

surtout ceux de la classe agricole. Mais aujourd'hui son zèle lui fait commettre une injustice envers le gouvernement.

Dans son savant rapport, M. Brunel a exposé avec beaucoup de lucidité les difficultés que l'on a rencontrées lorsqu'il s'est agi de décider cette importante question. En effet, les inspecteurs n'ont jamais pu, dans leurs épreuves, arriver à une certitude ni obtenir un résultat exact, et dans de nombreuses expériences faites à Ottawa et à Toronto avec le même pétrole, on a constaté une différence dans les résultats, variant de cinq à quinze ou vingt degrés.

Il est impossible de laisser subsister un tel état de choses, et afin d'y remédier, le gouvernement a fait la commande d'un certain nombre d'instruments perfectionnés du Dr Edwards; ces instruments sont longuement décrits à la page six du rapport de M. Brunel où il en démontre aussi parfaitement la supériorité.

Le gouvernement pourra difficilement se décider à changer de système, au moins avant que des épreuves décisives aient été faites avec les instruments perfectionnés dont il dispose.

Une loi sera présentée pendant cette session pour autoriser l'emploi de ces instruments. Il est nécessaire d'adopter une loi à cet effet, comme on l'a fait en Angleterre pour légaliser l'emploi du pyromètre de Taglioni, dont la description et les divers modes d'emploi sont contenus dans la loi. Nous suivrons le précédent anglais. On a fait des expériences avec l'instrument d'Edwards, sur le pétrole canadien et le pétrole américain, et si les résultats sont corrects, le gouvernement sera enchanté de mettre les deux articles sur le même pied à propos de la preuve d'explosion, quoique cela ne puisse probablement pas avoir lieu avant la session prochaine.

Pour toutes ces raisons, je prierai mon honorable ami d'avoir la bonté de retirer sa motion.

La motion est retirée.

CHEMINS DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. ROBERTSON (Shelburne) demande copie de tous documents et correspondance échangés entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et le ministère des Chemins de fer, quant à l'administration future des voies ferrées actuellement contrôlées par les compagnies des chemins de fer des comtés de l'Ouest, de Windsor et Annapolis et de prolongement vers l'Est; aussi, copie de toutes propositions récemment faites au gouvernement fédéral par messieurs Holmes, White et Troop, membres du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

La rumeur publique, dit-il, prétend que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a l'intention de prendre possession de ces chemins de fer, et que, dans cette intention, il avait demandé, le mois dernier, des avantages importants pour la circulation des trains sur l'Intercolonial.

La rumeur disait aussi qu'il s'était formé un petit syndicat qui devait se charger de ces lignes et les exploiter à l'avenir. Je n'ai aucun renseignement positif sur ce point, et je propose cette motion afin d'obtenir toutes les informations possibles.

Le trésor provincial de la Nouvelle-Ecosse a pas-é jusqu'ici pour être très-pauvre, et cependant nous avons vu pendant cette session deux importantes délégations du gouvernement local venir à Ottawa, et la première de ces délégations m'a semblé plutôt voyager pour son propre plaisir que pour affaires.

La motion est adoptée.

NOMINATION DE SYNDICS OFFICIELS.

M. VANASSE demande un tableau indiquant:

1. Le nombre des syndics officiels nommés en vertu de l'Acte de faillite 1875 et de ses amendements, depuis le 1er juin 1875 au 17 septembre 1878, et depuis cette dernière date jusqu'à l'abrogation du dit acte.

M. MOUSSEAU

2. Le nombre des faillites dans le district de Richelieu et de Montréal, pendant la même période.

3. A quelles faillites ces syndics ont été nommés.

4. Le nombre des faillites liquidées, dans ces deux districts.

5. Les noms des syndics officiels qui ont obtenu leur décharge conformément à l'Acte de faillite 1875 et de ses amendements.

6. Les noms des syndics qui ont versé au trésor fédéral les dividendes réclamés dans ces dites faillites, et le montant de chaque dividende ainsi déposé entre les mains du gouvernement.

M. BLAKE. La motion de l'honorable député s'applique en partie à des districts particuliers, mais dans une autre partie elle s'applique à toute la Confédération. Le premier état demandé, c'est-à-dire, les nominations faites en vertu de l'Acte de 1875 et des actes qui l'amendent, à partir du 1er juin 1875 jusqu'à septembre 1878, ou jusqu'à l'abrogation de la loi de faillite, pourrait avoir son utilité; les second, troisième et quatrième états sont des états spéciaux, et je n'ai rien à en dire.

Mais le cinquième devrait s'étendre aussi bien aux syndics nommés depuis, aussi bien qu'avant, la date mentionnée, c'est-à-dire à ceux qui ont obtenu leur décharge depuis 1878 aussi bien qu'à ceux qui l'ont obtenue avant cette date. La motion pourrait aussi être modifiée dans le même sens quant au sixième état demandé, de manière à couvrir la période du 17 septembre 1878 jusqu'à la date l'abrogation de l'Acte de faillite.

M. LANGEVIN. Je n'ai aucune objection à ce que la motion soit modifiée dans le sens demandé.

La motion telle que modifiée, est adoptée.

ACHAT PAR LE CANADA DU CHEMIN DE FER Q. M. O. et O.

M. BÉCHARD en l'absence de M. Laurier, demande copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province de Québec, concernant l'acquisition, par les autorités fédérales, du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ou touchant l'octroi d'une subvention à ce même chemin.

Pendant la dernière session, dit-il, l'honorable député de Québec-Est a proposé la même motion, et on lui répondit que cette correspondance n'existait pas à cette époque. Je ne contesterai pas la véracité de cette réponse, mais j'ai quelques raisons de croire que depuis la dernière session une correspondance a été échangée à ce sujet entre les deux gouvernements. En effet de trésorier provincial de Québec, en faisant son exposé financier à la dernière session de la législature de Québec, en juin dernier, disait:

" Nous avons donc soumis notre manière de voir au ministère fédéral. Je prétends que nous avons autant de droit à une subvention pour le chemin de fer du gouvernement de Québec à Ottawa, que le Canada Central a droit à la subvention qu'il a reçue du gouvernement fédéral. Si il est vrai que la construction de ce chemin de fer peut être un avantage, et sera sans doute un avantage pour le chemin de fer du Nord, notre chemin de fer est tout aussi nécessaire, car il donne la route la plus courte et la plus directe de l'Ouest aux ports de Saint-Jean et de Halifax, et il a autant de droit à une subvention du gouvernement du Canada. Nous demandons en conséquence, ou bien que le Canada se charge du chemin de fer Q. M. O. et O. comme prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien, ou bien qu'on nous donne une subvention égale, par mille, à celle qui a été payée au Canada Central. On étudie ces questions à Ottawa et nous attendons une décision."

Il est évident que la conclusion logique à tirer de cet extrait, est qu'il y a eu échange de correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement local depuis la dernière session du parlement fédéral. Et c'est pour que l'on dépose sur le bureau une copie de cette correspondance que, en l'absence de l'honorable M. Laurier, j'ai l'honneur de présenter cette motion.

M. LANGEVIN. La conclusion que l'honorable député tire de l'exposé financier du trésorier de Québec est tout à fait raisonnable. Mais ne pourrait-on pas aussi en conclure que, sans qu'il y ait eu de correspondance proprement dite, il a pu y avoir simplement quelques communications entre