

hommes d'affaires intègres. Voici quel a été le résultat : ce bateau loué de la compagnie de dragage des Grands lacs, dont la force motrice nominale était de six chevaux vapeur, fut absolument incapable de briser la glace épaisse. Vous avez payé \$600 pour les services de ce vaisseau brise-glace, puis vous avez été obligés d'envoyer chercher un autre vaisseau à Sarnia. Vos fonctionnaires ne peuvent pas dire pendant combien de jours celui-ci a été employé ni quels services il a rendus. Cependant, le ministre sait que le Gouvernement a payé un acompte de \$5,000. Combien paiera-t-il de plus à la compagnie Reid ?

M. BRODEUR : L'autre jour, j'ai donné ce renseignement à l'honorable député. Environ deux à trois mille dollars.

M. BENNETT : Puisqu'il doit encore cette somme, les entrepreneurs ont dû bien s'amuser. Nous laisserons de côté la compagnie Reid de Port-Arthur, vu que le département ne peut pas nous renseigner à son sujet. Occupons-nous du compte de la compagnie des remorqueurs du Sault-Sainte-Marie "voyages pour le compte des gardiens de phare, etc., du 18 au 25 décembre à \$125 par jour". Est-ce ce remorqueur que commandait le capitaine Sullivan ?

M. BRODEUR : Je l'ignore.

M. BENNETT : Quels étaient les propriétaires du bateau et quel était son commandant ?

M. BRODEUR : M. Fraser l'ignore. La convention a été conclue avec la compagnie des remorqueurs du Sault-Sainte-Marie.

M. BENNETT : L'autre jour, le député d'Algoma (M. Boyce), qui a eu l'avantage de visiter les lieux, nous a appris que le capitaine Sullivan était le commandant du bateau. Il a ajouté qu'il n'y a pas de compagnie de ce nom dans la ville ; du moins, il n'en connaît pas. La correspondance prouve qu'il y avait un remorqueur, le "Boynton", dont je ne puis trouver le certificat de nationalité dans les rapports. Cependant, il y a quelque chose d'évident, c'est que personne n'avait confiance dans le remorqueur "Boynton" :

Pointe du Poisson-Blanc, 20 décembre.

Monsieur B. H. Fraser,
Adjoint de l'ingénieur en chef.
Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Arrivé ici pendant une bourrasque du nord-ouest ; partirai pour Caribou dès que le vent s'apaisera ; il souffle trop fort pour le "Boynton". Il nous a suivi sur une distance de plusieurs milles puis a rebroussé chemin. Je partirai pour remonter le long de la rive nord.

B. H. BRUNEL.
Sault-Sainte-Marie (Ontario).

19 décembre 1904.

Monsieur B. H. Fraser,
Adjoint de l'ingénieur en chef.
Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Les parents des gardiens n'ont pas confiance dans le "Boyntown" ; me demandent de me rendre à Caribou avec Reid ; je pars sur l'heure ; ne puis trouver Boyd.

B. H. BRUNEL.

Tout ce que je puis dire, c'est que cela prouve une incapacité étonnante de la part du département. Une chose est certaine, c'est que l'Etat doit payer huit à dix mille dollars pour ces expéditions. On a loué un remorqueur, puis on en a fait venir deux autres pour lui porter secours et, enfin, un troisième a dû venir tirer d'embaras les deux autres. Puis, lorsqu'il s'est agi des gardiens de phare, on a loué un remorqueur, le "Boynton," auquel personne n'a confiance, qui est tout à fait inutile et qui coûte \$125 par jour. Il n'est pas surprenant que les dépenses publiques se soient accrues de quarante millions.

M. BRODEUR : Je pensais avoir clairement expliqué dans quelles circonstances ces divers marchés ont été conclus. On insistait auprès du département sur la nécessité de tenir le chenal ouvert. Cela était d'une extrême importance pour le commerce national, car, autrement, il eut été impossible de transporter la grande quantité de blé qui se trouvait à Fort-William et à Port-Arthur. La bourse des céréales de Winnipeg et d'autres corporations publiques nous prièrent de tenir le chenal ouvert et d'éclairer les phares afin de permettre aux bateaux de traverser le lac Supérieur et le canal du Sault et de se rendre à la baie Georgienne.

L'honorable député reproche au département de n'avoir pas fait preuve d'un grand sens des affaires. C'était une entreprise nouvelle. Il existait une espèce de crise et nous devions employer les moyens possibles afin de faire face à la situation. Je dois dire à l'honorable député que tous les intéressés, la bourse des céréales, de Winnipeg, et les autres corporations publiques, ont remercié le département de ce qu'il avait fait. Il dit que nous avions trop de bateaux et que nos remorqueurs n'étaient pas assez puissants. Son premier reproche avait trait à l'insuffisance des remorqueurs. Il ne s'agissait que de tenir le chenal ouvert en empêchant la formation de la glace. Cela n'exigeait pas des bateaux puissants. Nous avons réussi à atteindre notre but et à tenir le chenal libre de glace. Les gardiens restèrent auprès des phares plus tard que d'habitude, parce que la saison de la navigation a été prolongée. N'aurait-on pas critiqué sévèrement le département s'il avait rappelé les gardiens des phares avant la clôture de la navigation ?

Un jour, il y eut beaucoup de tapage au Sault-Sainte-Marie parce qu'on croyait que le gardien du phare de l'île Caribou était