

pu, au reste, se procurer aisément celle-ci à Saint-Jean même. J'admets que, pour ce qui est des bâtiments de mer, les machines de fabrication anglaise sont supérieures à toutes les autres, mais pour les steamers qui font le service de nos baies, les machines de fabrication canadienne peuvent soutenir avantageusement la comparaison. Il me suffira de mentionner les noms des maisons Fleming et Fils, de Saint-Jean, et Barrill et Johnson, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, qui font actuellement, l'une et l'autre, construire des machines pour des navires destinés à faire le service sur les mêmes eaux que le steamer *Princess Louise*. Quant à l'équipement de ce dernier, voici ce qu'en dit le capitaine Milford :

Il aurait dû être mieux préparé pour le voyage qu'il avait à faire, lorsqu'il quitta le bassin Cumberland. Ses ancres auraient dû être pourvues de chaînes et ses voiles envergées.

De plus, le navire manquait des lumières latérales voulues par la loi et avait une lumière brillante que le capitaine avait fait placer en violation des statuts. On lui fit entreprendre aussi un voyage inutile et dangereux, sans être convenablement équipé, bien que ce voyage requît un vaisseau parfaitement arrimé. La conséquence fut que lorsque la haussière se brisa l'équipage fut perdu.

J'espère que le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour établir d'une manière sûre les causes qui ont produit cette perte de propriété et de vie.

M. McLELAN : Toutes les pièces relatives à cette affaire seront soumises à la Chambre.

L'honorable député a parlé du contrat et du retard qui a été mis à sa signature. Ce retard a eu lieu, mais enfin le contrat a été signé et exécuté de façon à mériter les compliments de l'inspecteur, qui fit rapport que le navire en question était le meilleur qui eût été construit dans les provinces maritimes.

La seconde partie du discours de l'honorable député a trait plus particulièrement à sa deuxième interpellation relative à la perte si regrettable du vaisseau. L'honorable monsieur, comme la Chambre, sera mieux en état de comprendre et de discuter cette question lorsque les pièces auront été produites. Par suite de la mort lamentable du capitaine Brown, qui était en charge du navire, à ce moment, il y a beaucoup de questions posées par l'honorable député qui ne peuvent recevoir de réponse exacte. La conduite du vaisseau fut confiée au capitaine Brown. Le ministre avait toute confiance dans l'habileté et l'expérience de cet officier et se reposait sur celui-ci pour voir à ce que le vaisseau en question fut équipé de manière à offrir toutes les conditions de sécurité nécessaires.

Le jour du lancement, on attira l'attention du capitaine sur le fait que les chaînes apportées à bord n'étaient pas couplées ; mais il répondit qu'il croyait qu'il serait facile de les bosser quand on voudrait au moyen du vindas. Celui-ci ne fonctionna pas comme il s'y attendait, et la chaîne détachée, se perdit. Je crois que le navire était muni de tout ce qu'il fallait, et que dans l'espace de quelques heures on eût pu enverguer les voiles et se mettre en état de naviguer à la voile. Comment se fait-il que les voiles n'aient pas été envergées, c'est ce que je ne saurais dire, et par suite de la triste mort du capitaine Brown, il nous est impossible de savoir pourquoi il n'avait pas pourvu à la chose avant de partir.

L'honorable député a rappelé que nous avons des bons ouvriers dans le pays et il a demandé pourquoi nous n'avons pas fait construire la machine ici au lieu de la faire venir de Glasgow. Il a dit aussi que la Grande-Bretagne était sans rivale dans l'industrie de la construction des machines à vapeur pour navires. C'est précisément parce que nous voulions avoir des machines parfaites, sortant des meilleures fabriques, que nous avons fait faire celles-ci à Glasgow. Nous avons constaté aussi qu'il nous coûterait moins cher d'envoyer le navire en Ecosse pour y recevoir sa machine, que de faire venir celle-ci par mer, en payant le prix du trans-

port sur un autre navire, pour procéder à l'installation ici. En résumé, c'était pour avoir la meilleure machine possible et la faire poser à meilleur marché, que nous voulions envoyer le navire à Glasgow.

De fait, nous avions eu même d'abord l'intention de faire transporter la machine ici, mais les fabricants ayant manqué de la compléter dans le temps convenu, nous décidâmes d'envoyer le navire en Europe ; c'est ce retard qui nous a mené à la saison désignée par l'honorable monsieur comme une saison avancée. Il est malheureux que l'ouvrage ait été retardé aussi longtemps, jusqu'à la saison orageuse, mais la question fut soumise aux capitaines Gilbert et Brown, tous deux marins de grande expérience, et l'on en vint à une décision qu'après les avoir consultés. C'étaient deux des meilleurs officiers du département, connaissant à fond la navigation à vapeur ou à voile, et c'est sur leur avis que l'on décida de faire remorquer le navire à Halifax pour de là faire voile vers Glasgow et recevoir sa machine dans ce dernier port.

On a dit que le *Newfield*, à la clôture de la navigation, avant de prendre ses quartiers d'hiver, pouvait aller chercher le vaisseau, et l'on espérait qu'il arrêterait à Saint-Jean pour le prendre et le remorquer jusqu'à Halifax. En ce dernier endroit, ce vaisseau nouvellement construit, pouvait attendre une occasion favorable pour mettre à la voile pour Glasgow. Ce fut sur l'avis de ces messieurs, qui avaient une grande expérience dans les affaires de ce genre, que l'on adopta cette ligne de conduite, et malheureusement le vaisseau fut perdu et un grand nombre de passagers ont péri.

Les documents relatifs à cette question seront présentés très prochainement, et alors l'honorable membre sera en état de la discuter d'une façon plus détaillée et avec une connaissance plus complète qu'il ne pourrait le faire aujourd'hui.

Motion adoptée.

EMPLACEMENT DE LA CAPITALE DU NORD-OUEST A RÉGINA.

M. CAMERON (Huron) : Mon honorable ami, le député d'Elgin-Ouest (M. Casey), a fait, M. l'Orateur, pendant la dernière session du parlement, une motion demandant certaine correspondance et certains renseignements mentionnés dans la motion que je me propose de vous présenter. Cette correspondance n'a pas été soumise, quoiqu'on l'ait demandée au commencement de la session ; et ceux d'entre nous qui s'intéressent un peu au Nord-Ouest et surtout à la région de Régina, désiraient beaucoup en prendre connaissance et connaître d'une façon exacte les conditions auxquelles la ville de Régina fut mise sur le marché dans la dernière partie de 1882.

L'honorable membre voudra bien se rappeler que l'on a discuté un peu la question pendant la dernière session du parlement et l'honorable député d'Elgin-Ouest a dit, si je m'en souviens bien, que le terrain était la propriété commune du gouvernement, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la compagnie des terres du Nord-Ouest, et qu'on l'avait mis à l'enchère pour le bénéfice commun des trois parties intéressées dont je parle. Mon honorable ami s'est plaint de la façon dont la ville de Régina avait été mise à l'enchère, qu'on l'avait fait au moyen d'une loterie. L'honorable premier ministre a déclaré ne pas être responsable de la manière dont l'emplacement de la ville avait été mis à l'enchère, c'est-à-dire, en ce qui a trait à la loterie.

Cependant, quelle que soit la façon dont elle a été mise sur le marché, ou quelle que soit l'autorité qui l'ait ainsi mise à l'enchère, elle l'a été et les gens ont été induits à acheter à la suite de certaines représentations faites par les agents des propriétaires du terrain, c'est-à-dire, les agents du gouvernement, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la compagnie des terres du Nord-Ouest. Ces représentations ont été faites à l'époque de la vente ; elles