

de 1907, avec MM. Haliday, Bros., de Québec, pour expédier par le steamer "Restigouche" des approvisionnement à certains phares dans le bas du fleuve Saint-Laurent?

2. Dans l'affirmative, quand ces approvisionnements ont-ils été embarqués à Québec?

3. Quel a été le taux payé par tonne, et pour combien de tonnes les paiements ont-ils été faits?

4. Qui a constaté que la quantité complète avait été mise à bord?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. Du 21 au 23 août.

3. Transport, \$5 la tonne; débarquement, \$2 la tonne. A Heath-Point, 314 tonnes; aux Rochers des Oiseaux, 23 tonnes; au Cap à l'Anguille, 150 tonnes.

4. M. P. E. Parent, ingénieur ordinaire du ministère de la Marine et des Pêcheries à Québec.

DRAGAGE A WIARTON.

M. BENNETT demande:

1. S'est-il fait du dragage à Wiarion en 1907?

2. Dans l'affirmative, combien ces travaux ont-ils coûté et en avait-on fait soumissionner l'exécution?

3. Combien de personnes ont soumissionné les travaux, qui les a exécutés, quel prix les a-t-on payés, et combien s'est-il fait de dragage?

4. Ces travaux avaient-ils été l'objet de quelque demande formelle? Dans l'affirmative, de la part de qui?

5. Quel était l'inspecteur des travaux, et qui en avait conseillé la nomination?

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. a) \$25,026.60; b) oui.

3. a) Deux; b) A. F. Bowman; c) 20 cents la verge cube; b) 124,200 verges cubes de glaise, de sable et de cailloux.

4. Oui, de la part du conseil municipal de Wiarion.

5. Thomas Dargarvel. Je ne saurais dire qui a conseillé le ministre, mais on me dit que M. John Tolmie, député, est un de ceux qui appelèrent son attention sur l'expérience et la probité de M. Dargarvel, et j'imagine que c'est en grande partie sinon entièrement à l'avis exprimé par M. Tolmie que ce monsieur dut d'avoir été nommé inspecteur.

M. BENNETT: Quel est le nom de l'autre soumissionnaire?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député n'ayant pas demandé ce renseignement, je ne suis pas en mesure de le lui fournir en ce moment.

LE CABOTAGE.

M. STANFIELD demande:

1. La loi actuelle permet-elle aux navires norvégiens ayant été construits en territoire

anglais, de changer de pavillon et de faire le cabotage dans les eaux canadiennes?

2. Existe-t-il quelque loi susceptible d'empêcher, après le 1er janvier 1909, tout navire norvégien ayant été construit en territoire anglais, de changer de pavillon pour faire le cabotage dans les eaux canadiennes?

3. La loi actuelle autorise-t-elle les navires construits à l'étranger, mais appartenant à des sujets britanniques, à faire le cabotage dans les eaux canadiennes à la faveur d'un permis décerné par le ministre des Douanes, sans qu'ils soient tenus d'obtenir la permission du Gouverneur en conseil?

4. Existe-t-il quelque loi susceptible d'empêcher, après le 1er janvier 1909, les navires construits à l'étranger, mais appartenant à des sujets britanniques, d'obtenir du ministre des Douanes, sans être obligés de s'adresser au Gouverneur en conseil, l'autorisation de faire le cabotage dans les eaux canadiennes?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1 et 2. A l'heure actuelle, la loi autorise les navires norvégiens ayant été construits en territoire anglais à se faire inscrire comme navires anglais et à faire le cabotage dans les eaux canadiennes avant et après le 1er janvier 1909.

3 et 4. La loi qui régit actuellement le cabotage au Canada oblige les navires construits à l'étranger, mais inscrits comme navires anglais depuis le 1er septembre 1902, à acquitter un droit de 25 p. 100 avant de pouvoir obtenir un permis de cabotage. Ce permis, la loi autorise le ministre des Douanes à l'accorder sans qu'il soit besoin de décret du conseil. Aucune loi ne modifie les dispositions relatives à l'acquittement du droit et à l'émission du permis après le 1er janvier 1909.

LE PORT DE BELLEVILLE.

M. PORTER (par M. Blain) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il autorisé de quelque manière les commissaires du port de Belleville à émettre des bons, des obligations ou autres effets constituant une charge sur ce port ou les recettes qui en proviennent? Dans l'affirmative, sous quelle forme, pour quelle somme et à quelle date?

2. De quelle manière, s'il en a été émis, a-t-on disposé de ces bons, obligations ou autres effets? En faveur de qui? A quelles conditions? Pour quelles fins? Et quel intérêt portent-ils?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui, par décret du conseil rendu le 16 août 1906. \$12,000 à 5 p. 100 pendant 15 ans.

2. Douze obligations de \$1,000 chacune portant la date du 1er octobre 1906. L'intérêt est payable le 1er octobre de chaque année. Le principal est remboursable le 1er octobre 1921. On les a vendues comme suit: 6, les Nos 1 à 6, à madame M. N. McKenna; 2, les Nos 7 et 8, au révérend R. N. Adams; 2, les Nos 9 et 10, à M. W. J. Andrews; 2, les Nos 11 et 12, à MM. Quinlan