un emplacement idéal. Si vous voulez descendre plus bas, plus près de l'embouchure du fleuve, vous verrez un demi-mille de terrains riverains où il y a une ligne de chemin de fer construite par le réseau national canadien, mais qui n'est pas exploitée à l'heure actuelle. Le parachèvement de ce chemin de fer ne serait pas très coûteux. Si vous établissez des élévateurs sur le fleuve Fraser, vos frais d'exploitation pour le déchargement du grain seraient beaucoup moindres que partout ailleurs. Je suis heureux de voir que le ministre connaît très bien la situation, et je désirerais insister auprès de lui sur l'à-propos d'approfondir cette question de la nécessité d'établir au moins un élévateur sur le Fraser. Cependant, si le Gouvernement n'a pas l'intention d'entrer dans ce genre d'affaires—et peut-être veut-il s'en tenir aux entreprises privées—je dois dire que l'amélioration du lit du fleuve Fraser mettrait à la disposition des établissements particuliers plusieurs milles d'emplacements très avantageux pour des élévateurs. Je verrai avec plaisir le jour où nous aurons sur la côte du Pacifique non seulement un élévateur, mais des douzaines d'élévateurs. L'expansion du commerce ne saurait tarder. Il a été prouvé que la route du Pacifique était très avantageuse. Il y a eu un moment où l'on croyait que le canal de Panama ne pourrait jamais être utilisé, et que le grain ne pourrait être expédié ni économiquement, ni sans risques, d'un port du Pacifique. Cependant, il a depuis été établi de manière incontestable que la route du Pacifique est très pratique et très avantageuse, et que, du point de vue économique, il vaut beaucoup mieux expédier le grain des Prairies par les ports du Pacifique. Or, je dirai au ministre que le grain pourrait très bien être expédié par voie du Fraser. Incontestablement, nous avons les emplacements voulus, si seulement le lit de la rivière est amélioré.

Il y a un fait relatif à l'industrie des scieries qui n'est pas généralement connu, et que je désirerais mentionner. C'est que l'exploitation des scieries se fait beaucoup mieux au moyen de l'eau douce que de l'eau salée, étant donné que dans l'eau salée, les billots ont beaucoup à souffrir du taret qui peut les endommager considérablement en quelques mois. Il n'en est pas du tout ainsi dans l'eau douce. L'expérience a prouvé que les scieries devraient, autant qu'il est possible, être situées sur le bord des rivières. Aussi, plusieurs des propriétaires de scieries qui ont fait cette expérience démentent-ils leurs usines, des bords