

au nord de Goderich, car il est notoire que les marins des Grands lacs n'ont pas la protection qu'ils devraient avoir contre les tempêtes désastreuses qu'ils doivent essuyer de temps à autre. Une autre tempête comme celle de 1914 entraînerait de nombreuses pertes de vies, et c'est pour éviter cela que nous demandons la construction d'un havre de refuge.

M. JOHNSON (Moosejaw): Mon honorable ami, si j'ai bien compris, a dit que 21,000,000 de boisseaux de grain passent chaque année par le port de Goderich. Est-ce qu'une partie de ce grain y est déchargé pour être ensuite transporté ailleurs, ou est-il tout distribué aux minoteries de cette région de l'Ontario?

M. DRUMMOND: Etant donné que je suis parfaitement au fait de la situation dans le port de Goderich et de la région avoisinante, je dois récuser l'assertion de mon honorable ami, à savoir que le port de Goderich est un centre de distribution. Il joue ce rôle au bénéfice de six ou sept comtés de la partie occidentale de l'Ontario. Je demanderai donc au ministre d'augmenter le chiffre de la subvention afin que les comtés intéressés en bénéficient.

M. BOYS: Malheureusement, j'ai été obligé de m'absenter au moment où le ministre a donné les chiffres de la dépense globale pour le dernier exercice. Je remarque que le crédit total pour les travaux publics imputables au revenu cette année s'élève à \$9,817,319.77; les crédits affectés à ce service l'année dernière se sont élevés à la somme de \$10,871,362.08. Le ministre est-il en mesure de dire quelle a été la dépense totale du ministère à ce chapitre, l'année dernière?

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami fait erreur. Les crédits affectés aux travaux publics l'année dernière se totalisaient à \$13,188,000, et les dépenses, à \$10,283,000.

M. BOYS: Je remercie le ministre; cependant, je ne me rends pas compte en quoi je fais erreur. J'ai sous les yeux en ce moment le budget de 1922; or, à la page 38, je constate que les crédits à voter s'élèvent à la somme de \$10,871,362.08. Je n'inclus pas, cela va sans dire, les crédits supplémentaires. C'est là ce qui explique la différence, je le suppose?

L'hon. J. H. KING: Oui.

M. CARRUTHERS: Je signalerai à l'honorable ministre des Travaux publics un cas très urgent survenu dans mon com-

té il y a une couple de semaines, au port de la ville de Little-Current, sur le chenal nord de la baie Georgienne. S'il n'y a rien d'inscrit au budget supplémentaire à cet égard, l'industrie dans cette partie de mon comté va être entravée, si toutefois elle n'est pas paralysée. Cette localité comprend un grand quai d'où il s'expédie de 100,000 à 200,000 tonnes de houille par année, durant la saison de navigation, par voie du chemin de fer Algoma Eastern, pour les besoins de l'industrie des localités du Nord. Jusqu'à il y a deux ans, des navires d'une capacité d'environ 10,000 tonnes pouvaient rendre la houille à ce quai, mais l'eau du lac Huron ayant baissée, probablement parce qu'elle est détournée par le canal de Chicago, elle n'y est plus assez profonde pour que les navires, d'un assez fort tonnage puissent y circuler. Je citerai, à ce propos, une lettre que j'ai reçue de M. G. A. Montgomery et dont le département de l'honorable ministre doit posséder un exemplaire:

Cher monsieur,—Le steamer *Collier* appartenant à la Cleveland Cliffs Iron Company, de Cleveland, Ohio, et chargé d'environ 5,500 tonnes de houille destinée à la Spanish River Pulp & Paper Mills, a touché fond en se rendant au quai de Little-Current, dimanche, le 23 avril. Il s'est échoué au milieu du chenal, justement au large de Gibbons Point. Le capitaine Wilson, qui le commandait, dit qu'il était sur les fils de bordages quand le navire s'est échoué. Ce navire tirait dix-huit pieds et demi d'eau, mais la profondeur de l'eau n'était que d'environ dix-huit pieds et deux ou trois pouces. Voici en quoi a consisté le dommage: treize couples ont plié et trois plaques ont consenti. C'était le dix-septième voyage que le capitaine Wilson faisait à Little-Current. Il dit que le *Collier* suivait absolument la même route que dans les voyages précédents. On est à réparer le *Collier* à Little-Current. On travaille au moyen de béton à l'empêcher de faire eau. Le maître du port de Little-Current a été prévenu de l'accident, et je crois qu'à son tour il a averti le ministère de la Marine.

En outre, j'ai reçu, hier et avant-hier, trois ou quatre télégrammes. En voici un que j'ai reçu, du Sault:

Je vous serais reconnaissant de tout ce que vous pourriez faire pour soustraire la navigation au danger qui la menace à Little-Current. Comme on vous l'a dit, le steamer *Collier* s'est échoué. Cet accident aura de graves conséquences pour notre commerce. Les armateurs s'opposent énergiquement à envoyer leurs navires à notre quai, sous prétexte que la navigation est difficile à cet endroit.

J'ai aussi reçu du maire de Little-Current un télégramme dont voici le texte:

A son dernier voyage le steamer *Collier* s'est échoué au centre du chenal. Son fond est sérieusement endommagé. Il faut remédier au mal sans retard, sinon les gros navires vont cesser de fréquenter le quai à charbon.