

## FETE VICTORIA.

Hon. L. P. Brodeur—Propose, pour sir W. Laurier, que lorsque la Chambre s'ajournera le 23 mai, elle reste ajournée au 23 pour fête Victoria—3890.

M. Bergeron—Demande si l'ajournement se fera à 6 heures—3891.

Motion adoptée—3891.

## RECEPTION DE S.A.R. LE PRINCE DE CONNAUGHT.

Sir W. Laurier—Propose que la Chambre s'ajourne pour permettre aux députés d'aller présenter leurs hommages à S. A. R. le prince de Connaught—1806; adopté—1806.

## MOTIONS PAR LES DEPUTES.

## DRAPEAU SUR LA TOUR DU PARLEMENT.

M. P. Elson—Eloge du 7e fusiliers de London—7385; pas de drapeau au parlement—7385; veut savoir pourquoi—7386.

Hon. Hyman—Réglementairement le drapeau doit être arboré le 1er juillet, pas le 2 juillet—7386; observation trop stricte du règlement—7386; malentendu regrettable—7386.

M. A. C. Macdonell—Voudrait voir drapeau arboré toute la session—7386.

Hon. Foster—Excellente idée éducatrice—7386.

Hon. Hyman—On ne distinguera plus les fêtes—7387.

Motion d'ajournement rejetée—7387.

## MARINE MARCHANDE DU CANADA.

M. Lewis—Le "Herald" de North-Sydney et le déclin de la marine marchande du Canada—1201; l'industrie maritime intéresse la classe agricole et ouvrière—1202; le Canada est mieux situé qu'aucun pays du monde pour augmenter sa marine marchande—1202; le Canada protège toutes ses industries à l'exception de l'industrie maritime—1203; les navires américains des lacs sont si bien aménagés qu'en neuf mois ils transportent ce que les navires océaniques portent en douze mois—1203; la route fluviale de la mer au fond du lac Supérieur a 2,384 milles, nous n'en utilisons pas la moitié—1204; notre marine marchande est moitié moindre qu'elle était en 1878—1204; nous importons de vieux navires de Suède—1204; on défend l'importation d'immigrants débiles, pourquoi laisser importer de vieux navires—1204; nous n'avons pas de marins parce que le Gouvernement ne protège pas l'industrie maritime—1204; en une heure il passe à Détroit et à Windsor plus de trafic qu'en nul autre point du globe dans le même laps de temps—1206; le plus puissant facteur de notre commerce extérieur, c'est le navire canadien—1206; dans cinq ans les Etats-Unis ne produiront pas assez de grain pour leur propre consommation—1207; le Canada a un rôle à jouer dans la lutte pour la suprématie commerciale—1208; rapport de la commission de la marine marchande américaine—1210; l'importance de la marine anglaise—1210; il faut, pour l'accroissement de notre marine marchande, non seulement des primes, mais

## MARINE MARCHANDE DU CANADA—Suite.

M. Lewis—Suite.

l'amélioration de nos voies navigables—1211; conclusions du rapport américain—1211; nombreux extraits du rapport—1212-1213-1214; pourquoi ne dirions-nous pas que le Pacifique est une mer canadienne?—1214; l'Angleterre a payé des subventions au montant de \$250,000,000 pour la protection de ses chantiers maritimes—1216; le cinquantenaire du canal du Sault-Sainte-Marie—1216; le progrès des transports par eau ne nuit pas à celui des transports par chemin de fer—1218; le danger des chalands non inspectés—1218; les petits caboteurs construits en Nouvelle-Ecosse devraient être protégés contre les accapareurs—1219; c'est le "Plimsoll Act" de 1878 qui a fait disparaître notre marine—1219; nos vaisseaux ont été enregistrés en Suède et en Norvège pour l'éviter—1219; les matelots veulent avoir le quart alternatif sur la haute mer—1220; la ligne Plimsoll devrait être imposée à tout vaisseau naviguant sur les grands lacs—1219; la loi doit fixer le nombre des matelots suivant le tonnage des vaisseaux—1220; la cause des naufrages, différence de rigueur des accidents suivant la valeur des matelots—1221; le gouvernement allemand donne une subvention à une ligne pour faire naviguer des vaisseaux écoles—1223; les grands steamers américains des lacs—1224; le seul moyen d'abaisser le fret est d'avoir de bons navires faisant des voyages fréquents—1224; un navire ne rapporte de l'argent que quand il navigue—1224; nous avons une industrie dans l'enfance à nourrir—1225; si le minéral manque, nous pouvons le faire venir—1295; s'il faut emprunter de l'argent en Angleterre, nous devrions le faire—1226; la protection accordée par les lois des Etats-Unis à la navigation sur les grands lacs a assuré à ce pays 98 pour 100 du trafic des lacs—1229; si l'on applique de l'argent et des terres au développement des voies ferrées pour le bénéfice du cultivateur, pourquoi n'appliquerait-on pas de l'argent au développement d'entreprises de navigation qui complèteraient le réseau des voies de communication et mettraient ainsi le cultivateur à même de vendre son grain plus cher—1230; les frais de transport sur les grands lacs sont moins élevés qu'en aucun autre pays du monde—1231; le succès dépend du mode de réception et de déchargement, opinion de R. Brown—1232; la construction des navires aux Etats-Unis—1233-1234; il n'existe pas aux Etats-Unis de protection sur les navires, mais M. Gallaher vient de présenter au Congrès un bill pour combler la lacune—1235; le chantier de construction est un foyer, un atelier central—1236; le système des primes aux pêcheurs a augmenté le nombre des pêcheurs des provinces maritimes, en cinq ans, de 55,000 à 77,000—1237; pourquoi le service des phares n'est-il pas réservé comme retraite aux anciens matelots?—1238; l'assistance sous forme de subventions postales—1238; les mêmes navires ne peuvent pas faire la navigation sur l'océan, le lac et le canal—1240; le trafic des canaux—1242; si le Canada améliore ses voies navigables du fond du lac Supérieur jus-