

que 130 millions pour assurer des moyens de navigation à l'escarpement du Niagara au moyen du canal de Welland. Nous gardons un bateau à Kingston et d'autres sur le canal de Trent. En somme, nous avons voulu faire pour l'Ontario autant que pour le Québec et les Provinces maritimes en matière d'entretien de la navigation et nous y avons réussi assez bien, car nous avons toujours pu ouvrir les lacs à la même époque que le Saint-Laurent.

M. CHURCH: Le ministère a-t-il reçu du gouvernement ontarien ou de municipalités des demandes d'emprunt de brise-glace? Libre au ministre d'exposer la politique du ministère, mais je lui signalerais que d'autres ponts auraient pu subir le sort du pont de lunes de miel. Des débarcadères à Queenston, à Lewiston et à Niagara ont été emportés, ce qui ne serait pas arrivé s'il y avait eu un brise-glace dans la rivière en aval de ces endroits. Le Gouvernement ne devrait pas, à mon sens, considérer les services des brise-glaces comme réservés uniquement à la navigation. Il n'est plus exact d'affirmer que seules les Provinces maritimes, le Saint-Laurent et d'autres régions ont droit à ce service. Il est du devoir du Gouvernement d'assurer durant l'hiver la présence d'un outillage suffisant pour rompre les glaces partout où il le faut. L'Ontario a incontestablement droit à ce service. Le ministre a-t-il reçu des demandes d'assistance?

L'hon. M. HOWE: Nous en avons reçu deux ou trois, motivées par un état de choses anormal survenu à Niagara, et nous y avons envoyé le capitaine Balcolm, l'un de ceux qui se connaissent le mieux au ministère en matière de glaces. Il s'est rendu sur les lieux à titre consultatif et nous a informés que nous n'y pouvions rien; il n'existait aucun outillage qui eût pu être le moins utile. Je le répète, nous assurons le même service aux eaux de l'Ontario qu'à celles de la province de Québec et des Provinces maritimes. Qui-conque est au courant de ces questions sait que les glaces produisent des accidents que personne ne peut empêcher. Par exemple, leur poussée refoulera ou déplacera un dock, surtout s'il est fait de bois, et les services administratifs n'y peuvent rien. Cela se produit n'importe où.

M. PELLETIER: Le crédit a trait aux "navires du service de la marine, y compris les brise-glaces". On en doit conclure qu'il existe d'autres navires que les brise-glaces. Quand il a vendu les dragues du Saint-Laurent, l'Etat a-t-il gardé certains vaisseaux employés autrefois à cette besogne dans le chenal du Saint-Laurent?

[L'hon. M. Howe.]

L'hon. M. HOWE: Il existe vingt-quatre navires du Dominion en tout, dont cinq brise-glaces. Les autres sont des bateaux qui servent à l'approvisionnement des phares, à la pose des bouées et aux travaux d'ordre général. Ceux des trois premières catégories sont les plus nombreux. Certains sont outillés de façon à servir à une double fin. Ainsi, nous outillons peu à peu nos brise-glaces en vue de les employer aussi à la pose des bouées. Nous avons gardé une partie du matériel utilisé autrefois sur le Saint-Laurent, mais il se rattache à un autre chapitre du budget. Nous avons gardé les appareils de levage de pierres, l'outillage de sondage et les embarcations utilisées par le personnel du ministère pour les travaux techniques ou les inspections. Nous avons gardé tout l'outillage utile au ministère, sans perdre de vue qu'on a l'intention dorénavant de donner à l'entreprise des travaux de dragage.

M. LENNARD: Quel combustible emploie-t-on sur ces navires?

L'hon. M. HOWE: L'huile, sauf sur quatre d'entre eux. Le *Citadel*, le *McLean*, le *St-Héliers* et le *Saurel* emploient l'huile.

M. LENNARD: Est-ce plus économique?

L'hon. M. HOWE: Le principal avantage de l'huile est d'allonger la durée possible du voyage. Un navire au charbon ne pourrait faire la patrouille du détroit d'Hudson, puisqu'il n'existe pas de postes de charbonnage dans cette région. Ses réservoirs remplis, muni au surplus d'un chargement d'huile en pontée, un navire peut tenir la mer pour ainsi dire la saison entière. Quant aux frais, tout dépend des prix de l'huile et de la houille. En général, l'exploitation des navires à l'huile revient moins cher pour nos besoins que celle des bateaux au charbon.

M. LENNARD: Se sert-on de houille canadienne?

L'hon. M. HOWE: Oui, exclusivement.

(Le crédit est adopté.)

Divers services concernant la navigation et les expéditions, y compris les allocations de \$600 à l'école de navigation de Lunenburg (N.-E.) et de \$500 à l'école de navigation de l'Université Queen, \$48,060.

M. BETTS: Quels sont les détails sur l'allocation de \$4,000 pour l'assistance aux marins nécessiteux? Quelle forme prend cette assistance?

L'hon. M. HOWE: Nous avons besoin d'un crédit pour l'assistance aux matelots nécessiteux à l'étranger, en conformité des articles 295 et 303 de la loi de la marine marchande,