

nable député a soutenu que les deux chemins de fer s'étaient soustraits à leurs réelles obligations en ce qui concerne ces digues. Le coût de ces digues est payé à même le produit d'une taxe assez considérable exigée de tous les cultivateurs ainsi protégés, mais notre chemin de fer, le National-Canadien, et le Pacifique-Canadien ont tous deux évité de payer cette taxe. Ils ont refusé de payer la taxe nonobstant le fait que leurs lignes sont construites à l'arrière des digues.

Les deux chemins de fer ont prétendu que le sommet de leurs lignes était au-dessus du niveau des inondations. Mais voici que la circulation sur les deux réseaux est interrompue et on calcule que la reconstruction des lignes du National-Canadien dans la région inondée coûtera environ sept millions de dollars, tandis que le Pacifique-Canadien devra dépenser au moins un million à cette fin. Si les honorables députés désirent une preuve que les voies ferrées sont recouvertes d'eau, ils n'ont qu'à se rendre à la salle de lecture de la Chambre et y consulter les journaux de Vancouver. Ils y verront plusieurs photos convaincantes des voies ferrées dans les régions inondées.

Dorénavant le Gouvernement devra s'assurer, du moins en ce qui concerne le réseau du National-Canadien, qu'il paie sa juste part de la taxe à l'égard des digues. Ces observations faites, je tiens, au nom des gens de la Colombie-Britannique, à louer hautement les organismes fédéraux en Colombie-Britannique de la façon magnifique dont ils ont pris part à la lutte. L'armée, l'aviation et la marine ont accompli une tâche admirable qui a conquis l'admiration de tous les habitants de la Colombie-Britannique. Chacune des trois armes a excellé à sa manière. Cet événement montre bien à certaines gens qui protestaient fort contre le maintien d'effectifs militaires, à quel point des effectifs bien disciplinés, bien organisés et disposant d'un matériel de premier ordre peuvent rendre service au pays, même en temps de paix.

Les gens de la Colombie-Britannique ont été émerveillés de voir la marine de guerre partir d'Esquimalt, remonter le fleuve avec tous les navires qu'elle pouvait rassembler pour secourir les gens et leur bétail, enlever les écueils et aider à la construction des digues; l'armée active et l'armée de réserve accomplir leur part; l'apport que fournissait l'aviation en transportant des sacs de sable et des approvisionnements de secours aux inondés. Ils sont très fiers de nos services armés et je suis sûr qu'au cours des années à venir plusieurs personnes, se rappelant ce souvenir, préconiseront le recours à ces ser-

vices tant en temps de crise nationale qu'en cas de crise pouvant survenir à l'étranger au cours d'une guerre.

Les ingénieurs des Travaux publics groupés à New-Westminster, sous la direction de l'ingénieur régional, M. Morton, ont rendu un service exceptionnel. En plus de leurs connaissances techniques, ils disposaient, heureusement, d'un outillage assez abondant. L'honorable représentant de New-Westminster a parlé des précieux services rendus par les civils. A certains jours, 25,000 citoyens de Vancouver étaient sur place, remplissant des sacs de sable et faisant tout leur possible pour aider, en une telle infortune, leurs voisins cultivateurs.

La population de la Colombie-Britannique a été extrêmement heureuse de l'offre d'aide immédiate que lui a faite le Gouvernement, par l'entremise du premier ministre (M. Mackenzie King). L'offre d'assumer à parts égales avec la province les frais de secours immédiats était de nature à la réjouir, mais pas autant que celle d'assumer 75 p. 100 des frais de construction de nouvelles et meilleures digues et de systèmes d'épuisement, en laissant la province acquitter le reste.

La leçon que la population de la Colombie-Britannique tire de ces inondations, c'est que les seules digues qui valent quelque chose sont des digues du type de celles qu'on élève en Hollande, soit une large digue surmontée d'une double chaussée. Ces digues sont celles qui ont résisté le mieux dans la province parce que, lors qu'elles cèdent sur un point, des camions chargés de sacs de sable et de cailloux peuvent les traverser sans interruption, ce qui est impossible dans le cas des digues ne comportant qu'une simple chaussée. De fait, il a fallu charger des sacs de sable sur le dos des hommes, un peu à la façon des coolies chinois.

En définitive, on devra, pour ce qui est des 200 milles de digues, construire de larges digues surmontées d'une chaussée gravelée.

La troisième partie de la question, sur laquelle je désire maintenant appeler l'attention de la Chambre, se rapporte aux déclarations faites le 9 juin par le premier ministre, et dans lesquelles on trouve notamment ces mots:

Les frais de rétablissement des régions touchées par les inondations seront réglés au moyen d'une entente subséquente entre les deux gouvernements...

Le gros des inondations est passé et la question des réparations provisoires sera bientôt réglée. Il n'y a pas lieu de prendre de décisions définitives à l'égard de la réalisation des projet à long terme de construction de nouvelles digues et d'aménagement de