

secrétaire, avocats, ingénieurs, témoins, sténographes, impressions, etc. Je dois informer la chambre qu'il y a encore vingt ou trente réclamations pendantes pour terrains expropriés au commencement de la construction du chemin, principalement aux alentours de Yale sur la rivière Fraser et en aval. Je dois dire aussi qu'aujourd'hui seulement, en examinant la question, nous avons jugé nécessaire, vu les contestations qui se sont élevées au sujet de la valeur des terrains et vu que les propriétaires des terrains refusent d'accepter les sentences arbitrales, de porter toute l'affaire en cour de l'Échiquier, et le juge Burbidge se propose, je crois, d'aller à la Colombie-Anglaise dans le cours de l'automne principalement pour régler ces réclamations en dernier ressort.

Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. .... \$45,000

M. DAVIES (I. P.-E.) : Au commencement de la session, pendant que feu sir John vivait encore et était ministre des chemins de fer, j'ai fait quelques observations au sujet des rails du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, et je désire les répéter aujourd'hui en présence du ministre intérimaire. Ce chemin a été construit en 1873 à voie étroite, et depuis, on a commencé à reconstruire une partie de la voie avec des rails d'acier. Toute la partie comprise entre Charlottetown et Summerside, 40 milles, a été ainsi reconstruite.

M. BOWELL : Elle n'a jamais été reconstruite, n'est-ce pas ?

M. DAVIES (I. P.-E.) : Non. Et sur une distance de 12 ou 14 milles à partir de Charlottetown en allant vers l'est et un peu à l'ouest de Summerside—soit 60 milles sur 115. Les premiers rails sont restés sur la plus grande partie du chemin. On a exploité cette partie avec la plus grande économie possible, et on a pris les rails des voies d'évitement pour les mettre sur la voie principale où ils ont remplacé les vieux rails usés.

M. BOWELL : Ce sont de vieux rails de fer ?

M. DAVIES (I. P.-E.) : Oui, posés en 1873, et ils ont déjà vécu plus que la vie d'un rail ordinaire. On a coupé le mauvais bout de quelques-uns des rails et on a mis les rails ensemble. Il y a quelque temps, j'ai fait un voyage sur ce chemin, et j'ai lié conversation avec plusieurs des conducteurs et cantonniers dans le but de me renseigner sur la condition de la voie ; j'ai appris que l'impression générale était que si ces rails n'étaient pas enlevés et remplacés par des rails d'acier, il arriverait avant longtemps un accident grave, que c'était inévitable, que les rails étaient usés, qu'ils avaient porté le dernier wagon qu'ils pouvaient porter, et qu'à tout moment, on s'attendait à des accidents. De fait, des accidents ont eu lieu, mais ils n'ont heureusement pas eu des résultats tragiques.

M. BOWELL : Quelle a été la cause de ces accidents ?

M. DAVIES (I. P.-E.) : Dans un cas, la cause a été le mauvais état dont je parle. J'ai vu l'ingénieur en chef et je lui ai fait part des renseignements que j'avais recueillis ; je lui ai dit que la gravité avec laquelle on m'avait donné ces informations me portait à craindre que s'il ne faisait pas bientôt quelque chose, il pouvait s'attendre à apprendre un accident qui entraînerait probablement des pertes de vies. Il affecta de traiter la chose légèrement. Il me dit que ces cantonniers

M. BOWELL.

étaient dans l'habitude de faire toutes sortes d'histoires afin d'avoir de meilleurs rails ; mais à la manière dont ils m'ont dit cela, je suis convaincu de l'urgence, pour la sûreté de la vie des voyageurs qui passent sur ce chemin, d'enlever ces vieux rails qui étaient très légers—l'ingénieur en chef pourra vous le dire, car c'est lui qui a été l'entrepreneur du chemin—et qui sont devenus hors de service. L'honorable ministre devrait voir, si c'est possible, à ce que le reste du chemin soit reconstruit avec des rails d'acier.

M. BOWELL : Je vais appeler l'attention de l'ingénieur en chef sur ce que l'honorable député vient de dire et sur l'importance d'avoir un rapport au sujet de la condition du chemin, afin de prévenir les accidents qu'il craint.

M. DAVIES (I. P.-E.) : Au commencement de la session, j'ai dit que pendant que je faisais connaître ces choses, le département était officiellement informé par le contrôleur que la condition du chemin était excellente. J'ai dit que, ayant passé par là, je croyais que c'était vrai quant à la condition générale du chemin, mais que si le contrôleur voulait aussi parler des rails, il induisait le département en erreur, et que l'ingénieur en chef devrait être chargé de faire un rapport sur ce sujet.

M. BOWELL : Il est difficile de concevoir que le contrôleur en chef ferait rapport que le chemin est en excellente condition si les rails n'étaient pas bons.

Dépenses se rattachant à l'instruction militaire des volontaires. .... \$ 250,000

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre de la milice a sans doute reçu, hier soir, des conseils aussi variés que nombreux, mais tous les honorables députés qui ont pris part au débat se sont accordés sur ce point que—si j'ai été un peu trop sévère à l'égard des camps qui, de fait, ne donnent que cinq ou six jours d'instruction—le temps d'exercices pour les bataillons de la campagne, distribué à des intervalles de deux ans, est beaucoup trop court pour donner des résultats pratiques. Dans les quelques observations que le ministre a faites, le ministre a admis que c'était vrai ; mais il ne paraît pas avoir étudié quelque plan pour remédier à ce défaut. Tout ce qu'il a dit, c'est que, s'il avait beaucoup d'argent à sa disposition, il donnerait de plus longs cours d'instruction, qu'il les ferait durer quinze ou seize jours s'il le pouvait.

Or, je me demande si nous avons les moyens de dépenser davantage, quoique nous puissions mieux employer l'argent. Après tout, un million et quart ici, et sept à huit cent mille piastres dans le Nord-Ouest représentent une grande proportion de nos ressources disponibles—environ deux millions par année, sans compter les dépenses des quartiers-généraux ici—a peu près deux cent mille piastres, je ne crains pas de l'affirmer. Deux millions de piastres, dis-je, constituent une notable proportion des fonds mis à la disposition du ministre de la milice, lesquels, chacun le sait, sont beaucoup moindres que les fonds nominaux, vu l'immense somme de nos charges fixes.

La question, je crois, se résume à ceci : ce million et quart ne pourrait-il pas être mieux dépensé ? Sans vouloir parler d'autorité sur cette question, surtout en présence de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Denison), je crois que le gouvernement devrait mettre à l'étude un, ou deux