

et quand ils ont été abordés en dehors du port, ils ont été inscrits dans les livres, comme se rapportant au port. Je crois que cette explication est complète, et si mon honorable ami veut bien lire le livre de loch de l'*Acadia* et celui du *Lansdowne*, il trouvera là, détaillé, jour par jour, le service fait par ces deux bâtiments : et si j'avais apporté les livres de loch des croiseurs, on aurait pu voir la même chose. Ces croiseurs étaient obligés de faire le service constamment, et d'après les rapports transmis à mon bureau, ils ont fait leur devoir ; ils se sont aussi attachés à tenir les navires en dehors de la limite de trois milles.

Mon honorable ami semble d'opinion que ce service a été un fiasco parce qu'il n'y a eu que trois saisies. Il aurait été encore mieux qu'il n'y eût pas eu une seule saisie. L'objet de nos croiseurs était d'empêcher les bateaux de pêche américains de pêcher en dedans de nos limites, et il aurait été heureux que nous fussions arrivés à cela sans faire une seule saisie. Nous avons une côte longue de plusieurs milliers de milles qui abonde en maquereau et il est impossible de tenir un navire dans chaque endroit en particulier, et conséquemment il arrive que des navires étrangers trouvent moyen d'attirer quelquefois malgré nos croiseurs. Mais ils ont fait la besogne avec diligence. Je n'ai pas l'ombre d'un doute là-dessus. Les rapports des journaux ne sont pas toujours exacts, et ces nouvelles arrivant de différents points qui annoncent que les navires américains font la pêche en dedans des limites sont presque toujours fausses et elles ne doivent pas être acceptées de préférence aux rapports transmis au département par nos employés. Prenez le cas même dont mon honorable ami a parlé, le cas de *Miminigash*, et si je ne me trompe pas, le jour même où l'on a dit qu'il y avait tant de navires américains qui faisaient la pêche en haut de *Miminigash*, à trois milles en deça de la côte, le *Houlett* était dans cette partie-là de la côte, et le capitaine *Lorway* donne à ce sujet une affirmation qui contredit entièrement celle des journaux. Je citerai un autre exemple : Un jour je reçus un télégramme me disant qu'un certain nombre de navires américains pêchaient en dedans de la limite de trois milles. Nous avons pris immédiatement les moyens de savoir ce qui se passait et il a été constaté que ces pêcheurs n'étaient pas du tout des Américains, mais des habitants de la Nouvelle-Ecosse. Si mon honorable ami veut examiner la page 147 du rapport des pêcheries, il verra ce que *M. Duvar* a dit au sujet de ces croiseurs. *M. Duvar* envoya à tous les gardiens de phare et aux inspecteurs des pêcheries le long de la côte de l'Île du Prince-Édouard une circulaire dans laquelle il leur posait un certain nombre de questions auxquelles il les invitait à répondre. Il a recueilli ces réponses qui sont réunies dans un document que j'ai à mon bureau et dont j'ai ici un résumé. Mon honorable ami de Halifax a dit qu'il craint que ces rapports de journaux ne nous aient induits à ordonner à nos croiseurs de ne pas poursuivre trop activement cette année ceux qui violeront la loi. Il n'en est pas ainsi ; les ordres n'ont pas été changés et ils sont exécutés fidèlement.

A six heures l'Orateur lève la séance.

Séance du soir.

CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

M. BRYSON : Je propose que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 102) amendant la loi concernant le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. WHITE (Renfrow) : Je désire dire un mot ou deux relativement au premier article et au pouvoir que l'on demande par cet article. Le comité remarquera que cet

M. FOSTER

article dit que la compagnie sera pleinement autorisée à construire une ligne de chemin de fer jusqu'à la ligne de *Pembroke* pour traverser la rivière *Ottawa* à l'île aux *Allumettes* ; pour les fins de mon argumentation, il sera nécessaire que je démontre quels pouvoirs on a accordés à la compagnie dans son premier acte d'incorporation. Cette loi constituant la compagnie en corporation a été passée en 1880. Voici l'article :

La compagnie et ses agents et employés pourront tracer, construire et terminer un chemin de fer d'une largeur de quatre pieds et huit pouces et demi, depuis un point sur la ligne du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de la cité de *Hull* ou le village d'*Aylmer*, jusqu'à tel endroit dans le comté de *Pontiac* qui sera trouvé le plus favorable pour traverser la rivière *Ottawa*—

Je désire appeler l'attention du comité sur cette partie de la loi :

jusqu'à tel endroit dans le comté de *Pontiac* qui sera trouvé le plus favorable pour traverser la rivière *Ottawa*, et de là à travers la province de l'*Ontario* jusqu'à quelque point de la ville de *Pembroke*, ou du voisinage, qui pourra être choisie pour raccorder ce chemin de fer avec celui du *Canada Central*, soit à l'est, soit à l'ouest de la dite ville de *Pembroke*.

Maintenant, si ce pouvoir additionnel donné par cet article signifie quelque chose, il veut dire que la compagnie sera autorisée à traverser la rivière *Ottawa* dans le comté de *Pontiac*, parce que je puis vous dire, *M. le Président*, que l'île aux *Allumettes* se trouve entièrement dans le comté de *Pontiac*, et on aura le pouvoir de traverser la rivière *Ottawa* à un endroit qui n'est pas le plus favorable pour la province d'*Ontario*. Je prétends que c'est ce pouvoir que l'on tend à conférer à cette compagnie par cet article, et je crois qu'il est nécessaire à cause de cela que je fasse quelques remarques pour faire voir quel est l'endroit le plus favorable pour traverser la rivière *Ottawa* d'après la compagnie elle-même et d'après la législature de la province de Québec.

En 1875, la législature de Québec a passé une loi autorisant le gouvernement de la province à construire un chemin de fer, et le premier article de cette loi se lit comme suit :

On construira un chemin de fer à partir du port de Québec et depuis l'eau profonde dans ce port *via* Montréal, jusqu'à un endroit dans le comté de *Pontiac*, que l'on trouvera favorable pour raccorder ce chemin avec la partie subventionnée du chemin de fer du *Canada Central* ou avec n'importe quel autre chemin de fer.

Les travaux ont été faits par le gouvernement de la province de Québec, d'après les dispositions de cette loi, et le chemin de fer a été construit jusqu'à *Ottawa*, je crois, en 1879. A tout événement, pendant la session de 1879, le gouvernement de la province de Québec demanda à ce parlement la permission de construire un pont dans la ville d'*Ottawa* ; il obtint ce pouvoir, le pont fut construit et l'on fit un raccordement avec le *Canada Central*, mais non pas avec cette partie du chemin qui est subventionnée et mentionnée dans cette loi fédérale, la partie subventionnée du chemin commençant beaucoup plus à l'ouest. En 1880, la compagnie du chemin de fer de *Pontiac* obtint un acte la constituant en corporation et elle fit insérer dans cet acte l'article que je viens de lire au comité. Le gouvernement de la province de Québec ayant alors opéré le raccordement de son chemin de fer, l'ayant construit dans *Ontario* jusqu'à *Ottawa*, abandonna virtuellement la construction du chemin à l'est du village d'*Aylmer*. Je dis qu'il l'abandonna virtuellement, parce que, peu de temps après la passation de la loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de *Jonction de Pontiac au Pacifique*, la législature provinciale de Québec adopta une loi qui donnait au lieutenant-gouverneur le pouvoir indiqué ci-après :

Le lieutenant-gouverneur en conseil, au lieu de construire la partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, comprise entre le village d'*Aylmer* et un endroit dans le comté de *Pontiac* qui sera le plus convenable pour relier le dit chemin avec la partie subventionnée du chemin de fer "*Canada Central*," pourra accorder un bonus de six mille piastres par mille sur une longueur n'excédant pas 85 milles, pour chaque mille que la dite compagnie de chemin de fer construira entre le dit village d'*Aylmer* ou la cité de *Hull* et la ville de *Pembroke*.