

soit achevée. En 1914, quelque temps avant la guerre, le Gouvernement demanda des soumissions pour la construction du prolongement de ce brise-lames. Les soumissions furent reçues aussitôt après le commencement des hostilités.

On a affirmé en cette enceinte, l'autre jour, que si les travaux n'ont pas été commencés, c'est parce que le Gouvernement était d'avis que les soumissions étaient trop élevées, mais ce n'est pas exact. Si je m'en souviens bien, il ne fut pas du tout question du prix, car les fonctionnaires du département le considéraient juste et raisonnable. Les choses en sont restées là, parce que la guerre venait d'éclater et que le Gouvernement a jugé à propos de retarder autant que possible l'exécution de toutes les entreprises publiques. En tout cas, la situation est telle qu'il est absolument nécessaire, suivant moi, de faire exécuter les travaux en question.

M. NESBITT: Est-ce que la guerre est finie?

L'hon. M. HAZEN: Pas du tout. Je parle d'autres circonstances que l'honorable député m'aurait entendu énumérer, s'il avait eu la patience d'attendre encore quelques instants. Des travaux de dragage considérables ont été exécutés dans le port de Saint-Jean. Un banc de sable que l'on désigne communément sous le nom de Beacon Bar, coupe le port et forme jusqu'à un certain point un brise-lames naturel. Ce banc de sable constituait un obstacle naturel aux vagues déferlant à travers la brèche que j'ai déjà mentionnée. Or, ce banc de sable a été complètement enlevé pour ainsi dire par suite des travaux de dragage exécutés au cours des cinq ou six dernières années aux fins d'agrandir l'entrée du port et d'en faciliter l'accès aux navires.

Cet obstacle étant disparu, les vagues que soulèvent les fortes brises de l'ouest déferlent avec une grande force à travers la brèche qu'offre le brise-lames. En plusieurs circonstances, les vagues ont fait sentir leur action dans le port et causé des dommages aux quais particuliers qui bordent la rivière. Outre cela, en se brisant contre un autre obstacle, les vagues dévient et submergent les évitages en cours de construction depuis plusieurs années à Saint-Jean-Ouest, causant des dommages aux quais et, en une couple de circonstances, les rendant dangereux pour les navires qui y accostent. Il est arrivé parfois que des navires ont dû s'éloigner des quais pour venir mouiller au beau milieu du port.

[L'hon. M. Hazen.]

Les sommes que le Gouvernement fédéral a déboursées, depuis nombre d'années, pour améliorer le port de Saint-Jean sont considérables, sans doute, mais les revenus sont en proportion. Grâce à la construction des nouveaux quais par l'Etat, nous avons été en mesure d'expédier par le port de Saint-Jean, l'année dernière, des marchandises destinées à l'exportation représentant une valeur de plus de \$200,000,000, soit une somme totale dépassant le chiffre des exportations du port de Boston pendant la même période.

En outre, les quaiages dans le port de Saint-Jean ont rapporté, l'an dernier, plus de \$100,000, soit 4 p. 100 sur une dépense de 2 millions et demi de dollars. Ceci représente un intérêt de 4 p. 100 sur toutes les dépenses faites jusqu'à présent. On calcule que l'hiver prochain les recettes seront plus considérables encore, par suite de l'augmentation du trafic. La compagnie du Pacifique-Canadien a dépensé des sommes considérables pour agrandir ses cours et prolonger et multiplier ses voies de garage sur tout le parcours de sa ligne, entre Montréal et Saint-Jean. On m'a informé que l'hiver prochain cette compagnie pourra transporter 15 ou 20 p. 100 de plus de marchandises que durant l'hiver dernier.

Si ces travaux ne sont pas exécutés, nous serons menacés de deux dangers. Les quais appartenant à des particuliers, sur le côté est du port, seront exposés à être sérieusement endommagés—quelques-uns l'ont été l'hiver dernier et il y a deux ans. Il y aura aussi le danger de dommages causés aux quais du gouvernement et aux navires du port durant les tempêtes qui sont quelquefois extrêmement violentes en hiver. Pour toutes ces raisons, on a cru devoir inscrire ce crédit dans le budget, et demander des soumissions.

Pour ma part, j'aurais préféré retarder les travaux, mais il est absolument nécessaire de demander au pays de faire ce sacrifice à l'heure qu'il est. Si l'on tient compte du trafic maritime qui se fait dans le port de Saint-Jean et de l'importance qu'il y a pour le pays de conserver ces travaux et de donner la protection nécessaire aux navires, on conviendra qu'il est absolument nécessaire de ne pas retarder davantage, si la chose peut se faire à un prix raisonnable.

De nouvelles soumissions ont été demandées cette année. En 1914, la soumission la plus basse dépassait quelque peu \$800,000. Cette année elle est de \$738,000. Il y en a une autre de \$50,000 plus élevée et six ou sept dont le chiffre dépasse de beaucoup ceux que je viens de mentionner. J'apprends par le département des Travaux pu-