

L'hon. M. BALLANTYNE: L'augmentation de \$50,000 est en grande partie due aux opérations des dragueurs.

M. PARENT: Les dragueurs employés dans cette partie du fleuve appartiennent-ils tous à l'Etat?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. PARENT: Quelques entreprises ont-elles été adjudgées à des particuliers?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucune.

M. PARENT: Entre quels points du fleuve la plus grande partie de l'argent a-t-elle été dépensée?

L'hon. M. BALLANTYNE: Principalement dans la région du cap à la Roche, entre Montréal et Québec et aussi dans le chenal du nord en aval de Québec.

M. CASGRAIN: L'année dernière, quand ces crédits ont été soumis au comité, j'ai demandé au ministre de nous renseigner sur certains travaux de dragage qui devraient être faits dans le comté de Charlevoix, dans la rivière Saint-François, district de la Baie-Saint-Paul. Les approches de la côte ne sont pas très bonnes, car il y a là des roches qui rendent fort incommode le trajet de Québec à la Malbaie aux divers ports de cette localité. Si le Gouvernement pouvait envoyer un de ses bateaux dragueurs dans ce district pour quelques jours cela rendrait un grand service aux gens de l'endroit.

L'an dernier, l'honorable ministre promet de prendre la chose en considération, mais rien ne fut fait.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le ministre de la Marine n'a pas agi, simplement parce que la chose ressortissait à mon collègue le ministre des Travaux publics.

M. PARENT: Le ministre peut-il indiquer au comité quelle est la profondeur du chenal actuellement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons un chenal de 30 pieds, à marée basse, mon honorable ami le sait probablement, de Montréal à la mer. Certaines des courbes ont une largeur de 500 pieds, d'autres jusqu'à 1,100. Le dragage, il va sans dire, s'exécute constamment; mais alors qu'avant la guerre, nous avions cinq dragues en activité, nous n'en avons plus maintenant que trois. Si je puis obtenir assez d'argent de mon collègue le ministre des Finances, nous pourrions peut-être mettre une autre drague à l'œuvre.

M. PARENT: Est-ce que naguère le chenal, même jusqu'à Trois-Rivières, ne

[M. Lapointe.]

mesurait pas jusqu'à 35 pieds? Depuis, cette profondeur s'est réduite au point que vient de mentionner mon honorable ami.

L'hon. M. BALLANTYNE: Autant que je sache, le chenal n'a jamais encore été dragué jusqu'à une profondeur de 35 pieds.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le fleuve devient-il plus profond par suite de ce dragage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis convaincu que mon honorable ami a déjà voyagé de Montréal à Québec et de Québec à l'océan. Le chenal est si bien éclairé et jalonné de bouées que l'on se croirait dans une rue de ville.

M. PARENT: Le "White Way" d'Ottawa, alors?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les naufrages sont extrêmement rares. Une fois le dragage fait, le chenal ne se remplit plus. Mais c'est une grosse entreprise que de le garder ainsi à la profondeur et à la largeur que nous jugeons convenables. Il y aura lieu de draguer, j'imagine tant que nous vivrons.

M. PARENT: Le chenal se remplit-il?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne crois pas que le ministre ait bien compris ma question. Dragons-nous simplement la boue accumulée durant l'année ou creusions-nous le chenal d'année en année?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le chenal gagne en profondeur et en largeur d'année en année.

(L'article est adopté.)

Entretien et amélioration des ateliers et bureaux, ainsi qu'exploitation, du chantier maritime de Sorel, \$75,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre expliquera-t-il l'augmentation?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'augmentation de 10,000 dollars sert à l'entretien du chantier partout où il a grand besoin de réparation.

M. NESBITT: Est-ce là le chantier où le ministre répare ses dragues et ainsi de suite?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

(L'article est adopté.)

Construction, et entretien d'un vapeur brise-glace à utiliser dans le fleuve Saint-Laurent,

M. PARENT: Le ministre donnera-t-il des explications?