

érosions. Cependant, à nombre d'endroits sur le cours du fleuve Fraser, des érosions se produisent par suite des travaux de dragage. Je me demande si le ministre serait prêt à me donner la même assurance qu'à mon collègue de Vancouver-Nord (M. Munn), savoir qu'il mettra les demandes à l'étude lorsqu'il déposera ses crédits supplémentaires.

L'hon. H. A. STEWART: Je le ferai assurément.

Pour ce qui est des soi-disant promesses que j'aurais faites à l'honorable député de Vancouver-Nord, je n'ai pris aucun engagement avec qui que ce soit; cependant, j'examinerai les demandes que nous avons reçues. Quant à la question posée par l'honorable député de Vancouver-Burrard (M. Hanbury), je ferai observer que la réponse couvre trois pages. Je craindrais d'encombrer inutilement le compte rendu des *Débats*, si je la lisais.

M. HANBURY: Je serai satisfait si le ministre a l'obligeance de me transmettre une copie.

L'hon. H. A. STEWART: Assurément.

(Le crédit est adopté.)

DRAGAGE

Dragage.—Provinces maritimes, \$350,000.

Dragage.—Ontario et Québec, \$350,000.

Dragage.—Manitoba, Saskatchewan et Alberta, \$50,000.

Dragage.—Colombie-Anglaise, \$150,000.

Total, \$900,000.

L'hon. M. VENIOT: Monsieur le président, au chapitre intitulé "Dragage—Provinces maritimes", je constate que le crédit est réduit de \$675,000 à \$350,000. Si j'ai bien compris, le Gouvernement tente de diminuer les dépenses afin de pratiquer l'économie; il n'est donc pas nécessaire que le ministre explique pour quelle raison ce montant a été réduit, en l'occurrence. Je m'en tiendrai tout particulièrement à la province du Nouveau-Brunswick. Je désire faire observer au ministre que je ne vois pas comment le ministre sera en mesure de rendre justice aux industries, surtout l'industrie des pêcheries, lorsqu'il n'a qu'un crédit de \$350,000 afin de satisfaire aux besoins des Provinces maritimes, c'est-à-dire la Nouvelle-Ecosse, l'Île du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick. Pour l'instant, je m'en tiendrai tout particulièrement à la province que j'ai l'honneur de représenter ici; libre aux représentants de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard de faire valoir les droits de leurs provinces respectives à une date ultérieure. Dans la circonscription de Gloucester, que j'ai l'honneur de représenter, on a construit dernièrement plusieurs quais en vue de protéger les pêcheurs. Si l'on ne fait pas de dragage ces pêcheurs n'auront ni la

protection ni les facilités que ces quais sont censés leur assurer. Par exemple, il y a le havre Saint-Simon que fréquemment à peu près soixante-quinze ou quatre-vingt navires de pêche; je ne veux pas dire bateaux mais des navires de pêche; et en sus de ces derniers il y a les chaloupes de pêche. On peut répliquer, il est vrai, que les pêcheurs se sont longtemps tirés d'affaires sans cette protection. Mais ils l'ont aujourd'hui. L'année dernière, il était question de faire du dragage dans ce havre de Saint-Simon. Sur les \$650,000 ou \$675,000 votés pour le dragage dans les Provinces maritimes en général, les ingénieurs qui ont préparé les prévisions en vue du dragage à faire dans ces havres avaient mentionné celui de Saint-Simon. On ne fit rien. Je crois savoir que le ministère manquait de dragues et qu'il n'était peut-être pas en mesure d'exécuter ces travaux. On m'informe que l'année dernière, l'on ne pouvait se procurer de dragues pour le creusement du havre Saint-Simon. Il y a ensuite le havre de Lower-Caraquet où il faudrait absolument faire du dragage. Le quai, à cet endroit est d'une longueur de 1,700 pieds, et sa construction remonte à huit ans. La vase descendant des diverses rivières qui se jettent dans les baies Caraquet et Saint-Simon s'accumule continuellement et finit par remplir la baie. Dans le chenal principal et le long du quai, à partir d'un point sis à cent cinquante pieds de l'extrémité de ce quai jusqu'au rivage, les navires de pêche ne peuvent à l'heure actuelle bénéficier de l'abri que le quai leur assurerait sans cela. Vient ensuite la coulée Shippigan qui constitue l'entrée principale de quelque 200 navires de pêche à leur retour des bancs de pêche à la morue. Aujourd'hui ils passent par cette coulée Shippigan tandis qu'il y a quelques années il leur fallait contourner la pointe Miscou et l'île du même nom. Il y a quelque quinze ou vingt ans le gouvernement conçut l'idée que la construction du système de brise-lames à l'entrée du havre de Shippigan et un peu de dragage permettrait d'utiliser le chenal et de le maintenir en bon état à l'intention des navires de pêche. Il en résulta qu'une fois ce dragage terminé la force du courant déblaya presque complètement l'entrée du havre de Shippigan ce qui permit aux navires d'un tirant d'eau de 14 pieds de passer par ce havre au lieu de faire un détour d'une trentaine de milles. A la suite d'un léger déplacement des sables en dehors de la coulée de Shippigan une dune s'est formée qui a fait dévier le chenal donnant accès au chenal principal de la coulée et au havre. L'année dernière, j'ai protesté contre cet état de choses et on devait envoyer à cet endroit une puissante drague à godets. Les dragues à suction ne convenaient pas à la nature du