

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre!

M. ROSS: Je nie le droit à l'honorable député de proférer une accusation de cette nature.

L'ORATEUR SUPPLÉANT: L'honorable député n'est pas dans l'ordre.

M. WATSON: Si je ne suis pas dans l'ordre, je retire mon expression.

M. MITCHELL: Cela n'empêche pas qu'elle soit en tout exacte.

M. ROSS: Il n'est pas dans mes habitudes de faire autant de discours aussi ampoulés que ceux de l'honorable préopinant.

M. MITCHELL: Me désignez-vous, ou l'honorable député de Marquette?

M. ROSS: Je veux parler de l'honorable député de Marquette.

M. WATSON: Il est dans mon caractère d'appeler les choses par leur nom, et si la proposition de l'honorable député n'est pas des plus exagérées, je suis prêt à retirer cette expression. Ce qui est établi, c'est que si je présentais une proposition de cette nature, et si j'y allais sérieusement, je consulterais, à ce sujet, l'opinion de la chambre. Si, dans certains quartiers, on pouvait faire jouer des influences, auprès du gouvernement, de la force de celles que possèdent M. Jackson et autres, il est certain qu'un octroi de terrain serait accordé au chemin de fer de Winnipeg et du Sud-Est, et ce n'est pas ce que le gouvernement pourrait faire de plus répréhensible. La ligne projetée traverse une région déserte, et sur laquelle aucun établissement ne se fera tant qu'il n'y aura pas un chemin de fer.

Le comité fait rapport des résolutions auxquelles la chambre donne son concours.

M. DEWDNEY: Je demande la permission de présenter un bill (n° 152) dans le but d'autoriser l'octroi de certaines subventions consistant en terrains à certaines compagnies de chemin de fer.

La motion est accordée, et le bill est lu une première fois.

M. DEWDNEY: Je propose la deuxième lecture du bill.

La motion est accordée, le bill est lu une deuxième fois et la chambre se forme en comité.

(En comité).

Sir RICHARD CARTWRIGHT: La subvention de \$80,000 est-elle incluse dans ce bill?

Sir JOHN A. MACDONALD: Non, le bill à cet effet a été adopté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Sur quel parcours et dans quelle partie de l'année la rivière Saskatchewan est-elle navigable à l'est et à l'ouest de Prince-Albert?

M. DEWDNEY: La navigation s'ouvre sur la Saskatchewan vers le 1er juin. La partie inférieure de cette rivière qui se trouve dans le voisinage de lac des Cèdres reste couverte de glace jusque dans le mois de juin. La partie supérieure est navigable six semaines plus tard jusqu'à Edmonton, c'est-à-dire jusqu'à l'endroit où le commerce par bateaux à vapeur prend fin. La navigation peut se continuer sur un parcours de 60 à 70 milles en remontant. Ceci comprend toute la rivière à partir des Grands Rapides jusqu'à Edmonton. La branche sud est ainsi ouverte à la navigation pour une certaine classe de bâtiments des fourches de la rivière jusqu'à Medicine-Hat.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Peut-on faire tout le trajet à partir de Prince-Albert dans l'état actuel de la navigation?

M. DEWDNEY: Oui, de juin jusque dans le mois d'octobre. Dans le mois de novembre le niveau de l'eau est à peine assez élevé pour la classe de bâtiments qui font ce trajet sur cette rivière.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel est le tirant d'eau de ces bâtiments?

M. DEWDNEY: Quatre à cinq pieds. Leur tirant d'eau est d'ordinaire plus grand que les bâtiments que j'ai vus sur la rivière Fraser. Tout en pouvant supporter la même pesanteur de frêt, ces derniers ne tirent pas plus de 18 pouces d'eau.

M. WATSON: Je pense que le tirant d'eau de quelques uns des bateaux qui naviguent sur l'Assiniboine et la Saskatchewan ne dépassent pas 30 pouces.

Le comité se lève, fait rapport sur le bill qui est lu une troisième fois et adopté.

LA VILLE DE COBOURG DEMANDE D'ÊTRE DISPENSÉE DE PAYER CERTAINE BALANCE D'ARGENT DU.

La chambre se forme en comité pour mettre à l'étude une proposition à l'effet de relever la corporation de la ville de Cobourg de l'obligation de payer une certaine balance qu'elle doit d'après la loi du parlement du Canada 49 Victoria, chapitre 33, suivant certaines conditions y décrites.

(En comité).

M. FOSTER: En 1850, la ville de Cobourg a acheté le chemin de fer de Port-Hope et du lac Rice au prix £1,600 courant, et de plus la baie de Cobourg pour £1,000. Les intérêts s'étant accumulés, les parties intéressées en vinrent à une entente, en vertu de laquelle le paiement devait être fait du capital et des intérêts accrus, et en conséquence des débentures furent émises au montant de \$14,793, montant dû en 1876 ou 1877 par le havre et le chemin du lac Rice. A cette date on projeta la construction d'un havre de refuge à Cobourg et la ville souscrivit pour ces travaux une somme de \$25,000. Ce havre servit plutôt pour les bâtiments des lacs que pour ceux de Cobourg même. En 1886, une loi fut passée par laquelle un crédit fut donné à la ville au montant de \$25,000 pour la raison que les travaux accomplis et payés par elle pour son havre de refuge tombait plutôt sous le contrôle fédéral. Ceci laissait une dette d'environ \$20,000, montant un peu moindre que celui des débentures émises pour le chemin de Port-Hope et du lac Rice et que la ville était obligée de payer à un taux d'intérêt de 4 pour 100. Le but du bill que je présente est de relever Cobourg de ce paiement à la condition que la ville fasse l'abandon de son droit de péage sur ce chemin. Le but du projet de loi est double, d'abord la ville sera relevée de ses obligations et ensuite la ville de Port-Hope qui a pour son propre compte déjà dépensé de fortes sommes pour améliorer le havre et soumis une réclamation élevée au gouvernement pour rentrer dans ses frais. Au lieu de venir en aide au havre lui-même le gouvernement croit plus sage de décharger Port-Hope de payer des droits de péage pour ce chemin qui conduit directement à cette ville, laquelle pourra continuer avec plus de facilité à améliorer le havre. C'est ce dernier vestige de tous les vieux droits de péage du ressort de l'ancien gouvernement uni des deux Canadas et qui en 1867 représentaient un actif pour le Canada de \$1,500,000. Dans le Haut-Canada on retrancha ces droits qui représentaient une somme de \$500,000, et un montant encore plus élevé dans le Bas-Canada. En autant que le gouvernement est responsable pour ces droits de péage, l'autre but est de faire disparaître ces dernières traces de barbarie.

M. MULOCK: Je crois comprendre que c'est le désir du gouvernement de mettre ces deux villes sur un pied égal. Tout en approuvant le projet, je pense qu'on aurait pu invoquer une autre raison. Les difficultés financières de Cobourg