

culpabilité. C'est une inversion de la loi anglaise qui a lieu de nous étonner. C'est le seul rapport qu'ait fait l'honorable ministre de la milice, pour réponse à l'ordre donné par la chambre, il y a quatre ans, et il n'a pas su remplir le devoir de politesse ordinaire à l'égard de la chambre, qui consiste à rappeler l'ordre reçu ou à donner des explications sur le sujet. Le gouvernement savait que, depuis quatre ans, il planait des soupçons sur un rapt de ces effets, mais ce n'est que depuis que le gouvernement a été forcé de faire une enquête, qu'il s'est décidé à s'occuper de l'affaire, et le gouvernement mérite d'être blâmé premièrement, parce qu'il a nommé cet homme, et secondement, parce qu'il a tant hésité à s'occuper de rendre compte au pays.

M. McNEILL: De la part du comité, je dois dire à la chambre qu'il ne faut pas qu'elle croie qu'il y ait un seul membre du comité qui suppose que le fait accidentel que les fourrures n'aient pas été reçues par le général Middleton, fassent aucune différence à l'affaire. Nous avons constaté que l'appropriation avait été faite, et nous avons condamné l'appropriation.

La motion est adoptée.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 154) concernant certaines banques d'épargne dans la province de Québec.—(M. Foster.)

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE SUR LA RIVE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

M. FISSET demande, si le gouvernement sait jusqu'à quel point il est important, pour nos pêcheurs, de prolonger aussi prochainement que possible, la ligne télégraphique, en voie de construction sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, jusqu'à Natashquan. S'il admet que cette prolongation est de nature à rendre des services réels, est-ce l'intention du gouvernement d'ordonner que cette ligne soit établie, cette année, jusqu'à Natashquan?

Sir HECTOR LANGEVIN: Pour réponse à l'honorable député, je dois dire que le gouvernement sait qu'il est très important de prolonger la ligne télégraphique dans cette direction; mais ce n'est pas son intention de continuer ces travaux, cette année.

LES FRAIS DE PORT IMPÉRIAUX DE DEUX CENTINS.

M. COCKBURN demande si le directeur général des postes a reçu des pétitions de la ligne de la fédération impériale, au Canada, des bureaux de commerce de Toronto, Montréal, Hamilton, Saint-Thomas, Saint-Jean, N.-B., Vancouver, et d'autres corporations, représentant qu'il est nécessaire d'adopter le système du port de lettres à deux centins pour tout l'empire britannique, et si oui, quelles mesures le gouvernement a-t-il prises ou doit-il prendre à ce sujet?

M. HAGGART: Le gouvernement a reçu des pétitions de ces diverses corporations, et la question est présentement sous considération.

SUBSIDES AUX CHEMINS DE FER.

Sir JOHN A. MACDONALD demande que la chambre se forme, demain, en comité général, pour considérer les résolutions suivantes:

M. CASEY

1. Qu'il est opportun d'autoriser le Gouverneur en conseil d'accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour-aider à la construction des chemins de fer, aussi, ci-après énumérés, savoir:—

A la compagnie du chemin de fer de Montréal à Ottawa, pour 30 milles de la ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chap. 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$96,000.

A la compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$35,200.

A la compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Vic., chap. 14 et 46 Vic., chap. 25, n'excédant pas en totalité \$600.

Pour un chemin de fer de Woodstock *via* London, jusqu'à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Vic., chap. 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$256,000.

A la compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine et de Niagara Central, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Vic., chap. 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$44,800.

Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$166,400.

A la compagnie du chemin de fer d'Érie et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Pétrolia, *via* Oil Springs à Dresden, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$70,400.

A la compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport, et Sault Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chap. 59, n'excédant pas en totalité \$83,000.

A la compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive Nord, pour 30 milles de son chemin depuis Little Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Canadien du Pacifique, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$96,000.

A la compagnie du chemin de fer de Port Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin qui est un embranchement de la ligne-mère à Kukabeka Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$16,000.

A la compagnie du chemin de fer du Lac Érié et de la Rivière Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le Gouverneur-général en conseil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$160,000.

A la compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer de Midland, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$51,200.

A la compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Vic., chap. 3, jusqu'à Smith's Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$115,200.

A la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Egansville jusqu'à Barry's Bay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$96,000.

A la compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, au Lac Nipissingue, pour 30 milles de son chemin de Belleville à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$96,000.

A la compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 30 milles de son chemin de Cobourg au chemin de fer de Québec et Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$96,000.

A la compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown, pour 31 milles de son chemin de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$11,200.

A la compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour 6 milles de son chemin depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une sub-