

pays a fait pour augmenter les aménagements dans ce port. Par ailleurs, je me demande si nous avons adopté les méthodes les plus susceptibles de diminuer le coût d'entretien de ces aménagements. J'ai posé cette même question il y a un an. Je me demande si, dans l'intervalle le ministre a eu le temps d'étudier la situation afin de se rendre compte si nous suivons bien la meilleure méthode en creusant continuellement la sortie du port de Montréal. Ceci est de nature à faire baisser le niveau de l'eau, au lieu de le maintenir au même point, ce qui éviterait la nécessité de dépenser des millions en dragage tous les ans.

L'hon. M. HOWE: Au mois de janvier 1934, le gouvernement antérieur avait établi une commission interdépartementale pour étudier la question du niveau du chenal de navigation, auquel mon honorable ami vient de faire allusion. Cette commission a consacré un peu plus de trois ans à une étude approfondie de cette question. Il est évident qu'il est désirable de maintenir une profondeur minimum de 35 pieds à marée basse, à eau basse, et une largeur suffisante pour accommoder les plus gros navires océaniques qui se rendent jusqu'à Montréal. Cette commission a présenté un rapport il y a quelques mois. J'en ai un exemplaire en main, et je serai heureux d'en remettre une copie à mon honorable ami. Elle en est venue à la conclusion qu'il faudrait s'en tenir plus ou moins à la présente méthode pour compléter ce travail. Le rapport donne beaucoup de détails sur les travaux à faire pour terminer le chenal, et on calcule qu'il faudra dépenser environ \$11,500,000 pour porter le chenal aux dimensions indiquées.

Les travaux d'entretien sur le Saint-Laurent ne sont pas bien considérables. Il n'y a qu'à deux ou trois endroits qu'il se produit de l'envasement, ce qui nécessite des travaux d'entretien constants. Cependant, ces travaux ne présentent pas un problème bien grave pour un chenal de cette longueur. La construction même de ce chenal se poursuit depuis un grand nombre d'années et, si la commission interdépartementale ne fait pas erreur, elle sera terminée avant longtemps. D'ici quatre ou cinq ans nous pourrions dire au monde que nous avons un chenal de 35 pieds de profondeur et d'une largeur suffisante de la mer jusqu'à Montréal. Ainsi nous pourrions éliminer presque entièrement ces dépenses d'immobilisation ou du moins les diminuer à une très petite somme.

M. MacNICOL: A son titre d'ingénieur le ministre est-il d'avis que les plans exécutés sont les plus avantageux.

L'hon. M. HOWE: Je le crois. En ma qualité d'ingénieur j'ai fait une étude approfondie du rapport. J'ai examiné les conclusions de la commission. Les membres de la commission ont été unanimes si ce n'est deux dissidents. L'un a exprimé l'opinion que les travaux requis n'étaient pas aussi considérables que le laisse entendre la majorité, mais il n'a pas différé d'opinion au sujet des méthodes à suivre. Pour lui, il s'agit surtout d'une question de temps. Un autre a été d'avis que l'on pouvait obtenir ce résultat au moyen de barrages. C'est un sur neuf et, pour ma part, j'accepte le rapport de la majorité. Je crois que les conclusions tirées par la majorité des renseignements obtenus sont mieux fondées.

M. MacNICOL: Dans ce cas, le ministre n'est pas en faveur de l'usage des barrages.

L'hon. M. HOWE: Non. Le rapport de la majorité n'en recommande pas l'usage. Nous avons des barrages dans nos rivières, mais on se demande aujourd'hui si l'on agit sagement en les y plaçant. Nous avons étudié la question et avons décidé de maintenir ces barrages, mais le courant des rivières s'en trouve augmenté considérablement, ce qui est une cause d'affouillement, et l'on se demande si leur usage est justifié. Nous avons deux expressions d'opinions disant que l'on devrait peut-être les enlever au moyen d'une drague et obtenir le même résultat d'une autre manière. Après deux années d'étude, cependant, nous avons décidé de maintenir les barrages que nous posédons maintenant près de Sorel.

M. MacNICOL: Le chenal lui-même est-il confiné dans certaines limites de manière à accroître la rapidité de l'eau afin que la rapidité du courant nettoie le chenal, un peu d'après la méthode suivie à la Nouvelle-Orléans, sur le Mississippi, ou bien le lit du fleuve Saint-Laurent permet-il d'avoir recours à un moyen de ce genre?

L'hon. M. HOWE: Le fleuve Mississippi arrose des terres alluviales et charrie de grandes quantités de vase; le Saint-Laurent coule sur un terrain calcaire et ne charrie que bien peu de vase. Il ne s'agit pas de l'envasement du fleuve. Nous avons presque achevé le chenal de trente-cinq pieds. Après une étude très minutieuse, nous croyons savoir exactement les moyens qu'il nous faut prendre pour obtenir les résultats désirés et nous prenons des mesures dans ce sens. La matière retirée du lit du fleuve est placée de manière à régulariser le débit. En d'autres termes, nous voulons maintenir la superficie du fleuve constamment la même en déposant la matière retirée du lit du fleuve dans