

PARLEMENT FEDERAL

CHAMBRE DES COMMUNES

La séance est ouverte à trois heures.

Poids et mesures

L'honorable M. COSTIGAN dépose un bill pour amender les dispositions de l'acte concernant les poids et mesures qui s'appliquent au poids du sel en barils.

Une question de privilège

M. DAVIN souleve une question de privilège au sujet de certaines expressions dont le député de Bothwell a servi à son égard hier soir, mais l'Orateur déclare qu'il est trop tard maintenant pour soulever cette question.

Le budget

L'honorable M. McLELLAN reprend le débat sur le budget.

Je laisse au pays dit-il à juger du discours de l'honorable député d'Oxford Sud, qui n'a fait que répéter ce qu'il nous a dit et souvent depuis quelques années, sans que le pays l'ait approuvé en rien.

Il n'a pas parlé ouvertement de l'annexion, mais il a donné à entendre assez clairement que ce projet lui souriait; en parlant de la reciprocity commerciale, il disait, c'était l'annexion qui avait en vue.

Il a repris l'Assemblée pour vanter les Etats-Unis, disant qu'il nous imposait des droits différentiels contre l'Angleterre, les Etats-Unis nous tendaient la main et que nous obtiendrions ainsi la reciprocity commerciale absolue.

Si ce projet était adopté, il nous faudrait prévoir, au moyen de la taxe directe, \$15,000,000 pour faire face aux dépenses publiques et l'honorable M. McLELLAN dit qu'il n'y a rien de tel qui soit en position de la taxe directe était absurde et impraticable.

L'honorable député d'Oxford Sud a accusé le ministre d'avoir passé au crédit du compte du revenu les recettes provenant de la vente des terres du gouvernement; cependant, lorsqu'il était à la tête du département des Finances, il en a été autrement, ce qui ne l'a pas empêché d'accuser le ministre des Finances d'avoir passé au crédit du compte du revenu les recettes provenant de la vente des terres du gouvernement.

Mettant en parallèle les dépenses contrôlables du gouvernement américain avec celles du gouvernement du Canada, l'honorable député a redit les premières de \$75,000,000 à \$54,000,000 et cherche, par tous les moyens, à augmenter celles du Canada. Il a vu l'incidence dans ces dépenses, divers items qui ne sont pas imputés au compte des dépenses contrôlables, tels que l'entretien de la police à cheval, l'administration des réserves des Sauvages, le service des phares, etc.

En 1870, lorsque l'honorable député d'Oxford Sud, qui était alors ministre des finances, faisait un budget, il disait qu'il disait qu'il ne convenait pas de tenter des expériences aux dépens du pays; cependant, il avait disposé, au jour'hui, à tenter une expérience en sacrifiant les trois quarts de nos revenus.

Il est facile de démontrer que les dépenses du gouvernement ont été profitables.

Si les usages parlementaires ne permettent pas à l'honorable M. McLELLAN de proposer un amendement, j'en proposerais un dans ce sens:

Qu'avant l'administration Mackenzie, le montant des surplus accumulés, d'année en année, depuis la confédération, s'élevait à onze millions; que la situation du pays était telle lorsque M. Mackenzie monta au pouvoir que le montant des surplus d'administration, il y eut un surplus de \$300,000, ce qui portait à douze millions le montant des surplus dont le pays était redevable au régime conservateur; qu'en suite, il y eut, comme au cours de son régime, divers déficits qui se sont élevés, en tout, à \$7,000,000; qu'après que la politique nationale eût été adoptée, à la suite de la constitution de nouveaux députés dans les comités publics jusqu'en 1887, à l'exception des années qui ont été affectées par les troubles du Nord-Ouest, lesquels se sont élevés, en tout, à treize millions; que le 30 juin 1887, la dette nette du Canada s'élevait à \$227,000,000, et qu'après déduction faite des subventions accordées aux provinces, le montant de la dette nette était de \$129,000,000, laquelle se trouve couverte par l'acquisition du Nord-Ouest, la construction du chemin de fer du Pacifique, et les déficits et les emprunts du gouvernement Mackenzie.

Que pendant quinze années, sous l'administration de Sir John A. Macdonald, nos revenus ordinaires ont suffi aux besoins du pays et contribué, en outre, à l'exécution de travaux publics importants ainsi qu'à faire face aux dépenses occasionnées par les troubles du Nord-Ouest; que les dépôts aux banques et aux caisses d'épargne ont augmenté considérablement, et que la classe agricole a pu vendre ses produits à de meilleures conditions qu'au commencement de 1879; qu'en 1887, on constate une augmentation de dix millions dans les exportations de bestiaux, la longue période de chemins de fer exploités en 1887 est presque le double de ce qu'elle était en 1870; que malgré tous ces faits, la taxe par tête, en tenant compte du chiffre de la population, a augmenté de ce qui est de pour cent depuis 1870; que le crédit du Canada, au lieu de s'élever, a baissé tellement, que des obligations du gouvernement ont été émises par l'administration Mackenzie, se vendant au-dessous du pair tout maintenant prime à 15 et 15 pour cent; que dans le Nord-Ouest, le gouvernement doit défendre la police nationale contre les menées de ceux qui, sous prétexte d'obtenir la reciprocity commerciale absolue, cherchent à sacrifier nos manufactures au profit des Etats-Unis et d'imposer la taxe directe (Applaudissements).

L'honorable M. PATTERSON dit qu'il a critiqué longuement l'exposé budgétaire que j'ai soumis à la chambre, et l'honorable directeur général des postes lui a répondu. Je considère que les deux parties ont exprimé, chacune son opinion sur le sujet, et j'espère que le débat ne sera prolongé et que la chambre se formera maintenant en comité des dépenses moyennes.

D'un côté, on a dit: "Evident! Evident!" et de l'autre: "Non! Non!"

M. PATTERSON dit qu'il est l'honorable directeur des postes n'aurait pas dû parler des déficits du gouvernement Mackenzie puisqu'il n'en a eu qu'un de \$2,350,000 lorsqu'il était ministre des finances.

Le député de Brant parle contre la politique nationale et se prononce en faveur du libre-échange.

Advenant six heures, la séance est suspendue.

SEANCE DU SOIR

M. PATTERSON, reprenant son discours, dit que l'augmentation des droits sur le fer n'a pas donné les résultats qu'on en attendait.

Il prétend que la protection a favorisé les manufacturiers au détriment des consommateurs. Il blâme le gouvernement parce que celui-ci s'oppose à la reciprocity commerciale.

M. HESSON dit que dans la ville de Stratford, grâce à la protection, on a établi une manufacture, qui employe 120 ouvriers.

Les directeurs de cette fabrique ont déclaré que si la reciprocity commerciale illimitée avec les Etats-Unis était adoptée, ils seraient forcés de fermer leur établissement avant quatre mois.

Après quelques remarques de M. Cook, qui critique la politique nationale, l'amenement proposé est renvoyé au lendemain. Richard Cartwright s'est mis aux voix, est rejeté sur la division suivante:

POTR—MM. Armstrong, Bain (Wentworth), Barron, Bechard, Bernier, Borden, Bourassa, Bowman, Brennan, Cartwright, Casey, Casgrain, Charlton, Choquette, Cook, Davies, De la Roche, Lacombe, Dayon, Edgar, Eisenhafer, Ellis, Fiset, Fisher, Flynn, Gauthier, Geoffroy, Gillmor, Holton, Innes, Macdonald, Macpherson, Lang, Langueir (Quebec), Landri, Lister, Livingston, Lovell, Macdonald (Huron), McIntyre, McMillen (Huron), McMillen, Meigs, Mills (Bothwell), Mitchell, Muloch, Fatonson (Brant), Perry,

BEAUX-ARTS

Platt, Purcell, Rinfret, Robertson, Rowland, Sainte-Marie, Serfaty, Sempé, St. Pierre, St. Pierre, Trow, Trow, Watson, Weldon (Saint-Jean), Welsh, Wilson (Brant), Yen—68.

CONTRÉ—MM. Audet, Bain (Soulaines), Baird, Baker, Bell, Bergeron, Bergin, Bowell, Boyle, Brown, Bryson, Burns, Cameron, Carling, Carpenter, Caron, Chapleau, Chisholm, Cimon, Cochrane, Cockburn, Colby, Corby, Costigan, Coughlin, Coulombe, Couture, Curran, Daise, Daoust, Davin, Davis, Dawson, Denison, Desautels, Desjardins, Dickson, Dupont, Ferguson (Hawthorn), Ferguson (Waldland), Foster, Freeman, Giguère, Gordon, Grandbois, Guilbault, Guillet, Haggart, Hale, Hall, Henderson, Hesson, Hickey, Hudspeth, Jamieson, Jones, Jones (Digby), Kenny, Kirkpatrick, Lalonde, Labrosse, Landry, Langevin, Laurie, MacDonald, (Sir John) Macdonald, McCullin, McDougall, (Pictou), McDougall (Cap Breton), McKay, McKee, McLellan, McMillan (Vancouver), McNeill, Madill, Mara, Marshall, Maxwell, Mills (Annapolis), Moffat, Moncreaf, Montague, Montplaisir, O'Brien, Perley (Assiniboia), Perley (Ottawa), Porter, Prior, Putnam, Reid, Robillard, Roome, Ross, Royal, Shaily, Small, Smith (Ontario), Spry, St. Jacques, St. Laurent, Thompson, Tisdale, Tupper, Sir Charles Tupper, (Pictou), Tyrwhitt, Wallace, Ward, Weldon (Albert), White (Huron), Wilmot, Wilson (Argenteuil), Wilson (Lennox), Wood (Brookville), Wood (Westmorland), Wood (Total), 117.

La chambre se forme en comité des votes et moyens afin de prendre en considération la résolution concernant la liste des députés élus au Congrès américain.

Sir Charles TUPPER dit que les articles suivants ont été ajoutés à la liste des députés élus au Congrès américain:

1. Les députés élus au Congrès américain, à savoir: M. J. A. Gravel, V.G., procureur assistant, M. M. les chanoines J. J. Price et J. B. Leclaire, directeur d'école; M. M. Fratte et Bonin, séminaristes, diacre et sous-diacre d'Halifax. Le même mess. M. Guerin, directeur du collège, célébrant le saint sacrifice sur un des petits autels. Un chœur de voix puissantes, harmonieuses, chantant avec beaucoup d'effet une messe en chant grégorien. M. Béguin, organisateur de la cathédrale, accompagnant.

Dans l'assistance nous avons remarqué, en outre les officiers de marine: M. Fabre, capitaine de vaisseau, M. M. les chanoines A. X. Bernard et LaRoche, M. M. les abbés J. D. Michon, P. Hardy, J. Launoy, O. J. Lacroix, J. D. St-Jeorges, H. Parol. J'ai choisi ce lieu et je l'ai sanctifié, ainsi que mon nom y soit à jamais et que mon culte, et mon culte soient toujours attachés.

L'office se termina à 11 heures. Tous les assistants ont zébré long-temps un pieux soupir.

JOHN JOHNSTON, Propriétaire

VENTE POUR CLORE

Tous les articles suivants: PER. ATEL. GOULANES EN VINS, HARBORS LTD. LTD.

Les forgerons trouveront un grand avantage en nous faisant une visite.

J. D. HUNTON & CIE., 21, rue Wellington

N.B.—Outils de menuiserie à la spécialité.

Pour acheter

des

Vêtements

Aux Conditions les plus Favorables

Nos 269 et 271, rue Wellington

ALBEX AU

Conditions: Au comptant seulement

P. O'REILLY

PLOMBAGE

CHAUFFAGE et TOITURES

F. C. JOHNSON & CIE

Ingénieurs et poseurs d'appareils de chauffage, de tuyaux en fer, en plomb et travaux en cuivre.

Quantités en cuivre, Valves, Injures, Froides, Abouction, Cancheuses, pompes, etc.

Tous les travaux de plomberie et de chaud.

558, RUE SUSSEX, 558

En face de la rue George.

Pritchard & Andrews

Si vous voulez faire

Reparer vos Balances

Inspecter vos Poids

allex chez le sous-signe

ETAMPES EN CAOUTCHOUC

pour dates et pour signatures.

Chèques et Billets en cuivre et en acier.

Presses à Soixants et Météoriques.

Outillage pour Relever les Poids.

Etampes en Acier.

PRITCHARD & ANDREWS

GRAVEURS EN GENERAL

No 175 RUE SPARKS

Chemin de fer Intercolonial

Route de la Malle Royale, des Passagers et du fret entre le Canada et la Grande-Bretagne, et route directe entre l'Ouest et tous les points du bas du Saint-Laurent et de la baie des Chaleurs, à travers le Nouveau Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince Edouard, le Cap Breton et Terre-Neuve.

Des nouveaux et élégants charnels gressés de buffet et char-d'ordres fait partie de chaque train-exprès.

Les passagers qui s'en vont en Angleterre ou sur le continent européen, en partant de Montréal par le train du soir le jeudi, peuvent prendre le paquebot de la maille chaque Samedi matin à Halifax.

Les expéditeurs de grains et de marchandises trouveront au port d'Halifax des éleveurs, pressés, classes, des malsons d'entrepôt et toutes les commodités désirables pour l'embarquement de leurs effets.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

Toutes informations relatives aux taux de transport de fret et de passagers peuvent être obtenues en s'adressant à

E. KING, agent de billets, 27, rue Sparks, Ottawa.

ROBERT B. MOODIE, agent pour les passagers, 27, rue Sparks, Ottawa.

Depuis des années, l'expérience a démontré que l'Intercolonial et les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Terre-Neuve, Liverpool et Glasgow, aller et retour, constituent la voie la plus rapide entre le Canada et l'Angleterre pour le transport du fret.

LA CHAMBRE DE COMMERCE

Le 2 mai 1888, à 11 heures, la Chambre de Commerce s'est réunie à son bureau, sous la présidence de M. J. A. Gravel.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.

Le rapport de M. J. A. Gravel, président, a été lu et adopté.