

l'acte. Néanmoins si l'amendement est inséré dans le bill, comme je le propose, il fera disparaître toute la difficulté et expliquera clairement et distinctement le bill.

M. THOMPSON : Je ne comprends pas si c'est l'amendement, dont l'honorable député a donné avis, et qui se rapporte à un bill privé concernant la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, ou un amendement relatif au présent bill.

M. JONES : L'honorable ministre peut voir que si le numéro est incorrect, la désignation est parfaite.

M. THOMPSON : Je ne songeais aucunement à profiter d'un tel avantage ; mais j'ai cru réellement qu'il voulait dire que le présent amendement devait s'appliquer au bill privé.

M. JONES : Aux deux —

M. THOMPSON : La compagnie a demandé l'autorisation d'émettre de nouvelles débetures pour remplacer les anciennes, et voulait que les détenteurs de celles-ci acceptassent 80 pour cent. Cette proposition a rencontré de l'opposition, et une opposition très juste. Le bill a été amendé en comité, et il prescrit maintenant que toutes les obligations existantes doivent être acquittées avant l'émission de ces débetures. Partant, je crois que la réclamation du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, qui a sur la propriété une hypothèque tellement exigible qu'il peut vendre cette propriété, est tout à fait protégée par cette disposition. En d'autres termes, une partie nécessaire du projet de la compagnie est de prélever une somme considérable de nouvelles débetures sur le chemin de fer, mais elle ne pourra pas prélever un seul dollar, tant que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne sera pas satisfait.

L'honorable député n'a pas tout à fait raison, je crois, lorsqu'il exprime ses craintes au sujet de l'effet de ce bill, et il serait tout à fait hors de propos, je crois, d'insérer une disposition comme celle qu'il propose, pour la protection des droits du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Toute la tendance de ce bill est d'aider au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et de hausser la valeur de ses propriétés. Il a l'effet de donner \$500,000 à une partie du chemin de fer, de sorte que, loin de nuire à la garantie du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il y ajoute, et le bill ne renferme aucune disposition qui ait l'effet de mettre, dans une mesure quelconque, au second rang l'hypothèque du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Les fins de l'arrangement que nous sanctionnons par ce bill sont celles-ci : Le gouvernement approprie \$500,000, et la compagnie paie entre les mains du gouvernement tout ce qu'elle prélève sur ses débetures, et ce fonds conjoint est appliqué à l'achèvement des 18 milles entre Annapolis et Digby et à payer les autres obligations de la compagnie, après avoir fait les dispositions pour l'intérêt qui doit être garanti. Mais la compagnie ne peut pas prélever d'argent sur les débetures tant que les obligations maintenant existantes ne seront pas acquittées, alors cette partie du projet est abandonnée, et tout ce que le gouvernement pourrait faire serait de dépenser sur ces 18 milles la subvention de \$500,000.

M. JONES : Je consens volontiers à accepter l'opinion donnée par le ministre de la justice, qui a aussi tout à fait raison lorsqu'il dit que les dépenses des fonds sur cette partie du chemin ajouteront à la garantie du gouvernement local sur la propriété en général. Pour ces raisons, je n'insisterai pas sur ma motion. Cependant, je dirai que je regrette que cette dépense n'ait pas été combinée avec quelque système de réunion de tous nos chemins, ce qui était un but que nous désirions tous atteindre. C'est ce à quoi visent les habitants de la Nouvelle-Ecosse ; ils veulent peut-être même plus que l'achèvement de ce chemin, si important qu'il soit. Cet arrangement ne peut guère assurer cela, bien que la chose puisse sans doute se faire en vertu d'un arrangement entre les différentes compagnies. Je me

permettrai de suggérer au ministre des chemins de fer qu'il serait peut-être bon de se faire autoriser à traiter avec l'embranchement de Windsor, dans le cas où le gouvernement jugerait à propos de négocier avec une compagnie relativement à une réunion de tous les chemins de fer des comtés de l'ouest.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur sait que le gouvernement a toujours le pouvoir de faire des arrangements de cette nature, le tout sujet à l'approbation du parlement. Il n'est pas nécessaire de stipuler spécialement la chose dans un bill et, de fait, cela serait très répréhensible. Si le gouvernement croit, dans l'intérêt du pays, qu'il peut effectuer la réunion de ces chemins, il a le pouvoir de conclure un traité, sujet simplement à l'approbation du parlement, tels que le sont tous les arrangements qu'il est nécessaire de faire.

La motion est adoptée ; le bill lu la deuxième fois, délibéré en comité et lu la troisième fois et passé.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Ministère de l'intérieur..... \$121,115

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que l'on exige une augmentation d'au moins huit fonctionnaires dans ce ministère, bien que les dépenses soient déjà considérables.

Sir CHARLES TUPPER : Cette augmentation comprend quarante augmentations de \$50 prévues par la loi, deux de \$25, deux promotions de \$750 à \$1,100, outre la nomination de huit commis permanents de la troisième classe.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon objection est que si nous en jugeons d'après nos rapports de recensement et le nombre de ventes, je ne vois aucune raison valable d'augmenter le nombre des fonctionnaires. Il semble malheureux que nous dépensions \$10,000, à l'exclusion du crédit considérable de \$30,000 pour les commis surnuméraires et à l'exclusion du crédit de \$7,000 pour travaux supplémentaires. Voici une dépense totale d'environ \$160,000 pour ce département, et si nous examinons les revenus que nous avons et la faible augmentation de notre population, il me semble qu'il est monstrueux de dépenser des sommes d'argent aussi considérables.

M. SPROULE : Tandis que l'on examine cet article, il ne serait pas mauvais, je crois, de dire un mot ou deux au sujet du service civil à Ottawa. Il serait prudent, je crois, qu'un changement eût lieu dans les heures de bureau, durant les sessions du parlement. En règle générale, nous arrivons ici entre neuf et dix heures du matin et puis si nous allons aux ministères avant dix heures ou dix heures et demie, nous ne pouvons faire que très peu de besogne, car on ne peut trouver dans les bureaux qu'un très petit nombre de commis. Le reste de l'avant-midi, nous sommes occupés aux comités, et à midi, la plupart des commis sont absents pour une heure. Nous revenons ici à trois heures pour voir quel est l'ordre du jour, et lorsque la séance est commencée, si nous voulons retourner aux ministères pour faire faire quelques travaux, il est quatre heures et les commis sont partis. Virtuellement, les heures de bureaux des employés du service civil sont depuis dix heures du matin jusqu'à quatre heures de l'après-midi, tandis que les députés sont occupés tout le jour et toute la nuit. Si l'on opérât un changement, de façon à faire ouvrir les bureaux de neuf heures ou neuf heures et demie du matin jusqu'à six heures de l'après-midi durant la session, je crois que cela faciliterait beaucoup la besogne que les députés ont à faire. Ces fonctionnaires reçoivent une rémunération raisonnable pour leur ouvrage, si vous comparez leurs heures de travail aux heures de travail de tous les autres hommes. Si vous considérez qu'ils ne travaillent que de dix heures à midi et de une heure à quatre, vous verrez qu'ils n'ont que cinq heures