

dre aux besoins en exécutant les travaux avec la rapidité nécessaire. Je suppose qu'il faudra trois ou quatre ans pour tout finir.

M. ARMSTRONG: Le ministre croit qu'il est plus avantageux de faire faire le dragage par les dragueurs de l'Etat. L'an dernier, l'honorable député de Welland (M. German) s'est aussi prononcé dans ce sens. Pour entreprendre des travaux aussi considérables, le Gouvernement n'aurait-il pas mieux fait de se procurer des dragueurs?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de Welland était, au contraire, d'avis qu'il est plus économique de donner le dragage à l'entreprise.

M. BLAIN: Alors, le ministre ne partage pas l'avis du député de Welland sur ce point.

L'hon. M. PUGSLEY: Avec les dragueurs du département nous pouvons exercer un meilleur contrôle que si les travaux sont donnés à l'entreprise. A moins de faire les mesurages sur place et d'adjudger les travaux dans ces conditions, nous sommes toujours exposés à ne pas en avoir pour notre argent. Nous devons nous en rapporter tellement à l'honnêteté et à l'intelligence des inspecteurs que, bien que dans l'ensemble je crois l'Etat fidèlement servi, nous ne pouvons pas toujours en être assurés.

Quand les travaux sont exécutés par les dragueurs de l'Etat, nous sommes certains d'en avoir pour notre argent, car personne n'a intérêt à exagérer la somme de travaux réellement faits. A tout prendre je suis en faveur d'augmenter notre flotte de dragueurs, et j'espère qu'avant longtemps tous les travaux de dragage seront exécutés par les dragueurs de l'Etat. L'honorable député de Welland est fortement opposé à ce projet.

M. BLAIN: Qu'a-t-on payé à cette compagnie, l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: \$383,425.

M. BLAIN: Quels sont les membres de cette compagnie?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que M. Whelan en fait partie, ainsi que M. Gorman. J'ai entendu mentionner le nom de M. O'Brien, mais personnellement, je ne sais pas qui sont ceux qui composent la compagnie.

M. SPROULE: S'agit-il de Con. O'Gorman?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. M. Gorman est un entrepreneur bien connu et d'excellente réputation.

M. SPROULE: C'est la société Bowman-Whelan.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore si M. Bowman en fait partie.

M. SPROULE: Sur cette somme de \$1,167,000 combien a-t-on dépensé à Fort-William et combien à Port-Arthur?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux étaient en marche à Port-Arthur et à Fort-William, et M. Phin en était l'entrepreneur; il y avait aussi plusieurs autres travaux considérables, dont je ne puis donner le détail dans le moment. Je le ferai lorsque nous discuterons le budget principal.

M. SPROULE: L'inconvénient c'est que le ministre oublie facilement ses promesses, ou que le député intéressé n'est pas présent, lorsque vient la discussion du budget principal. Je pensais bien que le ministre n'avait pas ces détails sous la main, mais j'aimerais qu'il nous dise plus tard combien on a dépensé pour le dragage et combien pour les autres travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Je fournirai tous ces renseignements.

M. SPROULE: On nous disait l'an dernier que ces travaux pressaient, parce que le Grand-Tronc-Pacifique voulait construire un élévateur pour l'expédition du blé. Combien de blé a-t-on expédié pendant la dernière saison?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire au juste, mais je crois que c'est plusieurs millions de boisseaux.

M. PORTER: Tout dernièrement une nombreuse députation est venue exposer au ministre la nécessité de creuser et élargir le canal Welland, et demander comme entreprise supplémentaire le dragage du chenal, via le canal Murray et la baie de Quinté. Belleville est le principal port d'expédition de la baie de Quinté et l'outillage actuel et l'installation sont tout à fait insuffisants pour le trafic qui s'y fait. Je crois que cette députation a exposé au ministre que les quais dans le port de Belleville sont insuffisants, et qu'il y a dans la baie de Quinté une ou deux battures peu considérables, et dont la disparition donnerait une profondeur uniforme de 14 à 16 pieds sur tout le parcours, sauf dans le canal Murray qui n'a que 8 ou 9 pieds de profondeur. Le ministre a-t-il pris une décision quelconque à ce sujet.

De nombreux établissements industriels existent dans cette région, entre autres la Lehigh Cements Works, qui est un des plus grands du genre au Canada, et toutes ces industries se plaignent de ne pouvoir charger les navires plus qu'à moitié. Le surintendant d'une compagnie de navires à vapeur m'a expliqué que les navires à passagers et à marchandises préféreraient passer par la baie de Quinté, en faisant escale à quelque port, plutôt que de descendre le lac, et cela pour deux raisons: d'abord cette route est de beaucoup plus sûre, et ensuite les navires arrêteraient à plusieurs ports importants, pour y prendre des mar-