

gne consent à céder tout le terrain nécessaire pour l'utilisation publique du quai, quand il sera fini.

La compagnie a sur les lieux les matériaux suivants :

Pin du sud, 12 pouces de côté, 691,309 pds, M. de P.

Cèdre scié, 10 pouces de côté, 70,000 pds, M. de P.

Epinette sciée, 10 pouces de côté, 20,000 pds, M. de P.

Pin blanc scié, 10 pouces de côté, 30,000 pds M. de P.

Fer, 3/8 de pds de diamètre, 22,000 livres.

Je suis informé par M. Meaney et par l'ingénieur de la compagnie, M. Holgate, de Montréal, que les prix payés pour ces matériaux sont comme suit :

Pin du sud, \$27 du 1,000 pds, M. de P.

Cèdre, épinette et pin blanc, \$18 du 1,000 pds, M. de P.

Fer, 3 cents par livre.

A ces prix que je considère justes et raisonnables, les matériaux ci-dessus mentionnés, coûteraient \$21,485.34, et comme ils sont déjà sur les lieux, on pourrait mettre dans le cahier des charges une clause disant que les soumissionnaires devront s'engager à acheter ces matériaux aux prix indiqués. Annexe à cette lettre se trouve un état des quantités et des prix de ces matériaux.

Je puis ajouter que les travaux faits par la compagnie comprennent environ 530 pieds de remplissage en pierre, servant pour les abords du quai, et un caisson de 200 pieds, déjà immergé. D'après les plans de construction que la compagnie m'a communiqués, les travaux ont été faits de la même manière que le département fait ordinairement ces sortes de travaux. Cela me permettrait de les accepter,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) EUGENE LAFLEUR,
Ingénieur en chef faisant fonction.

C'est tout ce que nous trouvons dans les documents déposés, à part un ou deux relevés caligraphiés, concernant les quantités de bois de construction, tel que pin du sud, etc. L'an dernier, le ministre de la Justice a expliqué que ces travaux étaient nécessaires. Dans ses remarques en faveur de ce crédit de \$25,000, il disait :

Il est de la plus haute importance, au point de vue de la navigation sur le Saint-Laurent, qu'il y ait dans la baie des Sept-Îles un port offrant un refuge aux navires et où on pourra radoubre. L'intérêt public demande qu'il y ait à cet endroit un outillage pour le radoub des vaisseaux naufragés et un bassin de radoub à cet endroit est réellement plus central que Québec, où il y a actuellement un outillage pour le radoub des vaisseaux naufragés. Quand un vaisseau donne sur un écueil, il est de la plus haute importance qu'on le dégagé à brève échéance, de façon à le soustraire aux désastres qu'il éprouverait, s'il était battu par une de ces terribles tempêtes qui surviennent de temps à autre. Quand un vaisseau échoue et demeure une semaine sur les récifs, s'il survient une de ces affreuses tempêtes, il sera, comme on dit, littéralement broyé.

Cette localité n'est pas dans mon comté, mais dans celui de mon honorable ami (M. Girard); c'est le seul point sur le Saint-Laurent infé-

rieur où il existe un port, et il importe qu'il y ait à ce point central l'outillage et les aménagements qui nous permettent d'aller au secours des vaisseaux qui peuvent faire naufrage dans ces parages. Il n'y a pas qu'une seule compagnie qui doive bénéficier de ces travaux. Toutes les compagnies américaines qui viennent s'y installer dans le but d'exploiter nos concessions forestières, utiliseront ce port comme lieu d'expédition. Comment réussira-t-on à expédier de la pâte de bois du Saint-Laurent inférieur, s'il n'y a pas de port auquel les vaisseaux puissent avoir accès, et d'où l'expédition de cet article puisse s'effectuer ?

Quelques semaines après ces déclarations sur la nécessité de ces travaux, le gouvernement entre en négociations pour l'achat d'une propriété dont l'ingénieur ne connaît virtuellement rien, car il ne donne aucun certificat, autant que j'ai pu voir. Il dit qu'il est impossible d'envoyer un ingénieur sur les lieux, à cette saison de l'année. Il accepte des travaux faits par une compagnie sur sa propriété. Il accepte aussi l'état préparé par le secrétaire-trésorier de la compagnie, certifié par l'ingénieur de la compagnie, et il se contente de cela pour recommander au gouvernement d'accepter ce quai, qu'une compagnie privée était à construire pour sa propre utilité, et le gouvernement accepte cette recommandation.

Le gouvernement se charge de compléter les travaux et de payer pour tous les travaux faits et les matériaux fournis. Si c'est ainsi que doivent se faire les affaires, je n'ai plus un mot à dire. Tout cela me paraît le comble de la folie. La Chambre n'a pas été mise au courant de tous les faits qu'elle avait droit de connaître quand ce crédit lui a été demandé, l'an dernier. On ne nous a pas encore donné de raison pour justifier le gouvernement d'avoir pris ces travaux à sa charge et avoir passé un pareil contrat avec cette compagnie. A titre de membre de cette Chambre, je proteste contre cette manière de procéder, car je considère que c'est contraire aux intérêts du pays. L'honorable ministre doit avoir tous ces lettres et documents, à présent.

M. COCHRANE : L'honorable ministre voudra-t-il répondre cette question ?

L'honorable M. HYMAN : Je me suis efforcé à plusieurs reprises d'expliquer toute l'affaire.

M. COCHRANE : L'honorable ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée.

L'honorable M. HYMAN : Quelle question ?

M. COCHRANE : Je croyais que l'honorable ministre écoutait ce que je dis.

L'honorable M. HYMAN : Je suis excusable d'avoir oublié la question, après le long discours de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke).

M. COCHRANE : La question est celle-ci : si une partie du quai a été construite d'après un devis, comment le gouvernement peut-il continuer les travaux d'après un nouveau