

que tous les petits canots automobiles soient inspectés. Par conséquent, il a fallu accroître le personnel en proportion du travail augmenté et les inspecteurs sont obligés de se rendre dans des ports où ils n'étaient pas dans la nécessité d'aller auparavant. Il faut qu'un port soit de bien peu d'importance à cette heure pour qu'il n'exige pas la visite d'un inspecteur.

M. NEILL: A la page 224 du budget des dépenses, je remarque qu'il y a trois inspecteurs du grément. Où se trouvent-ils?

L'hon. M. HOWE: Halifax, Montréal, Vancouver et il y en a un aussi à Alberni, un à Charlottetown et un à Saint-Jean.

M. TUSTIN: Je remarque que le total des traitements accuse une augmentation de \$10,000 ou plus. Si j'ai bien compris, le ministre a expliqué que le personnel est plus considérable; cependant, je note qu'il comprend 59 employés, cette année, de même que l'année dernière.

L'hon. M. HOWE: Mon honorable ami constatera que, lorsque le ministère fut constitué, on a pourvu aux traitements, mais les nominations n'étaient pas faites. Nous avons nommé plusieurs titulaires cette année. Je crois que mon honorable ami se rendra compte que le montant prévu l'année dernière n'a pas été dépensé.

(Le crédit est adopté.)

Agences, salaires et dépenses de bureaux, \$243,910.

M. LENNARD: Quelle est la cause de l'augmentation qu'accuse ce crédit?

L'hon. M. HOWE: L'augmentation se répartit ainsi qu'il suit: \$8,868, restauration des traitements; \$3,750, augmentations prévues par la loi et pour avancement; \$800, somme additionnelle requise pour aide imprévue; diverses nominations de peu d'importance surtout aide aux écritures, \$5,580; divers, \$2,080, soit un montant total de \$21,078. De plus, je suis très heureux d'annoncer que le service des impressions et de la papeterie accuse une diminution de \$4,000; les traitements accusent aussi une diminution de \$2,755 étant donné que les nouveaux venus ont été nommés aux salaires minima de leurs classes respectives. Nous voilà donc en face d'une diminution totale de \$6,755 et d'une augmentation nette de \$14,323.

M. LENNARD: En quoi consistent ces agences?

L'hon. M. HOWE: Ce sont les bureaux-chefs des services des phares et des bouées, [L'hon. M. Howe.]

Ces agences sont au nombre de neuf et servent de bases d'opération aux navires.

(Le crédit est adopté.)

Chenal du Saint-Laurent.—Dragage à forfait du Saint-Laurent et du port de Montréal et prolongement des barrages actuels, y compris le coût d'administration.—Capital, \$2,933,400.

M. MacNICOL: Monsieur le président, l'année dernière, j'ai demandé au ministre s'il était satisfait, comme ingénieur, des plans qui ont été suivis par le département depuis plusieurs années, peut-être depuis nombre d'années, pour tenir le chenal ouvert. Nous avons chaque année un crédit comme celui-ci dans le budget ou représentant le double ou le triple de ce montant, ou encore un crédit semblable est inscrit au budget en Travaux publics. Ainsi le dragage du chenal de navigation du Saint-Laurent pendant toutes ces années a coûté de vastes sommes au pays. L'été dernier en revenant au Canada par le Saint-Laurent je me suis levé à bonne heure un matin afin d'examiner le chenal alors que le bateau remontait le fleuve. Je montai sur le pont et je discutai la question avec le capitaine. Je lui demandai si les méthodes actuelles étaient bien les plus propres à tenir le chenal dans le meilleur état possible. D'après ces méthodes on creuse le port une année, puis l'année suivante on creuse les sorties du port. Apparemment on semble augmenter le débit du lac Saint-Louis dans le fleuve. Est-ce bien la bonne manière de procéder? Le niveau du port baisse de plus en plus, et cela nécessite le dragage du fleuve l'année suivante. A quoi cela nous conduira-t-il? Suivons-nous les bonnes méthodes de génie? Je ne saurais dire. Sont-ce ces méthodes qui sont utilisées dans les grands fleuves de l'univers, comme l'Elbe en Allemagne, le Rhin qui se déverse dans la mer du Nord et la Tamise?

J'ai lu l'été dernier, et le ministre a dû également apprendre, que l'on se proposait de construire un barrage sur la Tamise à Londres pour faire disparaître cet état de choses, et ainsi y maintenir le niveau de l'eau. A-t-on cherché un moyen d'éliminer cette dépense annuelle d'environ quatre, cinq ou six millions de dollars pour le dragage dans le port de Montréal et en aval. Il y a certainement lieu d'améliorer ce port par tous les moyens possibles. On ne devrait rien négliger de ce qui est de nature à améliorer ce grand cours d'eau.—l'un des plus grands au monde,—cette artère qui transporte plus de marchandises qu'un bon nombre des grandes rivières au monde. J'approuverai tous les aménagements qui seront susceptibles d'améliorer la navigation dans ce port. En ma qualité de Canadien, et comme tous mes concitoyens, je suis fier de ce que le