

Le comptable, le magasinier et secrétaire du directeur, l'économiste et boulanger recevront la même rémunération qu'auparavant. Le salaire de l'infirmier est augmenté de \$100 ; celui du mécanicien et contremaître de la forge est augmenté de \$250 ; le chef des ateliers reste au même point. Cinq contremaîtres reçoivent une augmentation de \$200. Les salaires de dix gardes sont augmentés en tout de \$1,000 : le salaire du gardien de nuit en chef est augmenté de \$300 ; ceux de trois gardiens de nuit sont augmentés de \$150 chacun ; ceux de trois gardes auxiliaires sont augmentés de \$100 chacun. Total des augmentations, \$4,600. Les appointements en 1904-1905 s'élevaient à \$23,045,98 ; avec les augmentations en plus, ils s'éleveront à \$27,645,98.

Pénitencier de l'Alberta : Ce sont toutes des nominations nouvelles.

M. BENNETT : Le directeur et le sous-directeur du pénitencier d'Edmonton ont-ils été nommés ?

M. FITZPATRICK : Non. Le personnel de ce pénitencier n'a pas encore été nommé ; j'ai proposé certains noms, mais les nominations ne sont pas encore faites.

M. W. F. MACLEAN : Quel est le chiffre total des dépenses ?

M. FITZPATRICK : Le total des augmentations est de \$27,550.

M. W. F. MACLEAN : Quel est le total des dépenses ?

M. FITZPATRICK : Le chiffre total des appointements pour 1904-1905 est de \$191,808,20 ; avec les augmentations en plus, il sera de \$219,338,20, sans y comprendre l'Alberta.

M. W. F. MACLEAN : Quel est approximativement le nombre total des détenus dans tous ces pénitenciers.

M. FITZPATRICK : Le rapport du mois dernier fixe le chiffre à 1,300. Les augmentations projetées grossiront de 14,36 pour 100 le chiffre des appointements, mais de 6,41 pour 100 seulement, le chiffre des dépenses générales.

M. W. F. MACLEAN : Cela fait plus de \$160 de dépense par forçat.

M. FITZPATRICK : Mais il faut tenir compte des recettes provenant des pénitenciers. Il vaudrait mieux remettre la discussion de ce sujet à plus tard, lorsque je soumettrai mon budget et que je serai en mesure de dire exactement ce que nous coûte chaque forçat.

(Il est fait rapport de la résolution.)

M. FITZPATRICK demande qu'il lui soit permis de déposer le bill (n° 176) relatif aux pénitenciers.

(La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois.)

M. FITZPATRICK.

CONCURRENCE DE LA MARINE NORVÉGIENNE.

L'honorable M. W. F. FIELDING (ministre des Finances) : propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

M. J. B. BLACK (Hants) : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire signaler à l'attention de la Chambre un article du "Record" de Sydney, dont voici le texte :

Depuis quelques années, nos journaux agitent la question de l'établissement de chantiers de construction de navires dans la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement canadien a promis d'accorder pour cette fin une prime de tant par tonneau. Certaines villes de la Nouvelle-Ecosse, entre autres la nôtre se sont engagées à verser une subvention, à toute maison de construction qui établirait des chantiers et se conformerait à certaines conditions ayant trait aux sommes dépensées et au nombre d'hommes employés, etc. Jusqu'ici, apparemment, ces efforts n'ont abouti à rien et il semblerait qu'une des raisons c'est que ces compagnies se demandent d'où leur viendraient les commandes en assez grand nombre pour leur permettre de se refaire. La marine canadienne va déclinant d'année en année, et pourquoi ? Une raison, et des plus importantes, c'est que notre industrie du cabotage est de plus en plus accaparée par les Norvégiens. Nous constatons que presque tous les navires employés actuellement par la "Dominion Coal Company" et la "Dominion Iron and Steel Company", pour le transport de leurs produits, sont norvégiens. Ce sont eux qui, nolisés par des compagnies de la Nouvelle-Ecosse, transportent nos produits aux Antilles. Pourquoi ? Parce qu'on les laisse libres de faire le service d'un port canadien à l'autre sans payer la moindre taxe, sans même payer de droits d'inspection, ces droits ayant été supprimés récemment.

Ce n'est pas tout : on sait que la main-d'œuvre est moins bien payée en Norvège qu'elle ne l'est en Canada. Leurs matelots sont payés à peu près moitié moins cher que les nôtres, sans compter que nos gens ne se contenteraient pas de la nourriture dont se contentent les matelots norvégiens. On voit donc que nous ne saurions opérer les transports à aussi bon compte qu'ils le font. D'autre part quels avantages assurent-ils au Canada ? Ils s'approvisionnent en Norvège avant de partir, et si par hasard leurs navires ont besoin de réparations, ils retournent dans leur pays et font exécuter ces réparations là-bas. J'imagine qu'ils ne dépensent pas au Canada 10 pour 100 de ce qu'ils gagnent. Ces gens ne paient au Canada de taxe d'aucune nature. Est-ce juste pour nos navigateurs canadiens ?

Un Canadien qui ferait aujourd'hui l'acquisition d'un navire norvégien ne pourrait le faire naviguer dans les eaux canadiennes sans payer d'abord une taxe de 25 p. 100, ou sans le mettre sous pavillon norvégien et sous le commandement d'un capitaine norvégien. Nombre de Canadiens seront disposés à engager leurs fonds dans des entreprises de navigation lorsque le parlement d'Ottawa aura passé des lois en vue de nous protéger contre la concurrence étrangère. Pourquoi ne pas soumettre ces navires à une taxe de 25 p. 100 et les placer ainsi