

suite des procédures qui ont eu lieu lors des différentes phases par lesquelles le bill a passé dans la Chambre des communes;

2. Parce que les amendements faits par le Sénat à l'article trois du bill et qui ont été agréés par la Chambre des communes prescrivent que l'octroi en faveur de l'amélioration des grandes routes sera versé aux diverses provinces du Canada, au lieu de l'être à quelque province en particulier, tel que décrété par l'article dans sa teneur première; et le paragraphe 2, proposé par le Sénat, indique le principe rationnel d'après lequel ces paiements devraient être faits;

3. Parce que le mode de distribution déterminé par ledit quatrième amendement est celui que les membres de l'administration du jour dans le Sénat et la Chambre des communes ont déclaré avoir en vue, et a été de fait adopté dans les crédits supplémentaires pour le prochain exercice financier;

4. Parce que le bill tend à établir certaines dispositions permanentes à l'égard de l'aide à donner à la construction et à l'amélioration des grandes routes dans les diverses provinces; et il n'est que raisonnable d'assurer par une disposition de la loi la permanence du principe d'une répartition égale d'après le chiffre de la population, principe reconnu par l'administration du jour, attendu qu'autrement, si ce principe était mis de côté plus tard, il ne resterait au Sénat d'autre alternative que de rejeter la loi de finance.

5. Parce que, si le principe d'après lequel la répartition de l'octroi en question est rendu permanent par une disposition de la loi, la tâche de déterminer les différents item à inscrire dans le bill des subsides sera simplifiée; et

6. Parce que l'administration du jour, en adoptant le principe dudit quatrième amendement pour l'année financière prochaine, a indiqué qu'il n'était ni inutile ni peu désirable.

Et aussi, que le Sénat maintient son septième amendement pour, entre autres, les raisons suivantes:

1. Parce que l'article 6 du bill donne au ministre, le pouvoir d'entreprendre la construction ou l'amélioration des grandes routes dans toute province quelconque, ce qui serait en contravention de la lettre et de l'esprit de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, et de la pratique uniforme sous le régime de cet acte, et qu'on n'a donné aucun motif d'y contrevenir.

2. Parce que ledit amendement affirme, de fait, qu'il n'est pas désirable que le ministre ou le Gouvernement du Canada usurpe les droits et fonctions des administrations provinciales en ce qui concerne la construction et l'entretien des grandes routes et des ports.

3. Parce que ledit amendement n'empêchera pas indûment l'administration de poursuivre son programme et d'appliquer les fonds insérés dans le budget pour cet objet; les articles précédents du bill contenant des dispositions suffisantes pour assurer la coopération des gouvernements fédéral et provinciaux.

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITÉ DES COMPTES PUBLICS.

M. MIDDLEBRO présente le 5e rapport du comité des comptes publics et propose qu'il soit reçu.

M. L'ORATEUR : Le dépôt d'un rapport équivaut à sa réception.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'une astérisque.)

M. BORDEN : Ce matin, certaines questions ont été réservées vu l'absence inévitable du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Si le très honorable chef de l'opposition y consent, nous reviendrons à ces questions.

COUT ESTIMATIF DU TRANSCONTINENTAL.

M. GRAHAM demande :

Relativement à l'état contenu dans le compte rendu officiel des Débats de la Chambre, portant la signature de M. MacPherson, adjoint de l'ingénieur en chef du Transcontinental, daté du 21 février 1911, donnant, pour le coût total estimatif du chemin de fer, le chiffre de \$145,339,700; et à l'état contenu dans le compte rendu officiel des Débats (colonne 3187, Débats de 1912), portant la signature de Gordon Grant, ingénieur en chef, donnant pour le même coût total le chiffre de \$171,726,000—

A quels item, respectivement, se rattache l'augmentation du coût, et à quelle cause, en chaque cas, faut-il attribuer ladite augmentation?

M. COCHRANE : Les renseignements ci-joints ont été obtenus de la commission du chemin de fer Transcontinental-national :

COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL.

Bureau du Président,

Ottawa, 28 mars 1912.

A l'hon. F. Cochrane, C.P.,

Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur Cochrane,—M. MacPherson a appelé mon attention sur le "Hansard" du 21 du courant qui renferme les observations de l'honorable M. Graham comprenant l'estimation du coût du Transcontinental faite en 1910—dont M. McPherson est censé être l'auteur—à l'estimation faite en 1911, portant la signature de M. Grant, que je vous ai remise. Je vous ai transmis sous ce pli une copie de la lettre, datée du mois de mai 1910, de la lettre adressée par l'honorable M. Graham, en ce temps-là ministre des Chemins de fer et des Canaux, à M. Grant pour lui demander de préparer une estimation exacte du coût du Transcontinental, lorsqu'il sera achevé, et de lui fournir un état mensuel indiquant comment les faits justifient l'estimation, ainsi qu'une copie de la lettre, datée du 18 de novembre 1910, adressée aux commissaires par M. Grant, en réponse à cette demande de M. Graham, lettre dans laquelle il fixe à \$143,762,000 le coût total, y compris certains item.

Je mets aussi sous ce pli une copie au papier carbone d'un état, daté du 28 novembre 1910, signé par M. Gordon Grant, s'élevant à \$149,700,000, et M. McPherson m'apprend que cette somme a été réduite d'après l'ordre formel du président, ce qui a donné une estimation de \$145,339,700, datée du 18 janvier 1911,