

PILLS VOTES EN DEUXIEME LECTURE

Le bill (n° 86) concernant la compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota.—(M. Campbell.)

Le bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie dite "International Terminal and Bridge Company."—(M. T. G. Johnston.)

Le bill (n° 88) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Nord d'Athabasca.—(M. Turriff.)

Le bill (n° 89) concernant la compagnie électrique et du gaz de Monterey (limitée), et à l'effet de changer son nom en celui de compagnie du chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Monterey.—(M. Macdonnell.)

Le bill (n° 91) concernant la compagnie du chemin de fer de Timagami.—(M. McCord)

Le bill (n° 92) concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York.—(M. Belcourt.)

Le bill (n° 93) concernant le grand conseil de l'Association catholique de bienfaisance mutuelle du Canada.—(M. J. J. Hughes.)

Le bill (n° 94) concernant le chemin de fer de Brockville à Westport et au Nord-Ouest.—(M. Derbyshire.)

Le bill (n° 95) concernant Gillies, Brothers (limitée).—(M. A. A. Wright.)

Le bill (n° 96) concernant la compagnie du chemin de fer de Montréal aux Comtés du Sud.—(M. Geoffrion.)

INTERPELLATIONS.

DRAGAGE A PENETANGUISHENE.

M. BENNETT :

Quels sont le ou les propriétaires du dragueur qui a fait des travaux de dragage à Penetanguishene au cours de l'été 1904 ? Si c'est une compagnie, quel en est le nom ?

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Bowman et Cie.

SUBVENTION A L'ATLANTIQUE—LAC SUPERIEUR.

M. AMES (par M. Lancaster) :

1. Quelle somme a été payée pour des réclamations contre la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, depuis le 1er juillet 1904, à compte de la subvention votée en 1901 pour une ligne ferrée entre Caplin et Paspébiac ?

2. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux a-t-il préparé un relevé indiquant à qui, par qui, à quelle date et sur l'avis de qui a été fait chaque paiement séparé compris dans le montant total ?

3. Quelque enquête a-t-elle été faite par un officier du ministère des Chemins de fer et des Canaux au sujet desdites réclamations antérieurement au 1er août 1904 ? Dans l'affirmative, par qui et en vertu de quelle autorité ladite enquête a-t-elle été faite ?

4. Quelque nouvelle enquête a-t-elle été faite après le 1er août 1904 ? Dans l'affirmative, par qui et en vertu de quelle autorité ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. \$24,513.58.

2. Non.

3. Oui, par M. Mothersill, créé commissaire en vertu du chap. 114 des Statuts refondus du Canada.

4. Oui, par l'honorable juge Langelier, nommé en vertu du même article.

QUAI A GREECE'S-POINT.

M. PERLEY :

1. Quel a été le coût du quai public à Greese's-Point, sur le canal de Carillon ?

2. Combien de bateaux ont fait usage de ce quai, et quel revenu en a été retiré, l'an dernier ?

4. Reçoit-il des honoraires ou un salaire ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. \$5,452.19.

2. Le département de la Marine ne tient pas de registre du nombre de bateaux qui touchent à ce quai. Le revenu total pour 1903-04 a été de \$60.93.

3. Téléphore Ranger.

4. Des honoraires ; une commission de 25 p. 100 sur les droits perçus.

QUAI A HULL.

M. PERLEY :

1. Quel a été le coût total du quai public à Hull ?

2. Combien de bateaux ont fait usage de ce quai, et quel revenu en a été retiré, l'an dernier ?

3. Qui est en charge de ce quai et combien a-t-il reçu pour ses services l'an dernier ?

4. Reçoit-il des honoraires ou un salaire ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

\$54,049.76.

2. Dix bateaux touchent périodiquement à ce quai. Le quaiage est libre.

3. J. P. Labelle ; payé 50 cents par jour.

4. Salaire.

PASSE-MIGRATOIRE A CARILLON.

M. PERLEY :

1. Le barrage du gouvernement, construit dans la rivière Ottawa dans le voisinage du canal de Carillon, est-il pourvu d'une passe-migratoire ou d'une échelle à poisson ?

2. Dans la négative, quelle en est la raison ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Non.

2. Parce que le département des chemins de fer n'a pas cru devoir dépenser \$10,000 à construire cette passe, coût auquel on l'estimait.