

de la présente session, beaucoup plus considérables que d'ordinaire. Les ministères sont considérablement en arrière dans l'expédition de ce travail, et il est impossible d'y remédier.

L'honorable M. FERGUSON : Les rapports que j'ai demandés doivent tous être faits par la commission des chemins de fer. En sorte que la raison alléguée que d'autres ministères sont occupés également à la préparation de ces rapports, ne saurait s'appliquer au présent cas. Mon honorable ami m'a promis, hier, qu'il prendrait des informations au sujet de ces rapports.

L'honorable M. SCOTT : C'est ce que j'ai fait. J'ai donné des ordres à cette fin et j'ai demandé des explications que je n'ai pas encore reçues.

L'honorable M. FERGUSON : Je crois savoir qu'il y a une raison qui empêche de donner les réponses demandées, et je voudrais savoir définitivement si je dois les obtenir ?

L'honorable M. SCOTT : J'insisterai pour qu'elles soient données.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi prochain, à trois heures.

## SENAT.

Séance du mardi, 12 mai 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

CHAR PRIVE DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

### INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Un char privé a-t-il été mis à la disposition de messieurs les commissaires du chemin de fer Transcontinental, dont M. Parent est le président ?

Combien le gouvernement a-t-il payé pour l'acquisition de ce char ?

Combien pour son installation première ?  
Combien, chaque année, jusqu'à ce jour, pour son entretien et pour ses réparations ?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont comme suit :

1. Les commissaires du chemin de fer Transcontinental ont fait l'acquisition du char "Victoria" transformé en un wagon-bureau d'affaires.

2. \$8,000. Les changements faits dans le wagon ont coûté aux commissaires, en 1906-7, la somme de \$1,400.

3. Les garnitures, en 1906-7, \$3,016.93; les garnitures, en 1907-8, \$328.78.

4. L'entretien, en 1906-7, \$867.65; l'entretien, en 1907-8, \$1,465.60. Les réparations, en 1906-7, \$23.25; les réparations, en 1907-8, \$2,564.67.

Le wagon a été endommagé deux fois sur la route, au cours des années 1907-8, ce qui explique le chiffre élevé du compte des réparations pour ces deux années.

## GREVE DES USINES D'ACIER A SYDNEY.

### INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Qui avait charge de la batterie de campagne de Sydney durant la grève des usines d'acier, à Sydney, en 1905 ?

Combien y a-t-il d'hommes en devoir qui appartenaient à la 17e batterie de campagne de Sydney durant la grève ?

Quel est le nombre des hommes payés, et par qui l'ont-ils été ? La ville de Sydney, le comté du Cap-Breton, ou le gouvernement ?

Combien de chevaux furent employés par la 17e batterie de campagne durant la dite grève ?

La compagnie d'acier a-t-elle fourni aucun de ces chevaux, et dans l'affirmative, le nombre de chevaux ?

Combien a-t-on payé pour leur louage, et quand et à qui a-t-on payé ?

Qui a fourni le fourrage pour les chevaux employés par la 17e batterie de campagne durant la dite grève ?

Quelle fut la quantité de fourrage fourni, et à quel taux de la tonne, pour le foin, et combien le minot, pour l'avoine ?

La compagnie d'acier a-t-elle fourni des rations pour les hommes de la batterie de campagne de Sydney, et dans l'affirmative, quelle somme fut payée par jour à chaque homme ? Dans le cas contraire, qui a fourni les rations, et des soumissions furent-elles demandées ?

Si les hommes de la 17e batterie de campagne de Sydney ont été payés par le gouvernement pour leur service durant cette grève, à qui a-t-on envoyé l'argent pour sa distribution aux hommes ?

L'individu à qui l'on envoya l'argent pour payer les hommes, est-il celui qui était en com-