

quelques réparations, nous pouvions faire durer le vieux quai quatre ans de plus et éviter de dépenser l'argent dans le temps. Cependant, la jetée est maintenant dans un état tel que nous croyons devoir en construire une nouvelle.

M. LOVITT : Allez-vous construire une jetée entièrement neuve, ou bien y aura-t-il deux jetées ?

Sir HECTOR LANGEVIN : La vieille jetée va disparaître.

Tidnish—à voter de nouveau..... \$2,000

M. WELSH : L'honorable député de Westmoreland (M. Wood) représente ce district et je crois que d'autres items seraient nécessaires dans sa division électorale. On m'a demandé de voir à ce que quelque chose fût donné pour le havre de Port Elgin, qui se relierait à son chemin de fer. Je crois que l'on ferait beaucoup de bien à ses commentants en donnant d'avantage à cette division électorale, et avec l'influence dont il jouit et la confiance du ministre des travaux publics, je croyais qu'il obtiendrait davantage pour le havre de Tidnish.

M. LOVITT : Quand le ministre mettra-t-il les entrepreneurs à travailler au brise-lames de Port Maidland ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je croyais avoir dit à l'honorable député que les travaux seront exécutés immédiatement.

Ports et rivières—Ile du Prince-Edouard. \$16,200

M. WELSH : Le ministre des travaux publics a dit ce soir que certaines réparations à des édifices sur lesquels mon honorable ami, le député de Northumberland (M. Mitchell), avait appelé l'attention, ont été exécutées en raison d'un rapport fait par l'inspecteur ou l'ingénieur du gouvernement. Je vois ici un crédit de \$1,000 pour New-London. Je désire savoir d'après quel principe le ministre a mis ce crédit dans le budget, car j'ai ici un rapport fait sur les instructions de la chambre, au sujet des études de New-London, en date du 20 janvier 1890. Je vais lire le rapport de l'ingénieur du gouvernement relativement à ce qu'il faut pour ce port, et si le ministre des travaux publics fait exécuter ces travaux suivant le rapport de l'ingénieur du gouvernement, il n'en entendra plus parler :

Le port de New-London est situé sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard, à environ dix milles au sud-est de la baie de Richmond. L'entrée a environ 1,200 pieds de largeur, et la baie à trois milles de largeur en moyenne. Plusieurs rivières, y compris la rivière du Sud-Ouest, la rivière des Français, la rivière Stanley et Hope, s'y déchargent, les deux premières étant navigables pour les bateaux d'un tirant de dix pieds d'eau, sur une longueur de cinq ou six milles. New-London est un port de pêche comode, ainsi qu'un point important pour l'expédition des produits d'une grande et fertile région agricole. Les travaux exécutés par le ministre pour l'amélioration de l'entrée du port de New-London comprennent : Premièrement, un brise-lames de 1,950 pieds de longueur sur la plage de sable, à l'est de l'entrée, construit partie en pilotis, fascines et pierre, et partie en charpente à encassement. Deuxièmement, un brise-lames long de 460 à sa base à l'ouest de l'entrée, formé de pilotis, de fascines et de pierre, avec parements en bois carré à l'extrémité extérieure. Troisièmement, un barrage long de 1,600 pieds au large de la Pointe Campbell. Les brise-lames furent construits dans le but de retenir le reflux, et ils se trouvent sur la barre ou dehors du port, de même que pour empêcher l'eau de charrier le sable dans le chenal navigable. Les pilotis ont jusqu'à présent eu des résultats très satisfaisants, la profondeur de l'eau sur la barre s'étant élevée de six à quatorze pieds dans un chenal d'environ 400 pieds de largeur, faisant par là

de New-London l'un des plus beaux ports de cette côte de l'île. Le barrage à la Pointe Campbell fut construit dans le but d'accroître la force du reflux à sa sortie de la rivière du Sud-Ouest, et de donner, par là, plus de profondeur à la barre qui obstrue son embouchure, mais on n'a pas encore obtenu les résultats désirés. Dans le dossier No 96,123, on demande : Premièrement, que les réparations soient faites au brise-lames oriental. Ceci a fait le sujet d'un rapport spécial, en date du 20 janvier. On demande, deuxièmement, que le brise-lames oriental soit allongé vers la mer. En dehors du brise-lames oriental, il se forme un petit chenal qui se dirige vers l'est et peut prendre de plus grandes proportions, au détriment du chenal principal, lequel court vers le nord-est, en divisant le volume du reflux, et en diminuant son effet bienfaisant sur la barre. Pour parer à cette éventualité, il sera nécessaire d'allonger le brise-lames oriental vers le nord, sur une longueur de 200 pieds. J'évalue à \$3,500 le coût de cette allonge, qui serait formée de pilotis, de fascines et de pierre, avec un talus en pierre du côté de la mer.

Le ministre voudra-t-il prendre note de cela et s'en occuper.

Dans l'automne de 1888, la profondeur de l'eau sur la barre était réduite à six pieds, mais eu égard à la construction du brise-lames, cette profondeur est maintenant de 10 à 14 pieds, et comme l'eau y est aussi profonde qu'aux quais, aucune étude n'a été faite. Des dragages sur la barre n'auraient qu'un effet temporaire, vu que la première tempête soufflant de l'est ramènerait sans doute les sables. On ne peut augmenter la profondeur de l'eau sur cette barre, qu'en retrécissant davantage l'entrée du havre. On demande en quatrième lieu que des dragages soient faits aux approches de la jetée de Bay View dans la rivière Hope. Ceci fera le sujet d'un rapport spécial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

LOUIS COSTE.

Nous avons donc ici, M. le président, deux rapports de l'ingénieur du gouvernement ; on ne mentionne pas la date à laquelle il a fait ces études, mais je suppose que ça été vers le mois de juin dernier, de sorte que le ministre des travaux publics savait ce qu'il faut pour améliorer ce port avant la préparation du budget. Or, je désire savoir de la part du ministre des travaux publics pourquoi cette somme de \$1,000 a été insérée dans le budget pour exécuter des travaux que son inférieur dit devoir coûter \$3,500 ?

Je désire signaler un autre fait. Le dragueur employé dans les ports de l'île est présentement occupé dans le port de Rustico. J'en suis très heureux, et j'espère qu'il va y faire du bien. Mais je suggérerai que lorsque ces travaux seront terminés, on envoie le dragueur dans le port de New-London, vu que son transport et celui des chalans à cet endroit pour terminer les travaux du port de New-London ne coûteraient que peu de chose ; tandis que si, lorsque les travaux du port de Rustico seront terminés, le dragueur est transporté au sud de l'île, ce qui coûtera \$1,500 pour le renorquage, et qu'il soit ensuite renvoyé à New-London, au bout d'un an ou deux, pour compléter les travaux du port de New-London, cela entraînera de très fortes dépenses. Lorsque le dragage du port de Rustico sera terminé, si le dragueur est transporté à New-London, qui est à cinq ou six milles de là, pour terminer les travaux recommandés par l'ingénieur même du ministre, j'ose dire que l'on effectuera une économie d'au moins \$15,000 à \$20,000. Je suis sérieux. Je dis au ministre des travaux publics que s'il a à cœur l'intérêt public, dès que le dragage sera terminé à Rustico, qui ne se trouve qu'à quatre ou cinq milles de l'entrée du port de New-London, il est de son devoir d'envoyer le dragueur dans ce port pour y faire le dragage mentionné dans le rapport. Sur la côte nord de l'île, il n'y a pas beaucoup de bons