

d'autres endroits du cours d'eau de manière à réduire la superficie d'une quantité correspondante.

M. MacNICOL: Après avoir atteint une profondeur de trente-cinq pieds dans le chenal, lequel tout le monde espère être aussi avantageux que le ministère le croit, ne devrait-on pas adopter une méthode, telle la conservation des eaux de la rivière Ottawa, par exemple, où l'on trouve tant d'excellents endroits pour retenir l'eau, afin qu'à la fin de la saison, lorsque le niveau de l'eau est généralement trop bas dans le port de Montréal, on puisse déverser dans le Saint-Laurent l'eau de la rivière Ottawa. Cela maintiendrait le niveau d'eau du port de Montréal et permettrait aux navires de se rendre jusqu'à Montréal au lieu de faire escale à Québec ou à Trois-Rivières comme ils le font souvent maintenant. Après tout, Montréal est notre grand port national et tout ce que nous pourrions faire pour lui permettre de recevoir les transatlantiques de m'importe quel tirant d'eau, même le plus fort à l'heure actuelle et aussi dans l'avenir,—je ne sais pas au juste si le chenal est maintenant de trente-cinq pieds jusqu'à Montréal.

L'hon. M. HOWE: Non, il est d'environ trente-deux pieds.

M. MacNICOL: J'ai souvent pensé que si on pouvait adopter une méthode de retenir l'eau de la rivière Ottawa tout particulièrement, la chose serait peut-être avantageuse pour le port de Montréal et pour la navigation sur le fleuve Saint-Laurent.

L'hon. M. STIRLING: Jusqu'où se prolonge le chenal de trente-cinq pieds dans le moment. Lorsque fut faite cette enquête, si je me rappelle bien, il s'étendait jusqu'à environ 4,000 pieds du pont.

L'hon. M. HOWE: Nous faisons des travaux de dragage dans le port de Montréal depuis deux ans sans interruption. Le chenal va maintenant jusqu'au pied du canal et nous avons creusé davantage la partie principale du port, c'est-à-dire l'espace compris entre la jetée de la reine Alexandra et la jetée voisine King Edward, en en portant la profondeur jusqu'à trente-cinq pieds. Nous avons inclus dans le programme de cette année des travaux sur une partie du fleuve plus en aval. Nous creusons graduellement un espace assez vaste dans le port de Montréal jusqu'à une profondeur de trente-cinq pieds.

L'hon. M. STIRLING: Est-ce que les appointements dont on vient de parler ont été abaissés au niveau du chenal de trente-cinq pieds?

[L'hon. M. Howe.]

L'hon. M. HOWE: Oui, le quai King Edward et le quai Queen Alexandra. Nous avons creusé des cylindres dans le roc jusqu'à la profondeur minimum et nous avons entamé le roc au delà. Cet hiver, nous achevons les derniers travaux au quai de la reine Alexandra.

L'hon. M. STIRLING: Où seront adjudgées les entreprises qui représentent environ deux millions de dollars? Où l'argent sera-t-il dépensé cette année?

L'hon. M. HOWE: Dans le port de Montréal, territoire A, qui se trouve au sud du port près des réservoirs à pétrole, \$805,000; dans le territoire B, \$236,000; dans le territoire C, \$140,000; au lac Saint-Pierre, le gros du travail, \$1,227,432 et au quai de Saint-Augustin, \$303,000.

L'hon. M. STIRLING: Comment mesure-t-on les travaux? Se base-t-on sur la profondeur obtenue, ou bien calcule-t-on le cubage de ce qui est sorti?

L'hon. M. HOWE: L'entreprise est faite d'après le toisage; autrement dit on mesure la surface et ensuite le travail accompli.

M. ISNOR: Ce crédit comporte \$805,000 pour le territoire A, \$236,000 pour le territoire B et \$140,000 pour le territoire C, soit un total de \$1,181,000. Etant donné que le port de Montréal, comme le port de Halifax, relève de la Commission des ports nationaux, le ministre voudra-t-il nous dire si cette dépense est imputable au compte d'exploitation de la Commission des ports nationaux ou bien aux frais généraux du ministère des Transports?

L'hon. M. HOWE: Cela entre dans les frais d'établissement du ministère des Transports. Les frais du dragage du port de Montréal de jadis et l'entretien du creusage d'aujourd'hui constituent une charge à compte du capital du port, mais au cours du creusage de trente à trente-cinq pieds, les travaux ont été exécutés en vertu de la loi sur la construction d'ouvrages publics et font maintenant partie du programme de canalisation. Toutefois cela ne vise pas le travail dans les cales, mais uniquement dans le territoire général du port.

M. ISNOR: Je tenais à signaler la chose au ministre, car, bien entendu, les recettes des ports sont supposées être suffisantes pour couvrir leurs frais de dragage. Je me demande si, sous cette rubrique, il y aurait quelque dépense qui en vaille la peine pour le port de Halifax.

L'hon. M. HOWE: Il y a très peu de dépenses aussi bien au compte du capital qu'au compte d'entretien. Dans les deux cas, on est à court.