

M. ISNOR: On devrait en tenir compte au point de vue des droits. Il n'est pas juste pour un port qui ne dépense que très peu pour le dragage d'exiger les mêmes taux que celui pour lequel on dépense un million et demi ou deux millions chaque année à cet effet.

M. PELLETIER: A ce sujet il serait bon, dans l'intérêt public, d'évoquer la question du creusage du Saint-Laurent depuis quelques années. Le comité doit comprendre que cela n'a rien de nouveau. En effet la chose a débuté il y a quatre-vingt-onze ans et n'a presque cessé de continuer depuis. A la suite de l'attitude que prirent les gouvernements successifs, au sujet du creusage du Saint-Laurent, il se créa à Sorel des chantiers pour ce genre de travail. Aujourd'hui le Gouvernement adopte une nouvelle ligne de conduite et dit qu'à l'avenir tout le dragage se fera à l'entreprise. C'est une politique tout à fait différente. Je me rends compte que le ministre n'est peut-être pas tout à fait au courant de tout ce qui a été fait, puisque ces travaux n'ont que récemment été placés sous sa direction, mais j'imagine tout de même qu'il doit être en mesure de nous donner des précisions quant à ce qui a motivé cette nouvelle ligne de conduite. Je me rappelle qu'à la suite de la vente des chantiers de Sorel, le ministre a fait à Montréal une déclaration à l'effet que l'on avait agi ainsi parce qu'il n'y aurait plus guère de dragage à faire dans le Saint-Laurent, mais voici que nous constatons que l'on va effectuer d'autres travaux de dragage pour une somme additionnelle de \$11,500,000 avant que le chenal de trente-cinq pieds ne soit terminé. Ce crédit est donc suffisamment important pour que le ministre fasse une déclaration au sujet des motifs de ce changement de politique.

L'hon. M. HOWE: Le dragage du Saint-Laurent commença en 1844, c'est-à-dire il y a plus de quatre-vingt-dix ans. Je pourrais faire l'historique du début de ces travaux—l'honorable député dit que je ne suis pas au courant de ces choses, mais à seule fin de lui démontrer le contraire, je suis prêt à lui fournir ces détails s'il le désire. Mais les choses iront plus vite si nous nous contentons d'examiner ce qui s'est fait à une époque plus récente. Jusqu'ici, les travaux effectués sur le Saint-Laurent ont coûté...

L'hon. M. STEWART: En aval de Montréal.

L'hon. M. HOWE: Oui, en aval de Montréal. Jusqu'à 1929, en a dépensé 37 millions de dollars, dont 13 millions pour les chantiers et l'atelier. Le reste représente le coût du dragage. En 1929, on décida de creuser un

chenal de 35 pieds de profondeur, et l'on constata que les travaux devraient se faire beaucoup plus rapidement que dans le passé pour que ce chenal de 35 pieds pût être terminé dans un délai raisonnable. En 1929, on adjudega une importante entreprise pour des travaux de dragage.

M. LENNARD: Quel volume de dragage comportait cette entreprise adjudgée en 1929?

L'hon. M. HOWE: D'après un calcul approximatif, cela représentait environ six millions de verges. C'est ce que comportait le contrat. En 1934, le contrat a été renouvelé pour quatre millions et demi de verges et en 1935 pour dix millions et demi de verges, toujours au prix unitaire stipulé au premier contrat.

M. PELLETIER: Monsieur le président...

L'hon. M. HOWE: Un instant, s'il vous plaît; l'honorable député a voulu connaître les détails de cette transaction et je les lui fournis. Je disais donc qu'une partie des travaux de dragage effectués dans le Saint-Laurent comportait le maintien à Sorel de chantiers pour l'entretien des vaisseaux du gouvernement, vaisseaux qui représentaient une valeur fort considérable. Il y avait, je crois, seize dragues, six remorqueurs, plusieurs chalands à charbon, des chalands à bascule, et le matériel accessoire utilisé pour les travaux de dragage.

Je crois que les chantiers de Sorel ont causé beaucoup de souci à chacun des ministres de la Marine qui ont eu à s'en occuper. La difficulté provenait évidemment du fait que l'on avait construit ces chantiers à l'origine en vue de radouber un groupe particulier de vaisseaux. Il fallait remettre les navires à neuf pendant l'hiver et au cours du dragage ils n'avaient besoin que de menues réparations. Les chantiers s'occupaient principalement de l'entretien de ce groupe de dragues. Il a donc fallu, pour fournir un emploi régulier aux ouvriers des chantiers de construction navale, en faire chômer un certain nombre pendant que les dragues fonctionnaient. Il est impossible d'obtenir de bons résultats dans de telles conditions. Par suite du chômage durant les mois d'été, le chantier est devenu un endroit très commode pour placer les gens auxquels on veut donner de l'ouvrage. Les fonctionnaires de mon ministère ont calculé qu'une bonne équipe doit comprendre environ 250 ouvriers. Le nombre effectivement employé a varié mais, même de mon temps, il n'a jamais été inférieur à quatre cents environ; je n'ai jamais pu le faire baisser au-dessous de ce chiffre et à certains moments il a même été de neuf cents et parfois mille ouvriers. C'est ainsi qu'il nous fallait faire voter chaque année un crédit de plus de \$200,000 pour le chantier en général, sans