

été faites, mais j'ignore où se trouvait le travail à exécuter et quelles étaient les parties. Je ne me le rappelle pas à présent, mais si l'honorable député le désire, je puis obtenir cette information pour lui.

M. HAGGART : L'honorable ministre des Travaux publics peut certainement fournir au comité des informations exactes sur les montants que doivent donner la ville de Collingwood et le Grand Tronc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu d'arrangement de fait. Nous avons conclu un contrat de \$144,000, et il n'y a rien de plus que cela.

M. BENNETT : Dans le cas où MM. Boon et Armstrong feraient une demande pour faire entrer en franchise leurs dragueurs et leur outillage des Etats-Unis pour faire ce travail, le contrôleur des Douanes peut-il nous faire savoir s'il accédera ou non à cette demande? Il serait bien injuste d'y accéder quand il y a sur les lacs Supérieurs des dragueurs canadiens qui appartiennent à des particuliers.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député ne veut certainement pas que je me prononce sur un sujet quand j'ignore encore s'il m'est soumis ou non. J'examinerai cependant la question et je ferai des recherches.

Le comité lève sa séance et l'Orateur-suppléant prend le fauteuil.

BILLS SANCTIONNÉS.

Le message suivant est remis par le gentilhomme huissier de la verge noire.

M. l'Orateur,

Son Excellence le gouverneur général demande que votre honorable Chambre se rende immédiatement dans la chambre de l'honorable Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, s'y rend avec la Chambre;—et de retour,

M. l'ORATEUR fait rapport qu'il a plu à Son Excellence de donner au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:—

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie la Royale Victoria.

Acte concernant la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Acte pour faire droit à Adeline-Myrtle-Tuckett Lawry.

Acte concernant la Compagnie de canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie du pont et tunnel de chemin de fer de la rivière Sainte-Claire.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance *Methodist Trust* contre l'incendie.

Acte concernant la *Dominion Building and Loan Association* (à responsabilité limitée).

Acte concernant la *Canadian General Electric Company* (à responsabilité limitée).

Acte à l'effet de conférer certains pouvoirs au bureau d'administration des biens temporels de l'Eglise presbytérienne du Canada en rapport avec l'Eglise d'Ecosse.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario et changeant le nom de la compagnie en celui de Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York.

M. PATERSON.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Atikokan Iron Range.

Acte concernant la Compagnie du Pont de la Grande Ile de Niagara.

Acte accordant à Sa Majesté la somme de \$26,000 requise pour faire face à certaines dépenses du contingent de milice qui doit être envoyé en Angleterre pour le jubilé de Sa Majesté en juin 1897.

Le comité des subsides reprend alors le cours de ses délibérations.

En comité.

M. SPROULE : Je dois faire mes réserves pour une partie de ce qu'a dit l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) relativement aux dépenses à faire à Collingwood et à la proximité de plusieurs autres bons havres. Il est vrai qu'il y a sur la baie Georgienne d'autres bons havres assez proche de la ville de Collingwood pour lesquels il est nécessaire de faire de temps en temps quelque dépense; mais il est vrai aussi que la ville de Collingwood est une des villes les plus vivantes de la baie Georgienne. Les habitants de cette ville ont dépensé beaucoup d'argent pour leur port et ils ont trois lignes de steamers qui leur appartiennent. Ils ont les abattoirs et les établissements d'empaquetage les plus importants du Canada, et le commerce des lacs déjà considérable s'accroît chaque année. Maintenant, depuis quelques années, par suite de la baisse des eaux il leur a été impossible de faire profitablement leur commerce parce qu'il est impossible d'amener au dock les vaisseaux qui sont chargés plus qu'à moitié. J'avoue que pour ma part, je crois que le gouvernement a raison de faire cette dépense. Je crois qu'il aurait peut-être pu faire davantage, nous donner un aperçu du travail à faire et indiquer quelle aide la ville est décidée à fournir, car je comprends qu'il y a un an ou deux, les habitants de la ville étaient décidés, au cas où le gouvernement entreprendrait le travail, à contribuer pour \$15,000 et le Grand Tronc, pour \$10,000, ce qui aurait fait \$25,000. Je désire demander au ministre de Travaux publics si ces \$25,000 sont inclus dans les \$144,000 pour lesquels le contrat a été conclu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. SPROULE : Je suis convaincu qu'il faudra plus que cela pour faire du havre ce qu'il doit être et je ne doute pas que le ministre n'ait soin de profiter des offres faites par la ville et les compagnies de chemin de fer et de les inclure dans les prochaines dépenses qu'il veut faire. Tout en pensant que le chenal n'est pas aussi large qu'il devrait être, il permettra cependant aux vaisseaux appartenant à cette ville d'opérer leur trafic. Ce travail était très nécessaire. La ville en avait besoin, la région en générale en avait besoin et le commerce de la ville ne pouvait pas marcher sans cela. Ce n'est en aucune façon de l'argent gaspillé. Je sais que mes électeurs portent un vif intérêt à la ville de Collingwood, parceque que beaucoup y font leur commerce et la même remarque s'applique à tout le sud de la baie Georgienne. Je suis sûr que si le ministre entreprend d'achever cet ouvrage, bien qu'il puisse nécessiter beaucoup d'argent, il sera justifié de faire cette dépense, parce que l'impor-