

le droit ad valorem. Je n'ai pas les chiffres exacts à la mémoire.

M. BORDEN : Abolissez-vous le droit spécifique?

L'hon. M. FIELDING : Non ; il n'y a aucune réduction sur le champagne.

M. BORDEN : J'accepte l'explication de l'honorable ministre. Cependant, au tableau C, des produits français bénéficiant d'un tarif spécial, je vois " champagne ou tous autres vins mousseux en bouteilles ".

L'hon. M. FIELDING : Je regrette d'avoir à interrompre mon honorable ami mais puisqu'il a posé la question, je dirai que ces articles sont mentionnés dans le traité uniquement parce qu'ils étaient compris dans celui de 1893, et qu'ils sont admis aux mêmes conditions.

M. BORDEN : L'honorable ministre prétend-il qu'il n'y a de réduction sur aucun des articles que j'ai mentionnés?

L'hon. M. FIELDING : Sur les vins légers seulement.

M. BORDEN : Dans ce cas l'ouvrier devra se contenter de faire un approvisionnement de vins légers, au lieu de champagne, d'amers et d'angostura et je n'ai aucun doute que ce sera un article important du programme que l'honorable ministre des Finances, et surtout l'honorable ministre de l'Agriculture soumettront aux électeurs, sur la prohibition, aux prochaines élections.

Le discours du trône parle du pont de Québec. C'est assurément un fait regrettable que ce pont se soit écroulé pendant sa construction et que l'accident ait occasionné de si nombreuses pertes de vie. Ce fut toujours un grand sujet d'étonnement pour les membres du Parlement, et le public en général, de voir que le Gouvernement, en faisant de ce pont une entreprise nationale, ait consenti à en confier la construction à une compagnie qui, lors de l'adoption de la loi de 1893, n'avait pas plus de \$66,000 de son propre argent, engagés dans l'entreprise. En 1903, le Parlement déclara implicitement que le pont de Québec ferait partie du grand réseau du chemin de fer transcontinental national. Il n'y a aucun doute sur ce point—les deux partis étaient engagés à la construction de ce pont. Cependant le Gouvernement jugea à propos d'en confier la construction à une compagnie dont les intérêts dans l'entreprise, à cette époque, ne dépassait pas \$66,000. Les autres sommes nécessaires devaient venir du gouvernement de Québec, de la ville de Québec et principalement du gouvernement fédéral qui avait voté une subvention d'un million de dollars. La loi de 1903 portait le capital de cette compagnie à \$200,000 et stipulait que \$184,000 de ce capital serviraient à combler le déficit provenant de la vente des obligations de la compagnie. Il était décrété de plus qu'une émission d'obligations d'environ

M. FIELDING.

\$7,000,000 serait garantie par l'Etat, et l'article 54 de la loi de 1903 dit expressément que les travaux seront exécutés sous la surveillance et le contrôle du Gouvernement. Dans cette loi (chap. 54), et dans le contrat passé entre le Gouvernement et la compagnie et ratifié par la dite loi, il est dit :

Les plans et devis pour tous les travaux de l'entreprise seront soumis au Gouverneur en conseil et approuvés par lui avant qu'il soit procédé aux travaux.

Il sera procédé à la continuation des travaux de construction de la dite entreprise aussitôt que les plans en auront été soumis au Gouverneur en conseil et approuvés par lui, et la dite entreprise devra être terminée au plus tard le premier jour de décembre 1906.

Le Gouvernement avait donc accepté la responsabilité d'un mode efficace de construction et je suppose qu'un arrêté du conseil des ministres approuve les plans et le mode de construction dont on s'est servi, de sorte que le Gouvernement devient responsable non seulement du mode de construction adopté, mais de quelque chose de plus, puisque le produit des obligations dont j'ai parlé " sera payé à la compagnie selon l'avancement de la construction, à la satisfaction du Gouvernement, et par sommes qu'attestera comme étant à propos l'ingénieur en chef des chemins de l'Etat ou tout autre fonctionnaire que le Gouvernement peut nommer ".

Dans les circonstances, il paraît évident que la responsabilité du mode de construction adopté, et la manière dont les travaux ont été exécutés retombent sur le Gouvernement, et bien qu'une enquête s'instruise actuellement, je crois qu'il est temps de demander si les plans ont été approuvés par le conseil des ministres et si oui ou non l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat ou tout autre fonctionnaire commis à cette fin a fait une inspection périodique des travaux, pour que nous sachions sur qui doit retomber la responsabilité d'une catastrophe qui a coûté de 70 à 75 vies humaines et des pertes matérielles considérables.

Je ne sais pas où en sont les choses entre le Gouvernement et la Phoenix Bridge Co., et le Gouvernement et la compagnie du Pont de Québec, mais nous avons droit à des éclaircissements sur ce point et de savoir comment le Gouvernement entend faire continuer les travaux.

Un numéro récent d'un grand journal scientifique américain publie une critique sévère des méthodes d'après lesquelles ce pont était construit. On trouvera cette critique dans le "Scientific American" du mois de novembre dernier. Je ne citerai pas tout l'article. Je me bornerai à deux paragraphes. L'auteur dit :

Il est évident cependant, après les déclarations de l'ingénieur consultant, que deux grands obstacles se dressaient devant cette entreprise, la pénurie des fonds et l'absence d'un ingénieur en chef sur les lieux, revêtu