

veau qu'on a constaté dernièrement. A moins qu'on ne construise un remblai et des fossés pour donner passage à l'eau, il se produira une calamité dans cette partie du pays. A l'heure qu'il est, les terres d'une ou deux paroisses sont réellement submergées.

Il ne s'agit pas de politique dans cette question; les habitants de ces paroisses sont, en fait, pour la plupart des libéraux; mais le Gouvernement doit à ces gens-là de faire exécuter des travaux pour empêcher que ces inondations se reproduisent à l'avenir. Entre temps, mon honorable ami devrait avoir un rapport de l'ingénieur qui s'est rendu sur les lieux, il n'y a pas bien longtemps, et aviser à ce qu'il convient de faire.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons envoyé un ingénieur constater cet état de choses dont parle mon honorable ami. Le niveau exceptionnellement élevé atteint par le Saint-Laurent et par d'autres rivières, cette année, est presque sans précédent jusqu'ici. Des personnes qui résident le long du fleuve m'ont dit que depuis cinquante ans l'eau n'a pas atteint la hauteur qu'on a constatée cette année; donc, l'état de choses actuel dont a parlé mon honorable ami (M. Bergeron) est anormal. L'honorable député trouvera dans le budget principal un crédit de \$10,000, auquel nous pourrions ajouter, s'il est nécessaire, pour protéger la population.

Etudes et inspection des canaux, \$3,000.

L'hon. M. FOSTER: L'an dernier, nous avons dépensé de ce chef \$900 dont pas un sou n'a été consacré aux études sur les canaux. L'installation de téléphone à longue distance a coûté \$100, tandis que les frais de déplacement des fonctionnaires nous ont coûté cher, mais il ne semble pas qu'on ait fait pour une verge de levé.

L'hon. M. GRAHAM: Une grande partie de cette dépense se rapporte aux canaux. Si le sous-ministre en sa qualité d'ingénieur en chef fait un voyage, les frais encourus de ce chef seront probablement portés à cet item. Le crédit correspondant pour le département des Chemins de fer se rapporte surtout à l'inspection des voies ferrées que l'on construit, les fonctionnaires devant s'assurer qu'on observe les règlements quant au type à suivre si l'on veut obtenir les subventions accordées pour la construction de ces lignes. De ce chef, on a dépensé en chiffres ronds \$18,000 du 31 mars au 31 septembre de l'année dernière.

M. FOWLER: S'agit-il de l'inspection de la voie?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Ainsi, par exemple, le Gouvernement conclut une convention avec une compagnie de chemin de fer à laquelle il accorde une subvention; il faut bien inspecter la ligne pour constater si l'on a construit une certaine partie de

cette voie, et si l'ouvrage a été exécuté d'après le type requis. Nous avons dépensé beaucoup d'argent à inspecter la division de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique, pour constater que cette voie était construite conformément à la convention par laquelle nous garantissons les obligations de cette compagnie.

L'hon. M. HAGGART: Il y a quelque temps, l'honorable ministre a laissé entendre qu'il ferait des améliorations sur l'Intercolonial. Nous ne construisons pas simplement une ligne de Québec à Moncton, puisque le ministre nous dit qu'il a fait faire des levés pour doubler la voie de Moncton à Halifax, comme pour remplir la ligne actuelle par un chemin plus court sur un niveau plus uniforme. Quel a été le résultat de ces études? Le Gouvernement a-t-il décidé de prendre une attitude en cette matière?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a raison en partie. Nous avons discuté cette question, mais je ne crois pas avoir été jusqu'à dire que des études avaient été faites. Non, il n'y a pas eu de levés de préparés. En prévision de la concentration très prochaine du trafic à Moncton, une députation nombreuse des Provinces maritimes, il n'y a pas très longtemps, s'est adressée au Gouvernement pour lui représenter la nécessité de construire une voie ferrée de Moncton même ou d'un point aux environs de cette ville, qui se reliera à la ligne principale près d'Halifax. Nous n'avons pas fait exécuter de levés au sujet de cette nouvelle voie, mais la nécessité de faire bientôt quelque chose dans ce sens s'imposera à tout gouvernement qui sera à la tête des affaires du pays. Il faudrait construire une autre voie de Moncton à Halifax et à Saint-Jean pour accommoder le trafic. Je songe au temps où non seulement le Transcontinental amènera les marchandises et les produits à Moncton, mais encore quand un autre chemin de fer transportera les produits qui passent en transit par le Canadien du Nord et qui viennent du Nord-Ouest, de la partie orientale de la province de Québec, surtout durant l'hiver. Si l'on tient compte de tout cela, on constate que la pensée de ce qu'on devra faire pour augmenter les avantages de transport entre Moncton, Saint-Jean et Halifax, est très importante au point de vue pratique.

M. R. L. BORDEN: Une députation de la Nouvelle-Ecosse n'a-t-elle pas eu dernièrement une entrevue avec l'honorable ministre au sujet de la ligne Amherst-Truro, ou de celle de Moncton-Truro?

L'hon. M. GRAHAM: Au sujet de la ligne Amherst-Truro.

M. R. L. BORDEN: Le but que suggèraient les délégués, c'était de diminuer la distance aussi bien que les courbes?