

politique nationale a fait ses preuves. Nous devrions suivre la même ligne de conduite en ce qui regarde bien d'autres entreprises, et entre autres celle de la construction des navires. Le Canada serait parfaitement en mesure de construire dans les Provinces maritimes un premier grand paquebot susceptible de rivaliser avec les grands transatlantiques actuels; que le Gouvernement se mette de la partie et la chose se fera. Notre pays aurait intérêt à établir la ligne de paquebots la plus rapide; il le peut par le moyen de subventions et de primes de l'Etat. De cette manière le Canada deviendrait de plus en plus un foyer de marins dans l'Amérique du Nord; mais nous n'atteindrons jamais cette fin à moins que le Gouvernement ne favorise de quelque manière l'industrie des transports. J'espère qu'il y aura avant longtemps, exerçant le pouvoir au Canada, un parti qui ne craindra pas de subventionner la construction des navires sur notre territoire, et par des ouvriers canadiens, utilisant l'acier canadien, et j'espère que les équipages de ces navires se composeront entièrement de matelots canadiens.

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité des subsides.)

#### DISCUSSION DES SUBSIDES.

Entretien et réparations des navires et brise-glaces de l'Etat, y compris le navire "Arctic", \$375,000.

M. BENNETT: Le ministre voudra-t-il expliquer le paiement de \$5,000 à la Reid Wrecking Company, pour services de remorqueurs, page 105 du rapport de l'auditeur général?

M. BRODEUR: On m'informe que cette dépense avait pour objet de tenir libres de glace les ports de Fort-William et Port-Arthur. Il se trouvait de grandes quantités de grains entreposés dans ces ports; la saison était très avancée, et à la demande de la halle aux grains, de Winnipeg, ainsi qu'à celle, si je ne me trompe, des chambres de commerce de Fort-William et de Port-Arthur, il fut pris des mesures en vue de rompre les glaces, afin de permettre aux navires de se rendre jusqu'au Sault Sainte-Marie et aux ports de la baie Georgienne.

M. BENNETT: Pendant combien de jours ce remorqueur de Reid a-t-il été employé à Port-Arthur et à Fort-William, service pour lequel il est réclamé une somme de \$5,000?

M. BRODEUR: L'aide-ingénieur m'informe que la "Reid Dredging Company" n'avait pas ses navires à Port-Arthur et Fort-William et que ces navires durent être envoyés de Sarnia; et il fut conclu un arrangement en vertu duquel la somme de \$5,000 devait lui être payée. Il ne faut pas oublier que c'était là une entreprise très difficile à tenter, la saison étant déjà très

avancée, et ces navires se trouvaient à couvrir un grand risque.

M. BENNETT: Nous avons déjà eu ce crédit en délibération, et il semblerait que les fonctionnaires du département n'eussent pas des notions très nettes à son sujet. M. Fraser, du département en question, s'est rendu à Port-Arthur ou à Fort-Wailliam, et a conclu là un arrangement avec la "Great Lakes Dredging Company" et M. Murphy. On devait payer à cette compagnie \$100 par jour, et à M. Murphy, la même somme, et en retour ils s'engageaient à tenir les ports libres. Or, il paraîtrait que M. Whalen, gendre du député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee), avertit le département qu'il n'exécuterait pas son contrat. MM. Whalen et Murphy répudièrent leurs engagements. En conséquence, le département dut conclure un nouveau marché avec la "Great Lakes Dredging Company", qui s'engagea à fournir trois remorqueurs, lesquels ont été payés au taux de \$100 par jour. Comme on le voit à la page P-105, il a été payé à cette compagnie \$3,600, soit douze jours à \$300 par jour. Le ministre s'est-il renseigné au sujet de la force du remorqueur "Siskiwitt", lequel, d'après le registre officiel, est un navire de six-chevaux; et pourtant le département l'a payé au taux de \$100 par jour.

M. BRODEUR: On m'informe que sa force est d'à peu près 50 chevaux.

M. BENNETT: Le ministre s'est-il reporté aux archives du département pour s'assurer de l'inexactitude de l'indication contenue dans le rapport de 1904, qui reconnaît à ce navire une force de six chevaux?

M. BRODEUR: Je crois que le rapport fixe à six chevaux la force nominale de ce navire. (Exclamations). Notez, toutefois, que ce n'est pas là un indice de la force véritable du navire, la force de ce remorqueur est de cinquante chevaux.

M. BENNETT: Il serait très dangereux d'acheter un navire sur un rapport comme celui-là; on penserait acheter un navire de la force de cinquante chevaux et on finirait par découvrir que cette force n'est que de six chevaux. Cela prouve bien l'exactitude de la déclaration que j'ai faite l'autre jour dans cette Chambre: les rapports officiels établissent que la force de ce navire construit en 1879 n'est que de six chevaux-va-peur.

M. BRODEUR: Je ne saurais dire exactement, pour ma part, quelle est la différence entre la force nominale et la force effective d'un navire; mais on m'assure que les gens du métier savent exactement ce que cela veut dire.

M. BENNETT: Ce qui n'empêche pas que Whalen et Murphy s'étaient engagés envers le département à tenir le port libre moyennant \$100 par jour. M. Fraser y