

## Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires: **Pagination multiple.**

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below /  
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

<b>10x</b>		<b>14x</b>		<b>18x</b>		<b>22x</b>		<b>26x</b>		<b>30x</b>	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>12x</b>		<b>16x</b>		<b>20x</b>		<b>24x</b>		<b>28x</b>		<b>32x</b>	

---

JOURNAUX

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

---

VOLUME XVII.

---



# JOURNAUX

DE LA

# CHAMBRE DES COMMUNES

DU

# CANADA

---

DU 8 FÉVRIER AU 25 MAI 1883, CES DEUX JOURS INCLUS.

---

DANS LA QUARANTE-SIXIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE SA  
MAJESTÉ LA REINE VICTORIA.

ÉTANT LA 1<sup>re</sup> SESSION DU 5<sup>me</sup> PARLEMENT DU CANADA

---

SESSION 1883

---

---

*IMPRIMES PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES*

---

---

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON, OTTAWA.

---

# CANADA.



## PROCLAMATIONS.

---

JOHN J. MCGEE.

Député du Gouverneur.

[L.S.]

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A Nos Très-Aimés et Fidèles Sénateurs de la Puissance du Canada et aux membres élus pour servir dans la Chambre des Communes de Notre dite Puissance, et à tous et chacun de vous—SALUT :

**A**TTENDU que par et de l'avis et du consentement de Notre Conseil Privé pour le Canada, Nous avons jugé à propos de DISSOUDRE le présent parlement du Canada, qui se trouve prorogé au VINGT-SIXIÈME jour de JUIN prochain ; SACHEZ MAINTENANT, qu'à cette fin Nous publions Notre présente Proclamation Royale, et par icelle DISSOLVONS en conséquence le dit Parlement du Canada, et les Sénateurs et les Membres de la Chambre des Communes sont en conséquence exemptés de s'assembler et d'être présents le dit VINGT-SIXIÈME jour de JUIN prochain.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMON, JOHN J. MCGEE, Député de Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Conseiller SIR JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de Lojne), Chevalier du Très-Ancien et Très-Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-George, Gouverneur-Général du Canada, et Vice-Amiral en icelui, etc. A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre Cité d'OTTAWA, ce DIX-HUITIÈME jour de MAI, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, de Notre Règne la quarante-cinquième.

Par ordre,

RICHARD POPE,

Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

JOHN J. MCGEE,  
Député du Gouverneur.

[L.S.]

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la foi, etc., etc., etc.

A tous ceux à qui les présentes parviendront—SALUT :

**A**TTENDU que c'est notre désir et détermination de rencontrer aussitôt que faire se pourra, Notre Peuple de Notre Puissance du Canada, et d'avoir son avis en Parlement, Nous faisons connaître par les présentes Notre volonté et Plaisir Royal de convoquer un Parlement, et Nous déclarons de plus que, de l'avis de Notre Conseil Privé pour le Canada, Nous avons ce jour donné des ordres pour l'émanation de Nos Brefs en due forme pour convoquer un Parlement dans Notre dite Puissance, lesquels Brefs seront en date du DIX-HUITIÈME jour de MAI courant et retournables le SEPTIÈME jour d'AOUT prochain.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, JOHN J. MCGEE, Député de Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Conseiller SIR JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de Lorne), Chevalier de Notre Très-Ancien et Très-Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-George, Gouverneur-Général du Canada, et Vice-Amiral en icelui, etc. A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre Cité d'OTTAWA, ce DIX-HUITIÈME jour de MAI, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et de Notre Règne la quarante-cinquième.

Par ordre,

RICHARD POPE,

Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

JOHN J. MCGEE,  
Député du Gouverneur.

[L.S.]

VICTORIA, par la grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la foi, etc., etc., etc.

A tous ceux à qui ces présentes parviendront—SALUT :

**S**ACHEZ que, désirant et ayant résolu, aussitôt que faire se pourra, de rencontrer Notre Peuple de Notre Puissance du Canada, et d'avoir son avis en Parlement, Nous, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, par ces présentes convoquons la Chambre des Communes dans et pour Notre dite Puissance, et la sommons de se réunir en Notre cité d'Ottawa, en Notre dite Puissance, LUNDI, le SEPTIÈME jour d'AOUT prochain, pour là et alors conférer et traiter avec les Grands Hommes et le Sénat de Notre dite Puissance.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, JOHN J. MCGEE, Député de Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Conseiller SIR JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de Lorne), Chevalier Commandeur de Notre Très-Ancien et Très-Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Gouverneur-Général du Canada et Vice-Amiral d'icelui. A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre Cité d'Ottawa, ce DIX-HUITIÈME jour de MAI, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et de Notre Règne la quarante-cinquième.

Par ordre,

RICHARD POPE,

Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

## LORNE.

[L.S.]

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A Nos Très-Aimés et Fidèles Sénateurs de la Puissance du Canada, et aux Membres élus pour servir dans la Chambre des Communes de Notre dite Puissance, et à tous et chacun de vous,—SALUT :

## PROCLAMATION.

**A**TTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé au septième jour du mois d'août courant, auquel temps vous étiez tenus et il vous était enjoint d'être présents en Notre Cité d'Ottawa : SACHEZ MAINTENANT, que pour diverses causes et considérations, et pour la plus grande aise et commodité de nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter, et chacun de vous, d'être présents au temps susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant, et à chacun de vous, de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre Cité d'OTTAWA, le SEIZIÈME jour du mois de SEPTEMBRE prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dite Puissance du Canada, et y agir comme de droit. CE À QUOI VOUS NE DEVEZ MANQUER.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Conseiller le Très-Honorable SIR JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de Lorne), Chevalier de Notre Très-Ancien et Très-Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de St. Michel et St. Georges, Gouverneur-Général du Canada et Vice-Amiral d'icelui.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre Cité d'OTTAWA, ce QUATRIÈME jour d'AOÛT dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et de Notre Règne la quarante-sixième.

Par ordre,

RICHARD POPE,

Greffier de la Couronne en Chancellerie.  
Canada.

W. J. RITCHIE,

Député du Gouverneur.

[L.S.]

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A Nos Très-Aimés et Fidèles Sénateurs de la Puissance du Canada et aux Membres élus pour servir dans la Chambre des Communes de Notre dite Puissance, et à tous et chacun de vous,—SALUT :

## PROCLAMATION.

**A**TTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé au SEIZIÈME jour du mois de SEPTEMBRE courant, auquel temps vous étiez tenus et il vous était enjoins d'être présents en notre cité d'Ottawa ; SACHEZ MAINTENANT, que pour diverses causes et considérations, et pour la plus grande aise et commodité de Nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter, et chacun de vous, d'être présents au temps



susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant et à chacun de vous de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre Cité d'OTTAWA, le VINGT-SIXIÈME jour du mois d'OCTOBRE prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dite Puissance du Canada, et y agir comme de droit. **CE A QUOI VOUS NE DEVEZ MANQUER.**

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, l'honorable SIR WILLIAM JOHNSTON RITCHIE député de Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Conseiller SIR JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de Lorne), Chevalier de Notre Très-Ancien et Très-Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Gouverneur-Général du Canada, et Vice-Amiral d'icelui, etc., etc.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre Cité d'OTTAWA, ce QUINZIÈME jour de SEPTEMBRE, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et de Notre Règne la quarante-sixième.

Par ordre,

RICHARD POPE,

Greffier de la Couronne en Chancellerie,  
Canada.

W. J. RITCHIE,

Député du Gouverneur.

[L. S.]

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A Nos Très-Aimés et Fidèles Sénateurs de la Puissance du Canada, et aux Membres élus pour servir dans la Chambre des Communes de Notre dite Puissance, et à tous et chacun de vous, — SALUT :

PROCLAMATION.

ATTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé au VINGT-SIXIÈME jour du mois d'OCTOBRE courant, auquel temps vous étiez tenus et il vous était enjoint d'être présents en Notre Cité d'Ottawa ; SACHEZ MAINTENANT, que pour diverses causes et considérations, et pour la plus grande aise et commodité de Nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter, et chacun de vous, d'être présents au temps susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant et à chacun de vous de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre Cité d'OTTAWA, le CINQUIÈME jour du mois de DECEMBRE prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dite Puissance du Canada, et y agir comme de droit. **CE A QUOI VOUS NE DEVEZ MANQUER.**

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, l'honorable SIR WILLIAM JOHNSTON RITCHIE, député de Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Conseiller le Très-Honorable SIR JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de Lorne), Chevalier de Notre Très-Ancien et Très-Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de St. Michel et St. Georges, Gouverneur-Général du Canada et Vice-Amiral d'icelui.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre Cité d'OTTAWA, ce VINGTIÈME jour d'OCTOBRE, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et de Notre Règne la quarante-sixième.

Par ordre,

RICHARD POPE,

Greffier de la Couronne en Chancellerie,  
Canada.

W. J. RITCHIE,  
Député du Gouverneur.

[L.S.]

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A Nos Très-Aimés et Fidèles les Sénateurs de la Puissance du Canada et aux membres élus pour servir dans la Chambre des Communes de Notre dite Puissance, et à tous et chacun de vous—SALUT :

PROCLAMATION.

**A**TTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé au CINQUIÈME jour du mois de DÉCEMBRE courant, auquel temps vous étiez tenus, et il vous était enjoint d'être présents en Notre Cité d'OTTAWA ; SACHEZ MAINTENANT, que pour diverses causes et considérations, et pour la plus grande aise et commodité de Nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter, et chacun de vous, d'être présents au temps susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant et à chacun de vous de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre Cité d'OTTAWA, le TREIZIÈME jour du mois de JANVIER prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dite Puissance du Canada, et y agir comme de droit. CE À QUOI VOUS NE DEVEZ MANQUER.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, l'honorable SIR WILLIAM JOHNSTON RITCHIE, député de Notre Fidèle et Bien-Aimé Conseiller SIR JOHN DOUGLASS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de Lorne), Chevalier du Très-Ancien et Très-Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Gouverneur-Général du Canada, et Vice-Amiral d'icelui, etc.

A Notre Hotel du Gouvernement, en Notre Cité d'OTTAWA, ce PREMIER jour de DÉCEMBRE, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et de Notre Règne la quarante-sixième.

Par ordre,

RICHARD POPE,  
Greffier de la Couronne en Chancellerie,  
Canada.

JOHN J. MCGEE,  
Député, Administrateur,

[L.S.]

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A Nos Très-Aimés et Fidèles Sénateurs de la Puissance du Canada et aux Membres élus pour servir dans la Chambre des Communes de Notre dite Puissance, et à tous et chacun de vous,—SALUT :

PROCLAMATION.

**A**TTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé au TREIZIÈME jour de JANVIER courant, NÉANMOINS, pour certaines causes et considérations, NOUS AVONS JUGÉ À PROPOS de le proroger de nouveau au HUITIÈME jour du mois de FÉVRIER prochain, de manière que ni vous ni aucun de vous, n'êtes tenus

## Proclamations.

---

---

de vous trouver en Notre Cité d'Ottawa le dit TREIZIÈME jour de JANVIER prochain ; car Nous voulons que vous et chacun de vous, à cet égard soyez exonérés ; vous commandant et par ces présentes, vous enjoignant, et à chacun de vous, et tous autres y intéressés, de vous trouver personnellement en Notre Cité d'OTTAWA, JEUDI, le HUITIÈME jour du mois de FÉVRIER prochain, pour l'EXPÉDITION DES AFFAIRES, et y traiter, agir et conclure sur les matières qui, par la faveur de Dieu, pourront, par le Conseil Commun de Notre dite Puissance, être ordonnées.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, JOHN J. MCGEE, écr., député de Notre Fidèle et Bien-Aimé Général Sir PATRICK LEONARD MACDOUGALL, Chevalier Commandeur de l'Ordre Très-distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Administrateur du gouvernement du Canada et Commandant des Forces de Sa Majesté en icelui, etc., etc.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre Cité d'OTTAWA, ce QUATRIÈME jour de JANVIER, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois, et de Notre Règne la quarante-sixième.

Par ordre,

RICHARD POPE,  
Greffier de la Couronne en Chancellerie,  
Canada.

---

LISTE

Des députés élus à la Chambre des Communes en conformité des brefs d'élection datés de la cité d'Ottawa, le dix-huitième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-deux, émis par Son Excellence Sir John Douglas Sutherland Campbell, communément appelé le Marquis de Lorne, Gouverneur-Général du Canada, et Vice-Admiral d'iceelui, etc., etc.

PROVINCE D'ONTARIO.

Collège électoral.	Officiers-rapporteurs.	Date de l'élection.	Députés élus.	Observations.
Addington.....	Joseph B. Walkem, avocat.....	20 juin, 1882	John W. Bell.	
Algoma.....	Joseph Wilson, gentilhomme.....	5 juillet, 1882	Simon J. Dawson.	
Bothwell ..	James Stephens, gentilhomme.....	20 juin, 1882	John J. Hawkins.	
Brant, D.N.....	Régistrateur du comté de Brant.....	"	James Somerville.	
Brant, D.S.....	Shérif du comté de Brant.....	"	William Paterson.	
Brookville.....	James Reynolds, avocat.....	"	John F. Wood.	
Bruce, D.N.....	Shérif du comté de Bruce.....	"	Alexander McNeill	
Bruce, D.O.....	Régistrateur du comté de Bruce.....	"	James Somerville.	
Bruce, D.E.....	William Gunn.....	"	Rupert M. Wells.	
Cardwell.....	Régistrateur du comté de Peel.....	"	Thomas White.	
Carleton.....	Shérif du comté de Carleton.....	"	Très-Hon. Sir John A. Mac-	
Cornwall et Stor-			donald.	
mont.....	Shérif D. E. McIntyre.....	"	Darby Bergin	
Dundas.....	Régistrateur du comté de Dundas.....	"	Charles E. Hickey.	
Durham, D.E.....	George C. Ward, régistrateur.....	"	Arthur T. H. Williams.	
Durham, D.O.....	James McFeeters, gentilhomme.....	"	Hon. Edward Blake.	
Elgin, D.E.....	Shérif du comté d'Elgin.....	"	John H. Wilson.	
Elgin, D.O.....	Régistrateur du comté d'Elgin.....	"	George E. Casey.	
Essex, D.S.....	Régistrateur du comté d'Essex.....	"	Lewis Wigle.	
Essex, D.N.....	Shérif du comté d'Essex.....	"	James C. Patterson.	
Fontenac.....	R. M. Rose, régistrateur.....	13 juin, 1882	George A. Kirkpatrick.....	Acclamation.

PROVINCE D'ONTARIO—Suite.

Collège électoral.	Officiers-rapporteurs.	Date de l'élection.	Députés élus.	Observations.
Glengary.....	Alexander R. Ferguson.....	20 juin, 1882	Donald Macmaster.	
Grenville, D.S.....	C. J. H. Chipman, M.D.....	"	William T. Benson.	
Grey, D.S.....	Alexander C. Mackenzie, gentilhomme.....	"	George Landerkin.	
Grey, D.E.....	Joseph Ronke.....	"	Thomas S. Sproule.	
Grey, D.N.....	Alexander M. Stephens.....	"	Benjamin Alton.	
Haldimand.....	Régistrateur du comté d'Haldimand.....	"	David Thompson.	
Halton.....	Edward S. Ruthven, gentilhomme.....	"	William McCraney.	
Hamilton, cité de.....	James E. O'Reilly.....	"	{ Francis E. Kilvert et Thomas Robertson.	
Hastings, D.O.....	Régistrateur du comté d'Hastings.....	"	Alexander Robertson.	
Hastings, D.E.....	Charles Hudson, marchand.....	"	John White.	
Hastings, D.N.....	James Haggerty, cultivateur.....	"	Hon. Mackenzie Bowell	
Huron, D.O.....	Benjamin Willson, gentilhomme.....	"	Malcolm C. Cameron.	
Huron, D.E.....	James Perkins.....	"	Thomas Farrow.	
Huron, D.S.....	James Dickson, régistrateur.....	"	John McMillan.	
Kent.....	Shérif du comté de Kent.....	"	Henry Smyth.	
Kingston, cité de.....	W. Ferguson, shérif.....	"	Alexander Gunn.	
Lambton, D.O.....	Shérif du comté de Lambton.....	"	James F. Lister.	
Lambton, D.E.....	Henry J. Caldwell, éditeur.....	"	John H. Fairbank.	
Lanark, D.N.....	Thomas Coultor.....	"	Joseph Jameson.	
Lanark, D.S.....	W. W. Berford, solliciteur en loi.....	13 juin, 1882	John G. Haggart.....	Acclamation.
Leeds & Grenville, D.N.....	Shérif du comté de Leeds.....	20 juin, 1882	Charles F. Ferguson.	
Leeds, D.S.....	Samuel McCammon.....	"	George Taylor.	
Lennox.....	Shérif des comtés de Lennox et Addington.....	"	Tr. Hon. Sir John A. Macdonald.	
Lincoln et Niagara.....	Shérif du comté de Lincoln.....	"	John C. Rykert.	
London, cité de.....	Régistrateur de la cité de London.....	"	Hon. John Carling.	
Middlesex, D.E.....	James Ferguson, régistrateur.....	"	Duncan Macmillan.	
Middlesex, D.N.....	William D. Stanley.....	"	Timothy Coughlin.	

Middlesex, D.O.....	S. Blackburn, régistrateur.....	"	George W. Ross.
Middlesex, D.S.....	William Glass, shérif.....	"	James Armstrong,
Monck.....	Charles E. S. Black.....	"	Lauchlin McCallum.
Muskoka et Parry Sound.....	Régistrateur du district de Muskoka.....	"	William E. O'Brien.
Norfolk, D.S.....	John Phelan, M. D.....	"	Joseph Jackson.
Norfolk, D.N.....	Shérif du comté de Norfolk.....	"	John Chariton.
Northumberland, D.O.....	Roe Buck, gentilhomme.....	"	George Guillet.
Northumberland, D.E.....	Régistrateur Riding-est, comté de Northumberland.....	"	Edward Cochrane.
Ontario, D.N.....	J. H. Long.....	"	Alexander P. Cockburn.
Ontario, D.S.....	Régistrateur du comté d'Ontario.....	"	Francis W. Glen.
Ontario, D.O.....	John A. McGillivray.....	"	George Wheeler.
Ottawa, Cité.....	Régistrateur de la cité d'Ottawa.....	"	{ Charles H. Mackintosh et Joseph Tassé.
Oxford, D.N.....	Shérif du comté d'Oxford.....	"	James Sutherland.
Oxford, D.S.....	Régistrateur du comté d'Oxford.....	"	Archibald Harley.
Peel.....	Shérif du comté de Peel.....	"	James Fleming.
Perth, D.N.....	Frederick L. Menning.....	"	Samuel R. Hesson.
Perth, D.S.....	Thomas King.....	"	James Trow.
Peterborough, D.O.....	Shérif du comté de Peterborough.....	"	George Hilliard.
Peterborough, D.E.....	Régistrateur du comté de Peterborough.....	"	John Burnham.
Prescott.....	Régistrateur du comté de Prescott.....	"	Simon Labrosse.
Prince Edward.....	James B. Morden, M. D.....	"	John M. Platt.
Renfrew, D.N.....	Shérif du comté de Renfrew.....	"	Peter White.
Renfrew, D.S.....	Felix Devino.....	"	Robert Campbell.
Russell.....	Régistrateur du comté de Russell.....	"	Moss K. Dickinson.
Simcoe, D.N.....	Henry R. A. Boys.....	"	D'Alton McCarthy.
Simcoe, D.S.....	John W. Norris.....	"	Colonel Richard Tyrwhitt.
Simcoe, D.E.....	Shérif du comté de Simcoe.....	"	Herman H. Cook.
Toronto, Ouest.....	Huson W. M. Murray, avocat.....	"	James Bealy, jun.
Toronto, Centre.....	Charles Lindsay, régistrateur.....	"	Robert Hay.
Toronto, Est.....	John Blevins, avocat.....	"	John Small.
Victoria, D.S.....	Régistrateur du comté de Victoria.....	"	Joseph R. Dundas.
Victoria, D.N.....	Samuel Irwin, gentilhomme.....	"	Hector Cameron.
Waterloo, D.N.....	Shérif du comté de Waterloo.....	"	Hugo Kranz.
Waterloo, D.S.....	A. J. Brewster.....	"	James Livingstone.

PROVINCE D'ONTARIO—Fin.

Collège électoral.	Officiers-rapporteur.	Date de l'élection.	Députés élus.	Observations.
Welland.....	A. K. Scholfield.....	20 juin, 1882	John Ferguson.	
Wellington, D.N.....	Régistrateur du comté de Wellington.....	"	James McMullen.	
Wellington, D.C.....	Thomas McManus.....	"	George T. Orton.	
Wellington, D.S.....	Richard Mitchell.....	"	James Innes.	
Wentworth, D.N.....	Edwin Woodhouse.....	"	Thomas Bain.	
Wentworth, D.S.....	Wm. A. H. Duff, avocat.....	"	Lewis Springer.	
York, D.N.....	Seth Ashton.....	"	William Mulock.	
York, D.E.....	Bernard Saunders.....	"	Hon. Alexander Mackenzie.	
York, D.O.....	John D. Evans.....	"	Nathaniel C. Wallace.	

PROVINCE DE QUÉBEC.

Argentouil.....	Henry Howard, notaire.....	13 juin, 1882	Hon. J. J. C. Abbott.....	Acclamation.
Bagot.....	J. C. Bachaud, registrateur.....	"	Hon. J. A. Mousseau.....	Acclamation.
Beauce.....	G. O. Tascheveau, notaire.....	20 juin, 1882	Joseph Bolduc.	
Beauharnois.....	Joseph Mayer, registrateur.....	13 juin, 1882	Joseph G. H. Bergeron.....	
Bellechasse.....	Solyme Fougues, registrateur.....	20 juin, 1882	Guillaume Amyot.	
Berthier.....	Bazile E. Pelland, registrateur.....	"	E. O. Cunthbert.	
Bonaventure.....	Henri J. Martin.....	13 juin, 1882	Louis J. Riopel.....	Acclamation.
Brome.....	Thomas Brassard, registrateur.....	20 juin, 1882	S. A. Fisher.	
Chambly.....	Pierre Hurteau, registrateur.....	"	Pierre B. Benoit.	
Champlain.....	J. G. Lamothe, fermier.....	"	H. Montplaisir.	
Charlevoix.....	Télesphore Fortin.....	"	Simon X. Cimon.	
Chateauguay.....	Philemon Laberge, shérif.....	"	Edward Holton.	

Chicoutimi et Saguenay.....	Ovide Bossé, shérif.....	11 juillet, 1882	Jean A. Gagré.	
Compton.....	E. S. Orr, registrateur.....	20 juin, 1882	Hon. John Henry Pope.	Acclamation.
Dorchester.....	François Rouleau, notaire.....	13 juin, 1882	Charles A. Lesage.....	
Drummond et Arthabaska.....	Bazile Thérault, fils.....	20 juin, 1882	Désiré O. Bourbeau.	
Gaspé.....	Joseph X. Lavoie, prothonotaire.....	13 juin, 1882	Hon. Pierre Fortin.....	Acclamation.
Hochelaga.....	L. W. Sicotte, registrateur.....	"	Alphonse Desjardins.....	Acclamation.
Huntingdon.....	Daniel Shanks.....	20 juin, 1882	Julius Scriver.	
Iberville.....	Joseph E. Godreau, notaire.....	13 juin, 1882	François Béchard.....	Acclamation.
Joliette.....	Charles G. Beaudouin.....	20 juin, 1882	Edouard Guibault.....	Election déclarée nulle.
Jacques-Cartier.....	Léon Forest, notaire.....	"	Désiré Girouard.	
Kamouraska.....	Joseph C. Pelletier.....	"	Charles B. Blondeau.	
Laprairie.....	Achille J. A. Roberge, notaire.....	"	Alfred Pimonneault.	
L'Assomption.....	Berthelemi Rocher, registrateur.....	"	Hilaire Hurteau.	
Laval.....	A. E. Léonard, registrateur.....	13 juin, 1882	J. Aldric Outimet.....	Acclamation.
Lévis.....	L. N. Carrière, registrateur.....	20 juin, 1882	Hon. Joseph G. Blanchet.	
L'Islet.....	L. Z. Duval, notaire.....	"	Philippe Baby Casgrain.	
Lotbinière.....	Louis A. Lemay, notaire.....	"	Côme Isaie Rinfret.	
Maskinongé.....	Dr. M. Ferron.....	"	Frederic Houde.	
Mégantic.....	William H. Lambly, registrateur.....	"	Louis Israel Fréchette.	
Missisquoi.....	Richard Dickinson, registrateur.....	"	George B. Baker.	
Montcalm.....	M. B. Desrochers, notaire.....	"	Firmin Dugas.	
Montmagny.....	J. D. Lepine, Shérif.....	"	Auguste C. P. R. Landry.	
Montmorency.....	Bruno Pelletier.....	"	Pierre Vincent Vailin.	
Montréal, Ouest.....	Joel C. Baker, marchand.....	"	Matthew H. Gault.	
Montréal, Centre.....	Peter Donovan.....	"	John Joseph Curran.	
Montréal, Est.....	Joseph C. Anger, registrateur.....	13 juin, 1882	Charles Joseph Coursol.....	Acclamation.
Napierville.....	Ephraïm Bouchard, registrateur.....	20 juin, 1882	Médecie Catudal.	
Nicolet.....	J. Achille Blondin, registrateur.....	13 juin, 1882	François X. O. Méthot.....	Acclamation.
Ottawa, ville de.....	W. Washburn, registrateur.....	"	Alonzo Wright.....	Acclamation.
Pontiac.....	Walter Rimer, registrateur.....	20 juin, 1882	John Bryson.	
Portneuf.....	N. E. Lacourcière, notaire.....	"	Joseph E. A. De St. Georges.	
Québec, est.....	J. B. Amyot, député shérif.....	"	Hon. Wilfred Laurier.	
Québec, centre.....	Engène Drolet, avocat.....	"	Joseph G. Bossé.	
Québec, Ouest.....	Lawrence Stafford, jun.....	"	Hon. Thomas McGreevy.	

PROVINCE DE QUEBEC — Fin.

Collège électoral.	Officiers-rapporteur.	Date de l'élection.	Députés élus.	Observations.
Québec, comté de.....	François Parent.....	20 juin, 1882	Hon. A. P. Caron.	
Richmond et Wolfe.....	Eugène S. Dache.....	13 juin, 1882	William Bullock Ives.....	Acclamation.
Richelieu.....	Jules Chevallier, régistrateur.....	20 juin, 1882	Louis H. Massee.	
Rimonski.....	Louis N. Coté, fermier.....	"	Louis A. Billy.	
Rouville.....	H. E. Poulin, régistrateur.....	"	George A. Gigault.	
St. Hyacinthe.....	Horace St. Germain, régistrateur.....	"	Michel E. Bernier.	
St. John's.....	Octavien J. E. Boucher, notaire.....	"	François Bourassa.	
St. Maurice.....	William A. Bald.....	"	Louis L. L. Desaulniers.	
Sherford.....	Joseph Lefebvre, régistrateur.....	"	Michel Auger.	
Sherbrooke, ville de.....	G. F. Bowen, sheriff.....	"	Robert Newton Hall.....	Acclamation.
Soulanges.....	Antoine M. Pharaud, notaire.....	13 juin, 1882	Jacques P. Lantier.....	Décédé.
Stanstead.....	C. A. Richardson, régistrateur.....	20 juin, 1882	Charles C. Colby.	
Temiscouata.....	Elie Mailloux, régistrateur.....	13 juin, 1882	Paul E. Grandbois.....	Acclamation.
Terrebonne.....	L. G. Lachaine, régistrateur.....	20 juin, 1882	Guillaume A. Nautel.....	Accepté un office salarié de la Couronne.
Trois Rivières, ville de.....	Charles Dumoulin, sheriff.....	13 juin, 1882	Sir Hector L. Langevin.....	Acclamation.
Deux Montagnes.....	Z. Roussille, sheriff.....	"	Jean Baptiste Daoust.....	Acclamation.
Vaudreuil.....	Frs. de Salles Bastien, régistrateur.....	20 juin, 1882	Hugh McMillan.	
Verchères.....	Edmond Chagnon, notaire.....	"	Hon. Félix Geoffrion.	
Yamaska.....	Louis M. Blondin, régistrateur.....	"	Fabien Vanasse dit Vertefeuille.	

PROVINCE DE LA NOUVELLE ÉCOSSE.

Annapolis.....	Sherif du comté d'Annapolis.....	20 juin, 1882	William H. Ray.
Antigonish.....	do	"	Angus McIsaac.
Colchester.....	do	"	Hon. A. W. McLellan.

Cumberland.....	do	13 juin 1882	Sir Chas. Tupper, C.B., K.C.M.G.	Acclamation.
Cap-Breton.....	do	20 juin-1882	Murray Dodd, et William McDonald.	
Digby.....	do	"	Hon. W. B. Vail.	
Guysborough.....	do	"	John A. Kirk.	
Halifax.....	do	"	Malachy B. Daly, et Matthew H. Richey.	
Hants.....	do	"	William H. Allison.	
Inverness.....	do	"	Hugh Cameron.	
King.....	do	"	Douglas B. Woodworth.	
Lanenburg.....	do	"	Thomas F. Koefler.	
Pictou.....	do	"	John McDougald, et Charles H. Tupper.	
Queen.....	do	"	James F. Forbes.	
Richmond.....	do	"	Henry N. Paint.	
Shelburne.....	do	"	Thomas Robertson.	
Victoria.....	do	"	Charles J. Campbell.	
Yarmouth.....	do	"	Joseph R. Kinney.	

PROVINCE DE NOUVEAU-BRUNSWICK.

Albert.....	Sherif du comté de	20 juin 1882	John Wallace.	
Charlton.....	do	"	David Irvine.	
Charlotte.....	do	"	Arthur H. Gillmor.	
Gloucester.....	do	"	Kennedy F. Burns.	
Kent.....	do	"	Gilbert A. Girouard.	
King.....	do	"	George E. Foster.....	Election déclarée nulle.
Northumberland.....	do	13 juin 1882	Hon. Peter Mitchell.....	Acclamation.
Queen.....	do	20 juin 1882	George G. King.	
Restigouche.....	do	"	Robert Moffat.	
Sunbury.....	do	"	Charles Burpee.	
Cité et comté de Saint-Jean.....	do	"	Hon. Isaac Burpee, et Charles Weldon.	
Cité de Saint-Jean.....	do	"	Sir S. L. Tilley, K.C.M.G., C.B.	
Victoria.....	do	13 juin 1882	Hon. John Costigan.....	Acclamation.

Liste des députés élus pour la Chambre des Communes—Fin.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Fin.

Collège électoral.	Officiers-rapporteur.	Date de l'élection.	Députés élus.	Observations.
Westmoreland .....	Sherif du comté de Westmoreland.....	20 juin 1882	Josiah Wood.	
York .....	do do York.....	"	John Pickard.	
PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.				
King, comté de .....	Sherif du comté de King.....	20 juin 1882	P. A. McIntyre, et James E. Robertson, et Augustine C. Macdonald.....	Double rapport ci-annexé.
Prince, comté de.....	do do Prince .....	"	Edward Hackett, et James Yeo.	
Queen, comté de.....	do do Queen.....	"	Lewis H. Davies, et John T. Jenkins.	
PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.				
Cariboo .....	George Byrnes, shérif.....	22 juillet 1882	James Reid.....	Acclamation
New Westminster.....	James Morrison, shérif.....	7 juillet 1882	Joshua A. R. Homer.....	Acclamation
Vancouver .....	Marshall Bray, shérif.....	4 août 1882	David W. Gordon.	
Victoria .....	Thomas Harris, shérif.....	21 juillet 1882	Edgar C. Baker, et Noah Shakespeare, Francis J. Barnard.	
Yale.....	George C. Turnstall.....	28 août 1882		
PROVINCE DU MANTOBA.				
L'Isar .....	Thomas Sinclair, régistrateur .....	4 juillet 1882	A. W. Ross.	
Marquette.....	William J. James, régistrateur.....	"	Robert Watson.	
Provencher .....	Joseph Lemay.....	27 juin 1882	Joseph Royal.....	Acclamation.
Selkirk .....	James P. Alexander .....	4 juillet 1882	Hugh Sutherland.	
Winnipeg .....	E. P. Leacock .....	"	Thomas Scott.	

Bureau du greffier de la couronne en chancellerie,  
Ottawa, 8 février 1883.

R. POPE,  
Greffier de la couronne en chancellerie pour le Canada.



DISTRICT DU COMTÉ DE KING, }  
 Province de l'Île du Prince-Édouard. }

Je certifie par les présentes que l'un des membres élus pour le district électoral du comté de King, conformément au bref ci-joint, comme ayant obtenu la majorité des votes légalement donnés, est Peter Adolphus McIntyre, de Souris, dans le comté de King, docteur en médecine, et je certifie, de plus, que James Edwin Robertson, de Montague, dans le comté de King, docteur en médecine, candidat à l'élection tenue en vertu du bref ci-joint, paraît, d'après les rapports des divers sous-officiers-rapporteurs, avoir obtenu ensuite le plus grand nombre de votes donnés à telle élection; et comme il m'a été représenté, lors du compte des votes, par certains des électeurs du dit district électoral ayant droit de voter à telle élection, suivant qu'il ressort des diverses pièces ci-jointes et marquées respectivement des lettres E, F, G, H, et portant mes initiales, que le dit James Edwin Robertson, lors de sa nomination comme l'un des candidats à telle élection et à l'époque où elle a été tenue, était un membre déclaré dûment élu pour représenter le quatrième district électoral du comté de King dans la Chambre d'Assemblée de la province de l'Île du Prince-Édouard, et qu'il était pour ce motif déqualifié pour être élu ou déclaré membre de la Chambre des Communes du Canada à la dite élection;

Je certifie de plus, par les présentes, que Augustine Colin McDonald, de Montague Bridge, dans le comté de King, négociant, candidat dûment qualifié à telle élection, a obtenu ensuite le plus grand nombre de votes légalement donnés à telle élection, et je fais, de plus, ce rapport au sujet des dits James Edwin Robertson et Augustine Colin McDonald, pour l'information de toutes personnes que cela peut intéresser.

(Signé),

MICHAEL McCORMACK,  
*Officier-rapporteur.*

Attesté,

(Signé),

R. POPE,

Greffier de la couronne en chancellerie.

JOURNAUX  
DE LA  
CHAMBRE DES COMMUNES  
DU  
CANADA.

---

PREMIÈRE SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT 1883.

---

---

Jeudi, 8 Février 1883,

A la première session du cinquième parlement de la Puissance du *Canada*, commencée et tenue en la cité d'*Ottawa*, le huitième jour de février, dans la quarante-sixième année du règne de Notre Souveraine Dame, *Victoria*, Reine du Royaume-Uni de la *Grande-Bretagne* et d'*Irlande*, Défenseur de la Foi, et dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois.

Lequel jour étant le premier de la réunion du parlement pour la dépêche des affaires, en conformité d'une proclamation (ci-annexée), *John George Bourinot*, écuyer, greffier de la Chambre des Communes, *Donald William Macdonell*, *Gustavus William Wicksteed*, *Henry Hartney* et *François Fortunat Rouleau*, écuyers, commissaires nommés en vertu du *per dedimus potestatem* pour administrer le serment aux membres de la Chambre des Communes, étant présents, conformément à leur devoir ; *Richard Pope*, écuyer, greffier de la couronne en chancellerie, remet au dit *M. John George Bourinot* un rôle contenant une liste des noms des membres dont il a été fait rapport, comme devant servir dans ce présent parlement, avec un double rapport pour le district électoral du comté de *King* (*I.P.E.*) (copies de la liste et du double rapport annexées), et les commissaires ont administré le serment aux membres qui se sont présentés ; ce qui étant fait, et les membres ayant signé le rôle contenant le serment, ils ont pris leurs sièges en Chambre.

Un message est apporté par *Réné E. Kimber*, écuyer, Huissier de la Verge Noire :

MESSIEURS :—

Sir *William Johnstone Ritchie*, député-gouverneur, désire la présence immédiate des membres de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, la Chambre se rend dans la salle des séances du Sénat.  
Et alors l'honorable Orateur du Sénat dit :

*Honorables messieurs du Sénat, et*

*Messieurs de la Chambre des Communes :*

Sir *William Johnstone Ritchie*, député-gouverneur, ne juge pas à propos de faire connaître les causes de la convocation du présent parlement de la Puissance du *Canada*, avant que l'Orateur de la Chambre des Communes n'ait été choisi suivant la loi, mais demain, à trois heures de l'après-midi, les raisons de la convocation de ce parlement seront données.

Et les membres étant de retour ;

Le Très-Honorable sir *John A. Macdonald*, s'adressant au greffier, (lequel se trouvant debout se tourne de son côté et ensuite s'assied) propose à la Chambre pour son Orateur, *George Airey Kirkpatrick*, écuyer, représentant du district électoral du comté de *Frontenac* ; la dite proposition est appuyée par l'honorable sir *Hector Louis Langevin*.

Et la question étant posée : " Que *George Airey Kirkpatrick*, écuyer, prenne le fauteuil de cette Chambre en qualité d'Orateur," elle est, en conséquence, mise aux voix par le greffier, et il est

Résolu, *nemine contradicente*, que *George Airey Kirkpatrick*, écuyer, prenne le fauteuil de cette Chambre en qualité d'Orateur.

Et le greffier ayant déclaré *M. Kirkpatrick* dûment élu, il est conduit au fauteuil par les dits sir *John A. Macdonald* et sir *Hector Louis Langevin* ; et étant sur le premier degré de l'estrade du fauteuil, il fait ses humbles remerciements à la Chambre pour l'honneur insigne qu'elle a bien voulu lui conférer en le choisissant à l'unanimité pour son Orateur.

Alors, il prend place au fauteuil, et la masse (qui était auparavant sous la table) est placée sur la table.

Alors, sir *John A. Macdonald* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que la Chambre s'ajourne maintenant jusqu'à demain à trois heures P. M.

La Chambre s'ajourne en conséquence.

Vendredi, 9 février, 1883.

La Chambre s'étant réunie, et M. l'Orateur ayant pris le fauteuil ;

PRÈRE.

Il est apporté un message par *René E. Kimber*, écuyer, Huissier de la Verge Noire :—

M. L'ORATEUR,

Son Excellence le Gouverneur-Général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur se rend, avec la Chambre, à la salle des séances du Sénat, et alors M. l'Orateur s'exprime comme suit :—

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

La Chambre des Communes m'a élu comme son Orateur, bien que je ne sois que peu capable de remplir les devoirs importants qui me sont assignés.

Si dans l'exécution de ces devoirs, il m'arrive en aucun temps, de tomber en erreur, je demande, que la faute me soit imputée, et non aux Communes, dont je suis le serviteur, et qui, par mon ministère, réclament, pour être en état de mieux remplir leurs devoirs envers leur souverain et leur pays, tous leurs droits et privilèges incontestables, spécialement ceux de la liberté de la parole dans leurs débats, le libre accès à la personne de Votre Excellence, en tout temps convenable, et de la part de Votre Excellence, l'interprétation la plus favorable de leurs délibérations.

Alors l'honorable Orateur du Sénat dit :

M. L'ORATEUR,

J'ai ordre de Son Excellence de vous déclarer qu'elle se confie pleinement dans le devoir et l'attachement de la Chambre des Communes envers la personne de Sa Majesté et son gouvernement, et ne doutant point que ses délibérations ne soient conduites avec sagesse, modération et prudence, Elle accorde, et en toutes les occasions, Elle reconnaîtra et permettra l'exercice de ses privilèges constitutionnels.

J'ai aussi ordre de vous assurer que les Communes auront un prompt accès auprès de Son Excellence, en toutes les occasions convenables, et que Son Excellence interprétera toujours de la manière la plus favorable leurs délibérations, ainsi que vos paroles et vos actions.

Et la Chambre étant de retour,

M. l'Orateur fait rapport que la Chambre s'est rendue dans la salle des séances du Sénat, et qu'il a informé Son Excellence que le choix de l'Orateur était tombé sur lui ; et aussi qu'il a, au nom de la Chambre et pour elle réclamé, par une humble demande à Son Excellence, tous ses droits et privilèges, afin qu'elle puisse jouir de la liberté de la parole dans ses débats et avoir accès à la personne de Son Excellence lorsque l'occasion le requerra, et que toutes ses délibérations puissent recevoir de Son Excellence l'interprétation la plus favorable ; sur quoi Son Excellence a bien voulu dire qu'elle lui accordait sans hésitation et avec plaisir, tous ses privilèges constitutionnels ainsi qu'un prompt accès auprès de Son Excellence en toutes les occasions convenables, et qu'Elle interpréterait toujours de la manière la plus favorable ses délibérations, ainsi que ses paroles et actions.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le Greffier de la Chambre a reçu des juges choisis pour la décision des pétitions d'élection, conformément à l'Acte des *Elections Fédérales contestées*, 1874, des certificats et rapports concernant les élections,

Pour le District électoral de *King, N.B.*, et

Pour le District électoral de *Joliette* ;

Et les dits certificats et rapports sont lus, et il est ordonné qu'ils soient entrées dans les journaux de cette Chambre, comme suit :—

ÉLECTION CONTESTÉE DE KING, N.-B.

*Dans la Cour Suprême.*

ACTE DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES, 1874.

Dans l'affaire de l'élection d'un membre de la Chambre des Communes pour le district électoral de *King*, dans la province du *Nouveau-Brunswick*, tenue le vingtième jour de juin, A.D., 1882.

PUISSANCE DU CANADA,  
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. }

Entre

WILLIAM H. BAXTER, et  
JAMES H. SECORD,

*Pétitionnaires.*

et

GEORGE E. FOSTER,

*Défendeur.*

Je, l'honorable *John Wesley Weldon*, l'un des juges de la Cour Suprême de Judicature pour la province du *Nouveau-Brunswick*, et le juge désigné pour tenir une cour d'élection, sur des matières ressortant de l'élection d'un membre pour représenter le comté de *King* dans le parlement du Canada, et le juge devant lequel la dite élection a été instruite ;

Certifie que le vingt-cinquième jour de septembre 1883, a été le jour fixé pour l'instruction des matières contenues dans la dite pétition, sur la demande du défendeur ; et que sur production de raisons valables, l'instruction a été ajournée au lundi, le deuxième jour d'octobre, pour être alors ouverte dans le palais de justice, à Hampton, dans le dit comté de *King*.

Lequel jour, l'instruction a été commencée et quatre témoins ont été examinés.

Ce jour, mardi, le troisième jour d'octobre lorsque le cinquième témoin a été appelé, dans l'intérêt des pétitionnaires, l'avocat principal pour le défendeur s'est adressé à la cour dans les termes suivants :

“ Considérant la preuve produite hier dans cette cause et les circonstances qui s'y rattachent, et considérant les décisions des juges quant aux agents en matières d'élections, et après consultation avec mes savants amis—qui m'assistent en cette cause—je suis prêt à admettre que des deniers ont été dépensés par des personnes qui pourraient être considérées comme agents du défendeur, et, je consens en son nom, à ce que Votre Honneur déclare le siège vacant sans pousser plus loin la preuve.”

J'ai exposé à l'avocat que cette admission me justifierait pour déclarer le siège vacant et que je pourrais faire un rapport dans ce sens, mais que la pétition dénonçait des manœuvres frauduleuses de la part du défendeur de nature à entraîner la perte de ses droits civils, et qu'à moins que ces accusations ne fussent retirées, l'instruction devrait se poursuivre ; que les frais, jusqu'à ce jour retomberaient sur le défendeur, et que ceux résultant de la procédure ultérieure sur la pétition seraient à la charge des pétitionnaires s'ils ne pouvaient prouver ces accusations.

L'avocat de la pétition a demandé un délai pour aviser. Après consultation, le conseil des pétitionnaires dit : “ qu'en justice pour les pétitionnaires, il devait déclarer que les allégations de la pétition n'étaient pas sans quelque fondement ; qu'en conséquence, il consentait à ce que le siège du défendeur fût déclaré vacant, ce qui était l'objet principal visé par les pétitionnaires, et que ces derniers se désistaient et abandonnaient toute procédure ultérieure contre le défendeur personnellement.”

J'ai approuvé la manière d'agir des avocats des parties respectives, et en déclarant l'élection du défendeur nulle et de nul effet, j'ai l'honneur de faire rapport qu'aucune manœuvre de corruption n'a été prouvée de la part du témoin n'a été prouvée avoir été faite ou commise par le défendeur, dans la dite élection, ou à sa connaissance ou de son consentement.

En déclarant l'élection du dit défendeur pour le district électoral nulle et de nul effet, et en conformité du dit acte d'élection, j'ai l'honneur de faire rapport qu'aucun acte ou manœuvre de corruption n'a été prouvé comme ayant été commis par aucun des candidats à telle élection, ou à sa connaissance, ou de son consentement, et que je n'ai aucune raison de croire que des manœuvres frauduleuses aient été pratiquées dans aucune mesure à la dite élection.

Et je suis d'opinion que l'enquête sur les matières relatives à l'élection n'a pas été empêchée par les actes d'aucune des parties à la pétition, et qu'il n'était ni à désirer ni nécessaire de faire une nouvelle enquête quant à savoir si des manœuvres

frauduleuses autres que celles qui ressortent de l'examen des témoins, ont été pratiquées dans une mesure considérable ou autrement.

J. W. WELDON,  
J.C.S.

Daté ce cinquième jour d'octobre, 1882.

A JOHN GEORGE BOURINOT, écr,  
Greffier de la Chambre des Communes.

---

ELECTION CONTESTÉE DE JOLIETTE.

JOLIETTE, 5 novembre, 1882.

A JOHN GEORGE BOURINOT, écuyer,  
Greffier de la Chambre des Communes.

Vu la vacance de la charge d'Orateur de la Chambre des Communes, c'est à vous, je crois, que je dois par la loi, adresser le présent rapport qui est à l'effet suivant, savoir : que les deuxième, troisième et quatrième jours de novembre courant, j'ai présidé, comme juge de la Cour Supérieure, pour la province de *Québec*, à l'instruction de la pétition d'élection et du retour de l'élection d'*Edouard Guilbault*, Ecuyer, membre élu pour représenter le district électoral de *Joliette*, à la Chambre des Communes du *Canada*, à la dernière élection générale, et que le quatrième jour de novembre courant, j'ai rendu jugement dont copie est ci-annexée, maintenant la dite pétition d'élection, et déclarant la dite élection du dit *Edouard Guilbault* nulle et de nul effet, et rejetant les autres conclusions de la dite pétition d'élection.

J'ai de plus à faire rapport, conformément à l'*Acte des élections fédérales contestées*, de 1874, que cette élection a été annulée sur une déclaration du défendeur, *Edouard Guilbault*, qu'il consentait à ce qu'à raison de menées corruptrices, commises à la dite élection, par certains agents du défendeur, mais hors de sa connaissance, sans sa participation, et malgré sa défense expresse, la dite élection fût annulée à toutes fins que de droit.

Je fais de plus rapport que les pétitionnaires, après avoir fait entendre plusieurs témoins, et avoir commencé à prouver quelques faits de corruption, ont déclaré qu'ils retireraient leurs accusations personnelles portées contre le défendeur *Edouard Guilbault*, et que le défendeur, à cause du consentement qu'il avait donné, et du retrait des accusations personnelles, par les pétitionnaires, a déclaré qu'il n'avait pas de témoin à faire entendre, et que la preuve n'a pas été complétée ; je considère qu'il n'est pas de mon devoir de faire de rapport spécial mentionnant les personnes qui auraient été prouvées avoir commis des manœuvres frauduleuses, pendant la dite élection.

Le sténographe nommé par moi pour recueillir l'enquête au moyen de notes sténographiées, n'ayant pas encore remis les copies de ces notes, je les produirai aussitôt qu'elles me seront fournies.

J'ai l'honneur d'être monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

M. MATHIEU,  
J.C.S.

## Cour Supérieure.

" L'ACTE DES ELECTIONS FÉDÉRALES CONTESTÉES, 1874."

CANADA,  
 PROVINCE DE QUÉBEC,  
 DISTRICT DE JOLIETTE. }

JOLIETTE, 4 novembre, 1882.

PRÉSENT :

L'honorable MICHEL MATHIEU, J.C.S.

Election d'un membre de la Chambre des Communes du *Canada* pour le district électoral de *Joliette*, situé dans le district judiciaire de *Joliette*.

(No. 1.)

BENOIT TREMBLAY, *et al.**Pétitionnaires.*

vs.

EDOUARD GUILBAULT,

*Défendeur.*

La Cour, après avoir entendu les parties, savoir : les pétitionnaires et le dit défendeur *Edouard Guilbault*, par leurs avocats respectifs, sur la pétition d'élection présentée contre le retour, à la dernière élection pour la Chambre des Communes du *Canada*, d'*Edouard Guilbault*, écr., défendeur, pour le district électoral de *Joliette*, qui eut lieu le treizième jour de juin, mil huit cent quatre-vingt-deux, pour la présentation des candidats, et le vingtième jour de juin dernier pour la votation, avoir examiné la dite pétition, la réponse à icelle produite par le dit défendeur et tous les procédés dans cette cause et sur le tout mûrement délibéré :

Considérant que le défendeur *Edouard Guilbault* a, le treize octobre, produit en cette cause une déclaration qu'il consentait à ce qu'à raison des menées corruptrices commises à la dite élection par certains agents du défendeur, mais hors sa connaissance, sans sa participation et malgré sa défense expresse, la dite élection fut annulée à toutes fins que ce droit ;

Considérant que ce jour, les pétitionnaires, par leurs avocats et procureurs, ont déclaré qu'ils retireraient les accusations personnelles portées contre le défendeur *Edouard Guilbault* personnellement ;

Considérant que le défendeur, par ses avocats et procureurs, a déclaré que vû que les pétitionnaires avaient déclaré qu'il entendaient ne faire de preuve que pour soutenir les charges contre le défendeur personnellement, et que ces charges contre le défendeur étaient retirées, le défendeur déclarait qu'il n'avait pas de contre-preuve à faire, ni pour repousser la preuve que les pétitionnaires avait tenté de faire contre le défendeur directement et contre ses agents d'une manière directe ;

Considérant que les dits pétitionnaires ont demandé que l'élection soit annulée avec dépens contre le défendeur et qu'à cette demande le défendeur a déclaré qu'il n'avait aucune objection ;

Considérant qu'il appert par la dite admission du dit *Edouard Guilbault*, le défendeur en cette cause, produite comme susdit, le treizième jour d'octobre dernier, que la dite élection est entachée de certains actes de corruption et manœuvres frauduleuses commises et pratiquées irrégulièrement et dans un but illégal en faveur du défendeur, par ses agents et partisans, mais hors sa connaissance et sans son consentement ;

A, en vertu de l'acte du parlement du *Canada*, intitulé : " Acte des élections fédérales contestées, 1874," déclaré et déclare, par les présentes, la dite élection nulle et de nul effet ;

En considérant que les pétitionnaires ont déclaré retirer les accusations personnelles qu'ils avaient portées contre le dit défendeur, et qu'à cause de cela, le défendeur n'a pas fait de preuve pour repousser les accusations portées dans la dite pétition d'élection et que les pétitionnaires avaient commencé à prouver et que la preuve n'est pas complète :

A rejeté et rejette les autres conclusions de la dite pétition d'élection, sauf celles relatives à la nullité d'icelle ;

Et a condamné et condamne le dit défendeur *Edouard Guilbault* à payer aux dits pétitionnaires tous les dépens par eux faits sur la dite pétition d'élection.

(Signé)

M. MATHIEU,  
J. C. S.

(Pour vraie copie)

DESROCHERS et DÉSILETS,  
P. C. S.

M. l'Orateur informe aussi la Chambre, qu'en conformité de l'acte 37 *Victoria*, chapitre 10, clauses 5 et 36, le greffier de la Chambre a adressé ses mandats au Greffier de la Couronne en Chancellerie, lui enjoignant d'émettre de nouveaux brevis d'élection pour les dits districts électoraux de *King, N.B.*, et *Joliette*.

M. l'Orateur informe de plus la Chambre, que le greffier de la Chambre a reçu des juges choisis pour la décision des pétitions d'élection, conformément à l'"*Acte des Elections Fédérales contestées, 1874.*" des certificats et rapports concernant les élections :—

Pour le district électoral de *Napierville* ;

Pour le district électoral de *Terrebonne* ;

Pour le district électoral de la division-sud du comté de *Norfolk* ; et

Pour le district électoral de *Verchères*.

Et les dits certificats et rapports sont lus et il est ordonné qu'ils soient entrés dans les journaux de cette Chambre, comme suit :—

#### ELECTION CONTESTÉE DE NAPIERVILLE.

A monsieur l'Orateur de la Chambre des Communes de la Puissance du Canada.

En conformité à la section 29 de l'*Ac'te des Elections Fédérales contestées de 1874*, je, soussigné, l'un des juges de la Cour Supérieure de la province de *Québec*, ayant instruit la pétition d'élection du nommé *Sixte Coupal dit La Reine*, demandant la nullité de l'élection du nommé *Médéric Catudal*, proclamé élu, en juin dernier, membre de la Chambre des Communes pour le district électoral du comté de *Napierville*, dans le district d'*Iberville* ;

Fait rapport qu'après la clôture de l'instruction de la dite pétition, savoir, le six septembre courant (1882), j'ai rendu ma décision, renvoyant la dite pétition, et déclarant que le dit *Médéric Catudal*, avait été dument élu membre de la dite Chambre, pour le district électoral de *Napierville*.

Et en conformité de la même section du dit acte, j'annexe aux présentés une copie écrite et certifiée de ma dite décision et de la preuve faite, laquelle preuve n'a consisté que dans l'interrogation du dit *Médéric Catudal*.

H. W. CHAGNON,  
J. C. S.

SAINT-JEAN, 16 septembre, 1882.



## Cour Supérieure.

## ACTE DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES CONTESTÉES, 1874.

CANADA,  
 PROVINCE DE QUÉBEC, }  
 DISTRICT D'IBERVILLE. }  
 No. 148.

ENQUÊTE PRÉSIDIÉE PAR L'HON. JUGE CHAGNON.

SIXTE COUPAL dit LA REINE,

Pétitionnaire,

vs.

MÉDÉRIC CATUDAL,

Défendeur.

L'an mil huit cent quatre-vingt-deux, le sixième jour de septembre, est comparu *Médéric Catudal*, gérant de *La Banque St.-Jean* à *Napierville*, résidant à *Napierville*, district d'*Iberville*, âgé de vingt-cinq ans, témoin produit par le pétitionnaire;

Lequel, après serment prêté, dépose et dit: Je suis le défendeur en cette cause. J'étais candidat à la dernière élection d'un membre pour la Chambre des Communes pour la division électorale de *Napierville*; il y a eu votation dans les différents polls le vingt juin dernier. Après cette votation, j'ai été déclaré le candidat élu avec une majorité apparente de cent quarante-sept votes. Mon agent autorisé était *Narcisse Catudal*, bourgeois de *Napierville*. Le nom de toutes les personnes mentionnées dans le *Bill of Particulars* qui m'est maintenant exhibé, sont les noms d'électeurs de la division électorale de *Napierville*; et je crois que ces différentes personnes ont voté à la dernière élection.

Depuis l'émanation du bref ordonnant l'élection jusqu'au jour de la votation j'ai eu occasion de rencontrer plusieurs fois les personnes en question; et avec quelques-unes d'elles, il a été question quelques fois de mon élection, lors de ces rencontres. Aucune de ces personnes n'ont jamais été engagées par moi comme charretiers lors de la dite élection.

Je n'ai jamais en aucun temps payé quelqu'argent que ce soit à aucune des personnes mentionnées dans le *Bill of Particulars*, pour services rendus durant la dite élection; je ne leur ai jamais fait de promesse de paiement ni directement ni indirectement.

Question: A part les divers moyens dont vous vous êtes servi dans cette lutte électorale sur les *hustings*, vous êtes-vous, en aucun temps pendant la dite élection, rendu coupable de menées corruptrices et de manœuvres frauduleuses à l'égard de toutes ou chacune des personnes mentionnées dans la liste ou *Bill of Particulars* qui vous a été exhibé au commencement de votre témoignage?

Réponse: Non.

L'avocat du défendeur décline de transquestionner le témoin.

Le dit déposant ne dit rien de plus, et la présente déposition lui étant lue, il déclare qu'elle contient la vérité, y persiste et a signé.

MÉDÉRIC CATUDAL.

Assermentée, prise et reconnue }  
 devant moi, cour tenante. }  
 (Signé) H. W. CHAGNON, }  
 J.C.S. }

(Vraie copie).

H. MARCHAND,  
 P.C.S.

---



---

 ACTE DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES CONTESTÉES, DE 1874.

CANADA.  
 PROVINCE DE QUÉBEC,  
 DISTRICT D'IBERVILLE. }

*Cour Supérieure.*

Mercredi, le sixième jour de septembre 1882.

Présent :

L'HONORABLE M. LE JUGE CHAGNON.

No. 148.

*In re*

SIXTE COUPAL dit LA REINE, cultivateur, du village de *Napierville* dans la paroisse de *Saint-Cyprien*, dans le district électoral de *Napierville*, autrement appelé comté de *Napierville*, dans le district judiciaire d'*Iberville*, dans la province de *Québec*, dans la Puissance du *Canada*.

*Pétitionnaire.*

*vs.*

MÉDÉRIC CATUDAL, gentilhomme, de la paroisse de *Saint-Cyprien*, dans le district électoral de *Napierville*.

*Défendeur.*

Après avoir entendu les parties par leurs avocats, sur le mérite de la présente pétition d'élection, et après avoir examiné et entendu la preuve faite, et avoir sur le tout mûrement délibéré :

Je, soussigné, un des juges de la Cour Supérieure de la province de *Québec*, devant qui l'instruction de la dite pétition d'élection a eu lieu, en vertu des pouvoirs à moi conférés par l'acte relatif aux élections fédérales contestées de cette Puissance du *Canada*, et siégeant dans et pour le district d'*Iberville*, dans les limites duquel se trouve situé le district électoral de *Napierville* ;

Considérant que le pétitionnaire n'a fait aucune preuve d'aucunes des allégations de la pétition ;

Renvoie la dite pétition d'élection avec dépens contre le pétitionnaire, et confirme conséquemment l'élection déjà faite du défendeur, comme membre de la Chambre des Communes du *Canada* devant représenter et représentant le dit district électoral de *Napierville*, et déclare que le dit défendeur *Médéric Catudal*, dont l'élection a été contestée par voie de la présente pétition d'élection, a été dument élu.

(Signé)

H. W. CHAGNON,  
*J. C. S.*

(Vraie copie.)

H. MARCHAND,  
*P. C. S.*

---

 ÉLECTION CONTESTÉE DE TERREBONNE.

STE. SCHOLASTIQUE, 2 janvier, 1883.

A JOHN GEORGE BOURINOT, écuyer,,  
 Greffier de la Chambre des Communes,  
*Ottawa.*

MONSIEUR.—Vu la vacance dans la charge d'Orateur, c'est à vous que je dois faire rapport dans l'affaire de l'élection de *Terrebonne*, *Séraphin Ouimet*, pétitionnaire, vs l'Hon. *Joseph Adolphe Chapleau*.

J'ai entendu les parties sur le mérite des objections préliminaires faites par le défendeur à la pétition d'élection du dit pétitionnaire, et le pétitionnaire ayant admis que les dites objections préliminaires étaient bien fondées, je les ai maintenues, et renvoyé la pétition d'élection avec dépens.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

M. MATHIEU,  
J. C. S.

CANADA,  
PROVINCE DE QUÉBEC,  
DISTRICT DE TERREBONNE. }

Cour Supérieure.

{ STE. SCHOLASTIQUE, le vingt-deux décembre,  
mil huit cent quatre-vingt-deux.

PRÉSENT :

L'Honorable MICHEL MATHIEU, J. C. S.

*L'Acte des Elections Fédérales contestées, 1874.*

Election d'un membre pour la Chambre des Communes du Canada, pour le district électoral de Terrebonne, dans le district judiciaire de Terrebonne, tenue le seizième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-deux pour la nomination, et le vingt-trois août mil huit cent quatre-vingt-deux pour la votation.

No. 6.

SÉRAPHIN OUMET, marchand, du village de Sainte-Thérèse de Blainville, dans le district électoral de Terrebonne,

*Pétitionnaire.*

vs.

L'HON. JOS. ADOLPHE CHAPLEAU, Conseil de la Reine,  
de la cité de Montréal, dans le district de Montréal,

*Défendeur.*

La Cour après avoir entendu les parties, savoir, le dit pétitionnaire et le dit défendeur par leurs avocats et procureurs respectifs, sur le mérite des objections préliminaires produites en cette cause le premier décembre, mil huit cent quatre-vingt-deux, par le dit défendeur à l'encontre de la pétition d'élection du dit pétitionnaire; examiné les dites objections préliminaires et la dite pétition d'élection et tout le dossier de la procédure;

Considérant que le dit pétitionnaire a admis que les dites objections préliminaires sont bien fondées;

A maintenu et maintient les dites objections préliminaires et a renvoyé et renvoie la dite pétition d'élection du dit pétitionnaire *Séraphin Oumet*, et a condamné et condamne le dit pétitionnaire *Séraphin Oumet* aux dépens distraits à MM. *Lacoste*, *Globensky*, *Bissaillon* et *Brosseau*, avocats du défendeur.

M. MATHIEU,  
J. C. S.

(Vraie copie.)

ALPHONSE RABY,  
Dep. P. C. S.

## ÉLECTIONS CONTESTÉE DE NORFOLK-SUD.

TORONTO, 27 décembre, 1882.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer qu'une pétition présentée à la Cour d'Appel par *William Cookson Doyle*, se plaignant de l'élection irrégulière de *Joseph Jackson* pour la division sud du comté de *Norfolk*, tenue le vingtième jour de juin, A. D., 1882, pour cause de corruption, consommations de boisson, influence indue ou autres manœuvres corruptrices, a été instruite devant moi les cinquième, sixième, septième, huitième, neuvième, onzième, douzième et quinzième jours du présent mois de décembre, 1882.

Je certifie avoir décidé que le dit *Joseph Jackson* avait été dument élu.

J'ai adjugé que le pétitionnaire paierait au défendeur ses frais dans la pétition et l'instruction.

Je fais aussi rapport qu'il n'a pas été prouvé qu'aucune manœuvre corruptrice ait été pratiquée par aucun des candidats à la dite élection, ou à sa connaissance ou de son consentement ;

Et qu'il n'y a aucune raison de croire que des manœuvres corruptrices aient été pratiquées d'une manière considérable à la dite élection ;

Et que je ne suis pas d'opinion que l'enquête sur les circonstances de la dite élection ait été rendue incomplète par le fait d'aucune des parties à la pétition ; et que je ne suis pas d'opinion qu'il soit désirable de faire une autre enquête pour savoir si des manœuvres corruptrices ont été pratiquées dans une mesure considérable.

Il a été impossible au sténographe que j'ai employé pour prendre la déposition verbale faite par les témoins lors de l'instruction de la pétition, de terminer une copie de ses notes à temps pour l'annexer aux présentes. Une copie sera expédiée aussitôt qu'elle sera terminée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

C. S. PATTERSON,  
J. C. A.

A JOHN GEORGE BOURINOT, écr.,  
Greffier de la Chambre des Communes.

## ÉLECTION CONTESTÉE DE VERCHÈRES.

CANADA,  
PROVINCE DE QUÉBEC, }  
DISTRICT DE MONTRÉAL. }

*Cour Supérieure pour le Bas-Canada.*

## L'ACTE DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES CONTESTÉES, 1874.

No. 1.

*In re*

Election d'un membre pour la Chambre des Communes du *Canada*, pour le district électoral de *Verchères*, dans le district de *Verchères*, dans le district judiciaire de *Montréal*, tenue le treizième jour de juin, mil huit cent quatre-vingt-deux, jour de la nomination, et le vingt juin dernier, jour de la votation.

Le vingt-troisième jour de Décembre, mil huit cent quatre-vingt-deux.

PRÉSENT :

L'Honorable JUGE RAINVILLE.

JOSEPH DANSEREAU, bourgeois, de la paroisse de *Verchères*,  
district électoral de *Verchères*,

*Pétitionnaire.*

vs.

L'Honorable FÉLIX GEOFFRION, Notaire, de la dite paroisse  
de *Verchères*.

*Défendeur.*

La Cour, après avoir entendu les parties par leurs avocats, sur le mérite de la pétition d'élection, présentée le quatorzième jour d'août dernier (1882), examiné la procédure et délibéré :

Considérant que le dit pétitionnaire n'a pas fait la preuve des allégations contenues dans la dite pétition d'élection, renvoie la dite pétition d'élection avec dépens, et déclare le dit Honorable *Félix Geoffrion* dûment élu membre pour la Chambre des Communes du *Canada*, pour le district électoral de *Verchères*, district judiciaire de *Montréal*.

(Vraie copie.)

HUBERT, HONEY ET GENDRON,  
*P. C. S.*

A JOHN GEORGE BOURINOT, écr.,  
Greffier de la Chambre des Communes.

M. l'Orateur informe, de plus, la Chambre que, durant la vacance, le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la Couronne en Chancellerie, les certificats suivants, savoir :

BUREAU DU GREFFIER DE LA COURONNE EN CHANCELLERIE, CANADA.  
*Ottawa*, 5 février, 1883.

Le présent fait foi qu'en vertu d'un bref d'élection en date du quatrième jour du mois d'août dernier, émis par Son Excellence le Gouverneur-Général, et adressé à *Louis Labelle*, de la ville de *Saint-Jérôme*, gentilhomme, comme officier-rapporteur pour le district électoral de *Terrebonne*, dans la province de *Québec*, pour l'élection d'un membre pour représenter le dit district électoral dans la Chambre des Communes du *Canada*, durant le présent parlement, aux lieu et place de *Guillaume C. Nantel*, qui a accepté de la Couronne un office salarié ; l'honorable *Joseph Adolphe Chapleau*, a été rapporté comme dûment élu, tel qu'il appert par le rapport du dit bref, qui est maintenant déposé dans les archives de mon bureau.

R. POPE. [L.S.]  
Greffier de la Couronne en Chancellerie, *Canada*.

A J. G. Bourinot, écuyer,  
Greffier de la Chambre des Communes du *Canada*.

BUREAU DU GREFFIER DE LA COURONNE EN CHANCELLERIE, CANADA.  
*Ottawa*, 5 février, 1883.

Le présent fait foi qu'en vertu d'un bref d'élection en date du douzième jour du mois d'août dernier, émis par Son Excellence le Gouverneur-Général, et adressé à *J.*

*C. Bachand*, régistrateur, comme officier-rapporteur pour le district électoral de *Bagot*, dans la province de *Québec*, pour l'élection d'un membre pour représenter le dit district électoral dans la Chambre des Communes du *Canada*, durant le présent parlement, aux lieu et place de l'honorable *Joseph A. Mousseau*, qui a accepté de la Couronne un office salarié; *Flavien Dupont*, de la paroisse de *Saint-Liboire*, notaire, a été rapporté comme dûment élu, tel qu'il appert, par le rapport du dit bref, qui est maintenant déposé dans les archives de mon bureau.

R. POPE, [L.S.]  
Greffier de la Couronne en Chancellerie, *Canada*.

A *J. G. Bourinot*, écuyer,  
Greffier de la Chambre des Communes du *Canada*.

BUREAU DU GREFFIER DE LA COURONNE EN CHANCELLERIE, CANADA.  
*Ottawa*, 5 février, 1883.

Le présent fait foi qu'en vertu d'un bref d'élection en date du dix-huitième jour du mois de novembre dernier, émis par Son Excellence le Gouverneur-Général, et adressé à *J. O. Désilets*, protonotaire, comme officier-rapporteur pour le district électoral de *Joliette*, dans la province de *Québec*, pour l'élection d'un membre pour représenter le dit district électoral dans la Chambre des Communes du *Canada*, durant le présent parlement, aux lieu et place de *Edouard Guilbault*, dont l'élection a été déclaré non avenue; *Edouard Guilbault*, de la ville de *Joliette*, manufacturier et cultivateur, a été rapporté comme dûment élu, tel qu'il appert par le rapport du dit bref, qui est maintenant déposé dans les archives de mon bureau.

R. POPE, [L.S.]  
Greffier de la Couronne en Chancellerie, *Canada*.

A *J. G. Bourinot*, écuyer,  
Greffier de la Chambre des Communes du *Canada*.

BUREAU DU GREFFIER DE LA COURONNE EN CHANCELLERIE, CANADA.  
*Ottawa*, 5 février, 1883.

Le présent fait foi qu'en vertu d'un bref d'élection en date du sixième jour du mois d'octobre dernier, émis par Son Excellence le Gouverneur-Général, et adressé à *Antoine M. Pharand*, notaire, comme officier-rapporteur pour le district électoral de *Soulanges*, dans la province de *Québec*, pour l'élection d'un membre pour représenter le dit district électoral dans la Chambre des Communes du *Canada*, durant le présent parlement, aux lieu et place de *Jacques Philippe Lantier*, décédé, *George R. L. G. H. S. de Beaujeu*, de la paroisse de *Saint-Ignace du Coteau du Lac*, gentilhomme, a été rapporté comme dûment élu, tel qu'il appert par le rapport du dit bref, qui est maintenant déposé dans les archives de mon bureau.

R. POPE, [L.S.]  
Greffier de la Couronne en Chancellerie, *Canada*.

A *J. G. Bourinot*, écuyer,  
Greffier de la Chambre des Communes du *Canada*.

BUREAU DU GREFFIER DE LA COURONNE EN CHANCELLERIE, CANADA,  
*Ottawa*, 5 février, 1883.

Le présent fait foi qu'en vertu d'un bref d'élection en date du douzième jour du mois d'octobre dernier, émis par Son Excellence le Gouverneur-Général, et adressé au

shérif du comté de *King*, comme officier-rapporteur pour le district électoral de *King*, dans la province du *Nouveau-Brunswick*, pour l'élection d'un membre pour représenter le dit district électoral dans la Chambre des Communes du *Canada*, durant le présent parlement, aux lieu et place de *George E. Foster*, dont l'élection a été déclarée non avenue; *George E. Foster*, d'*Apohaqui*, gentilhomme, a été rapporté comme dûment élu, tel qu'il appert par le rapport du dit bref, qui est maintenant déposé dans les archives de mon bureau.

R. POPE, [L.S.]  
Greffier de la Couronne en Chancellerie, *Canada*.

A. J. G. Bourinot, écuier,  
Greffier de la Chambre des Communes du *Canada*.

Ordonné, que sir *John A. Macdonald* ait la permission de présenter un bill concernant la prestation des serments d'office.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

M. l'Orateur fait rapport que lorsque cette Chambre s'est rendue, ce jour, auprès de Son Excellence le Gouverneur-Général, dans la salle des séances du Sénat, il a plu à Son Excellence d'adresser à deux Chambres du Parlement, et que pour prévenir les erreurs, il en a obtenu une copie dont il donne lecture à la Chambre, comme suit :

*Honorables messieurs du Sénat,*  
*Messieurs de la Chambre des Communes,*

C'est pour moi un devoir agréable, à l'ouverture d'un nouveau parlement, de vous féliciter de ce que vous allez commencer vos travaux sous d'heureux auspices.

Le *Canada* jouit de la paix et de la prospérité, et toutes ses industries agricoles et manufacturières sont, ainsi que son commerce, dans un état d'activité et de progrès.

A l'exemple de mon prédécesseur distingué, j'ai fait l'an dernier, un voyage de quelque durée à la *Columbie-Britannique*. Les grandes ressources naturelles de cette province sont un gage que, sitôt l'achèvement du chemin de fer du *Pacifique*, sa prospérité recevra une impulsion proportionnée au développement d'autres régions. En attendant, la concession à des colons qui s'y établissent, des terres réservées pour aider à la construction du chemin de fer, augmentera l'importance et la richesse de la province.

En traversant les *Etats-Unis*, j'ai été heureux d'observer plusieurs indices de bienveillance pour l'empire dont le *Canada* forme une partie si importante. Puisse cette bienveillance que nous savons rendre si entièrement, se maintenir aussi durable qu'elle est naturelle en même temps qu'avantageuse aux intérêts mutuels de ces deux grandes nations.

L'affluence régulière de colons au *Manitoba*, et dans les Territoires du *Nord-Ouest* l'année dernière, et les assurances reçues qu'une immigration encore plus nombreuse arrivera pendant la saison prochaine, sont des indices de bon augure pour le développement prochain de ces régions fertiles et salubres.

Il est important que les lois relatives à la représentation du peuple en parlement soient amendées, et que les franchises électorales qui existent dans les diverses provinces, soient rendues uniformes. Une mesure à cet effet sera soumise à votre considération.

On m'avise que le jugement des Lords du comité judiciaire du Conseil Privé, rendu au mois de juin dernier, dans la cause en appel de *Russell vs. la Reine*, tend à établir qu'afin d'empêcher la vente sans restriction des liqueurs enivrantes et, dans ce but, de régler l'émission des licences de magasins, de buvettes et d'auberges, l'intervention législative du parlement fédéral sera nécessaire. Cet important sujet est signalé à votre sérieuse considération.

Votre attention est spécialement appelée sur un point de loi réglant le travail dans les fabriques et assurant protection à l'ouvrier et à sa famille.

Il vous sera soumis des projets de loi à l'effet de refondre et amender les lois relatives aux douanes, à la milice et aux terres publiques.

Entr'autres mesures, il vous sera présenté des projets de loi concernant le service civil, les actes relatifs au commerce de banque et les examens des capitaines et seconds des navires qui fréquentent nos eaux intérieures.

Je suis heureux de vous informer que le progrès de la construction du chemin de fer du *Pacifique Canadien* est sans précédent. La circulation est actuellement établie, sur la ligne principale, de la *Baie du Tonnerre* jusqu'à cinquante milles en deçà de la traverse de la *Saskatchewan* du sud, soit un parcours de plus de mille milles. On espère fermement que l'on atteindra les *Montagnes Rocheuses* dans le cours de la présente année, que, dans la même période, la section du chemin de fer au nord du *Lac Supérieur* aura fait des notables progrès, et que la voie sera posée sur une grande partie de la ligne adjugée à l'entreprise dans la *Colombie-Britannique*.

Je suis également heureux de vous informer que le trafic sur le chemin de fer Intercolonial dépasse de beaucoup celui de toute année antérieure, et que la balance en faveur de la ligne indique une augmentation satisfaisante.

*Messieurs de la Chambre des Communes,*

Les comptes du dernier exercice financier vous seront soumis.

Vous serez heureux d'apprendre que, bien que les dépenses imputables sur le compte du capital, se soient élevées à plus de sept millions de piastres, le surplus du revenu consolidé, joint au produit des ventes de terres au *Nord-Ouest*, l'an dernier, a été plus que suffisant pour couvrir ces dépenses, et que la dette claire et nette, à la fin de l'année, y compris l'intérêt payé, était moindre que pour l'exercice précédent.

Le budget de l'année prochaine vous sera également soumis. Il a été préparé avec toute l'économie compatible avec le développement nécessaire des ressources variées de la Confédération.

Le premier janvier 1885, l'emprunt considérable, fait à 5 pour cent, sera échu. Il vous sera soumis un projet de loi autorisant l'émission de débentures portant un taux d'intérêt n'exécédant pas quatre pour cent, pour le rachat de cet emprunt.

*Honorables messieurs du Sénat,*

*Messieurs de la Chambre des Communes,*

Les sujets que je viens de mentionner sont de grande importance, et je les recommande à votre considération, avec pleine confiance dans votre sagesse et votre patriotisme.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

Ordonné, que le discours de Son Excellence le Gouverneur-Général aux deux Chambres du parlement de la Puissance du *Canada*, soit pris en considération lundi prochain.

*Résolu* : — Que des comités permanents de cette Chambre pour la présente session, soient nommés pour les objets suivants :—1. Privilèges et élections.—2. Lois expirantes.—3. Chemins de fer, canaux et télégraphes.—4. Bills privés.—5. Ordres permanents.—6. Impressions.—7. Comptes Publics.—8. Banques et commerce.—9. Immigration et colonisation ; et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et choses qui leur seront renvoyés par la Chambre, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières et choses, et à envoyer quérir personnes et papiers.

M. l'Orateur communique à la Chambre le rapport du bibliothécaire du parlement, sur l'état de la bibliothèque. (*Documents de la session No. 15.*)

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.



Lundi, 12 Février, 1883.

PRIÈRE.

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a reçu le jugement de Son Honneur le juge *Torrance*, l'un des juges choisis pour la décision des pétitions d'élections, conformément à l'Acte des élections fédérales contestées, 1874, dans l'affaire de l'élection contestée pour le district électoral de *Jacques-Cartier*.

Lequel jugement est lu comme suit, et il est ordonné qu'il soit entré dans les journaux de cette Chambre:

ÉLECTION CONTESTÉE DE JACQUES-CARTIER.

CANADA,  
PROVINCE DE QUÉBEC,  
DISTRICT DE MONTRÉAL. }

Cour Supérieure pour le Bas-Canada.

L'ACTE DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES CONTESTÉES, 1874.

No. 2.

*In re*

Élection d'un membre pour la Chambre des Communes du *Canada*, pour le district électoral de *Jacques-Cartier*, dans le district judiciaire de *Montréal*, tenue le treizième jour de juin, mil huit cent quatre vingt-deux, jour de la nomination, et le vingt juin mil huit cent quatre-vingt-deux, jour de la votation.

Le vingt-deuxième jour de janvier, mil huit cent quatre-vingt-trois.

PRÉSENT :

L'HONORABLE JUGE TORRANCE.

ANTOINE BÉLANGER, journalier et navigateur, de la ville de *Lachine*, dans le district électoral de *Jacques-Cartier*, dans le district judiciaire de *Montréal*,

*Pétitionnaire,*

*vs*

DÉSIRÉ GIROUARD, C.R., de la paroisse de *Lachine*, dans le district de *Montréal*.

*Défendeur.*

La Cour, après avoir entendu les parties par leurs avocats, sur le mérite de la pétition d'élection, présentée le quatorzième jour d'août dernier (1882), examiné la procédure et délibéré :

Considérant que le dit pétitionnaire n'a pas fait la preuve des allégations contenues dans la dite pétition d'élection, renvoie la dite pétition d'élection avec dépens, et déclare le dit *Désiré Girouard* dûment élu membre pour la Chambre des Communes du *Canada*, pour le district électoral de *Jacques-Cartier*, district judiciaire de *Montréal*.  
(Vraie copie.)

HUBERT, HONEY ET GENDRON,

P. C. S.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :—  
Par M. *Beaty*,—la pétition de *John M. Goyette* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur du *Canada*.

Par M. *Haggart*,—la pétition de la compagnie de chemin de fer de *Souris* aux *Montagnes Rocheuses*.

Par M. *Guillet*,—la pétition du Président, des directeurs et de la compagnie du hâvre de *Grafton*.

Par M. *Tupper (Pictou)*,—la pétition de la Banque Union, de l'île du *Prince-Edouard*, et la pétition de la banque de la *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Small*,—la pétition de M. *Blain*, et autres.

Par M. *Wright*,—la pétition de *Malcolm McLeod*, d'*Ottawa*, avocat.

Par M. *Landry*,—la pétition de M. *M. W. Baby*, et autres.

Par M. *Kilvert*,—la pétition de *Thomas Elliott* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur du *Canada*.

Par M. *Dundas*,—Deux pétitions du conseil municipal du comté de *Victoria*.

L'ordre du jour pour la prise en considération du discours de Son Excellence le Gouverneur-Général aux deux Chambres du parlement, étant lu ;

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le dit discours en considération.

M. *Tupper (Pictou)* propose, secondé par M. *Wood (Westmoreland)*, qu'il soit résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général pour remercier Son Excellence du gracieux discours qu'Elle a prononcé à l'ouverture de la présente session, et de plus, pour assurer Son Excellence,—que c'est avec beaucoup de plaisir que nous avons reçu les félicitations de Son Excellence au sujet des heureux auspices sous lesquels nous allons commencer les travaux de ce nouveau parlement.

Que nous sommes flattés de voir que Son Excellence exprime l'opinion que le *Canada* jouit de la paix et de la prospérité, et que toutes ses industries agricoles et manufacturières sont, ainsi qu'on son commerce, dans un état d'activité et de progrès.

Que nous remercions Son Excellence de nous avoir informés qu'à l'exemple de son prédécesseur distingué, Elle a fait un voyage de quelque durée à la *Colombie-Britannique*, et d'avoir exprimé sa conviction que les grandes ressources naturelles de cette province sont un gage que, sitôt l'achèvement du chemin de fer du *Pacifique*, sa prospérité recevra une impulsion proportionnée au développement d'autres régions, et qu'en attendant, la concession, à des colons qui s'y établissent, des terres réservées pour aider à la construction du chemin de fer, augmentera l'importance et la richesse de la province.

Que c'est avec satisfaction que nous apprenons qu'en traversant les *Etats-Unis*, Son Excellence a été heureuse d'observer plusieurs indices de bienveillance pour l'empire dont le *Canada* forme une partie si importante, et que nous faisons le même vœu que Son Excellence pour que cette bienveillance que nous savons rendre si entièrement, se maintienne aussi durable qu'elle est naturelle en même temps qu'avantageuse aux intérêts mutuels de ces deux grandes nations.

Que nous partageons l'avis de Son Excellence que l'affluence régulière de colons au *Manitoba* et dans les Territoires du *Nord-Ouest*, l'année dernière, et les assurances reçues qu'une immigration encore plus nombreuse arrivera pendant la saison prochaine, sont des indices de bon augure pour le développement prochain de ces régions fertiles et salubres.

Que nous comprenons qu'il a été représenté à Son Excellence qu'il est important que les lois relatives à la représentation du peuple au parlement soient amendées, et que les franchises électorales qui existent dans les diverses provinces soient rendues uniformes : et que la mesure qui nous sera soumise à cet effet recevra toute notre considération.

Que nous remercions Son Excellence de nous avoir fait part de l'avis par Elle reçu que le jugement des Lords du comité judiciaire du Conseil Privé, rendu au mois de juin dernier, dans la cause de *Russell vs. la Reine*, tend à établir qu'afin d'empêcher la vente

sans restriction des liqueurs enivrantes et, dans ce but, de régler l'émission des licences de magasins, de buvettes et d'auberges, l'intervention législative du parlement fédéral sera nécessaire ; et que Son Excellence peut être assurée que cette importante affaire sera l'objet de notre sérieuse considération.

Que notre attention sera spécialement donnée à un projet de loi réglant le travail dans les fabriques et assurant protection à l'ouvrier et à sa famille.

Que les projets de loi à l'effet de refondre et amender les lois relatives aux douanes, à la milice et aux terres publiques, que Son Excellence nous dit devoir nous être soumis, seront l'objet de notre considération, ainsi que toutes les mesures qui nous seront présentées concernant le service civil, les actes relatifs au commerce de banque, et aux examens des capitaines et seconds des navires qui fréquentent nos eaux intérieures.

Que nous sommes heureux d'apprendre de Son Excellence que le progrès de la construction du chemin de fer du *Pacifique Canadien* est sans précédent ; que la circulation est actuellement établie, sur la ligne principale, de la baie du *Tonnerre* jusqu'à cinquante milles en deçà de la traverse de la *Saskatchewan* du Sud, soit un parcours de plus de mille milles, et qu'on espère fermement que l'on atteindra les *Montagnes Rocheuses* dans le cours de la présente année ; que, dans la même période, la section du chemin de fer au nord du lac *Supérieur* aura fait de notables progrès, et que la voie sera posée sur une grande partie de la ligne adjugée à l'entreprise dans la *Colombie Britannique*.

Que nous partageons la satisfaction exprimée par Son Excellence de ce que le trafic sur le chemin de fer Intercolonial dépasse de beaucoup celui de toute année antérieure, et que la balance en faveur de la ligne indique une augmentation satisfaisante.

Que nous remercions Son Excellence de nous avoir informés que les comptes du dernier exercice financier nous seront soumis, et que nous sommes heureux d'apprendre que, bien que les dépenses imputables sur le compte du capital se soient élevées à plus de sept millions de piastres, le surplus du revenu consolidé, joint au produit des ventes de terres au *Nord-Ouest*, l'an dernier, a été plus que suffisant pour couvrir ces dépenses, et que la dette claire et nette, à la fin de l'année, y compris l'intérêt payé, était moindre que pour l'exercice précédent.

Que nous examinerons avec soin le budget de l'année prochaine qui nous sera soumis, et qui, nous l'espérons, sera reconnu avoir été préparé avec toute l'économie compatible avec le développement nécessaire des ressources variées de la Confédération.

Qu'en considération du fait, que le premier janvier 1885, l'emprunt considérable, fait à 5 pour cent, sera échu, le projet de loi qui nous sera soumis autorisant l'émission de débentures portant un taux d'intérêt n'excédant pas quatre pour cent, pour le rachat de cet emprunt, sera l'objet de notre soigneuse attention.

Que nous reconnaissons avec Son Excellence la grande importance des sujets par Elle mentionnés, et que nous nous efforcerons, par l'attention dont ils seront l'objet de notre part, de justifier toute la confiance que Son Excellence a bien voulu placer dans notre sagesse et dans notre patriotisme.

*Ordonné*, que chaque paragraphe de la dite motion soit mis aux voix.

Et le premier paragraphe et les suivants étant lus de nouveau, et mis aux voix séparément,—ils sont résolus affirmativement.

*Résolu*, que la dite résolution soit déferée à un comité spécial composé de sir *John A. Macdonald*, sir *Leonard Tilley*, sir *Hector Langevin*, sir *Charles Tupper*, MM. *Tupper (Pictou)*, et *Wood (Westmoreland)* afin de préparer et rapporter le projet d'une adresse en réponse au discours de Son Excellence le Gouverneur-Général aux deux Chambres du Parlement conforme à la dite résolution.

Sir *John A. Macdonald*, du comité spécial chargé de préparer une adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général, fait rapport que le comité a préparé une adresse en conséquence, laquelle est lue comme :

A Son Excellence le Très Honorable Sir JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL (communément appelé le Marquis de *Lorne*), Chevalier du Très Ancien et Très Noble ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre Très Distingué de *St-Michel* et *St-George*, Gouverneur Général du *Canada*, et Vice-Amiral d'icelui etc., etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Nous, fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, les Communes du *Canada* assemblées en Parlement, remercions humblement Votre Excellence du gracieux discours qu'Elle a prononcé à l'ouverture de la présente session.

Nous avons reçu avec beaucoup de plaisir les félicitations de Votre Excellence au sujet des heureux auspices sous lesquels nous allons commencer les travaux de ce nouveau parlement.

Nous sommes flattés de voir que Votre Excellence exprime l'opinion que le *Canada* jouit de la paix et de la prospérité, et que toutes ses industries agricoles et manufacturières sont, ainsi que son commerce, dans un état d'activité et de progrès.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir informés qu'à l'exemple de son prédécesseur distingué, Elle a fait, l'an dernier, un voyage de quelque durée à la *Colombie-Britannique*, et d'avoir exprimé sa conviction que les grandes ressources naturelles de cette province sont un gage que, sitôt l'achèvement du chemin de fer du *Pacifique*, sa prospérité recevra une impulsion proportionnée au développement d'autres régions, et qu'en attendant, la concession, à des colons qui s'y établissent, des terres réservées pour aider à la construction du chemin de fer, augmentera l'importance et la richesse de la province.

Nous apprenons avec satisfaction qu'en traversant les *Etats-Unis*, Votre Excellence a été heureuse d'observer plusieurs indices de bienveillance pour l'empire dont le *Canada* forme une partie si importante, et nous faisons le même vœu que Votre Excellence pour que cette bienveillance, que nous savons rendre si entièrement, se maintienne aussi durable qu'elle est naturelle en même temps qu'avantageuse aux intérêts mutuels de ces deux grandes nations.

Nous partageons l'avis de Votre Excellence que l'affluence régulière de colons au *Manitoba* et dans les Territoires du *Nord-Ouest*, l'année dernière, et les assurances reçues qu'une immigration encore plus nombreuse arrivera pendant la saison prochaine, sont des indices de bon augure pour le développement prochain de ces régions fertiles et salubres.

Nous comprenons qu'il a été représenté à Votre Excellence qu'il est important que les lois relatives à la représentation du peuple au parlement soient amendées, et que les franchises électorales qui existent dans les diverses provinces soient rendues uniformes; et la mesure qui nous sera soumise à cet effet recevra toute notre considération.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir fait part de l'avis par Elle reçu que le jugement des Lords du comité judiciaire du Conseil Privé, rendu au mois de juin dernier, dans la cause de *Russell vs. la Reine*, tend à établir qu'afin d'empêcher la vente sans restriction des liqueurs enivrantes et, dans ce but, de régler l'émission des licences de magasins, de buvettes et d'auberges, l'intervention législative du parlement fédéral sera nécessaire; et Votre Excellence, peut être assurée que cette importante affaire sera l'objet de notre sérieuse considération.

Notre attention sera spécialement donnée à un projet de loi réglant le travail dans les fabriques et assurant protection à l'ouvrier et à sa famille.

Les projets de loi à l'effet de refondre et amender les lois relatives aux douanes, à la milice et aux terres publiques, que Votre Excellence nous dit devoir nous être soumis, seront l'objet de notre considération, ainsi que toutes les mesures qui nous seront présentées concernant le service civil, les actes relatifs au commerce de banque et les examens des capitaines et seconds des navires qui fréquentent nos eaux intérieures.

Nous sommes heureux d'apprendre de Votre Excellence que le progrès de la construction du chemin de fer du *Pacifique* canadien est sans précédent, et que la circulation est actuellement établie, sur la ligne principale, la b. c. du *Tonnerre*

jusqu'à cinquante milles en deçà de la traverse de la *Saskatchewan* du Sud, soit un parcours de plus de mille milles, et qu'on espère fermement que l'on atteindra les *Montagnes Rocheuses* dans le cours de la présente année; que, dans la même période, la section du chemin de fer au nord du lac *Supérieur* aura fait de notables progrès, et que la voie sera posée sur une grande partie de la ligne adjugée à l'entreprise à la *Colombie-Britannique*.

Nous partageons la satisfaction exprimée par Votre Excellence de ce que le trafic sur le chemin de fer Intercolonial dépasse de beaucoup celui de toute année antérieure, et que la balance en faveur de la ligne indique une augmentation satisfaisante.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir informés que les comptes du dernier exercice financier nous seront soumis, et nous sommes heureux d'apprendre que, bien que les dépenses imputables sur le compte du capital se soient élevées à plus de sept millions de piastres, le surplus du revenu consolidé, joint au produit des ventes de terres du *Nord-Ouest*, l'an dernier, a été plus que suffisant pour couvrir ces dépenses, et que la dette claire et nette, à la fin de l'année, y compris l'intérêt payé, était moindre que pour l'exercice précédent.

Nous examinerons avec soin le budget de l'année prochaine qui nous sera soumis, et qui, nous l'espérons, sera reconnu avoir été préparé avec toute l'économie compatible avec le développement nécessaire des ressources variées de la Confédération.

En considération du fait, que le premier janvier 1885, l'emprunt considérable, fait à 5 pour cent, sera échu, le projet de loi qui nous sera soumis autorisant l'émission de débentures portant un taux d'intérêt n'excédant pas quatre pour cent, pour le rachat de cet emprunt, sera l'objet de notre soigneuse attention.

Nous reconnaissons avec Votre Excellence la grande importance des sujets par Elle mentionnés, et nous nous efforcerons, par l'attention dont ils seront l'objet de notre part, de justifier toute la confiance que Votre Excellence a bien voulu placer dans notre sagesse et dans notre patriotisme.

La dite adresse étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que la dite adresse soit grossoyée.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil privé de la Reine.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par M. *Bowell*,

*Résolu*, que vendredi prochain, cette Chambre se formera en comité pour considérer les subsides accordés à Sa Majesté.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par M. *Bowell*,

*Résolu*, que vendredi prochain, cette Chambre se formera en comité pour considérer les voies et moyens à prendre pour prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

*Résolu*, qu'il soit nommé un comité spécial de sept membres pour préparer et rapporter les listes des députés qui devront composer les comités permanents spéciaux ordonnés par cette Chambre, vendredi, le 9 février courant, et que sir *John A. Macdonald*, sir *Leonard Tilley*, sir *Charles Tupper*, sir *Hector Langevin*, et MM. *Blake*, *MacKenzie* et *Laurier*, composent le dit comité.

Sur motion de M. *Bowell*, secondé par M. *McCarthy*,

*Résolu*, qu'il soit nommé un comité spécial de messieurs *Béchar*, *Bergin*, *Colby*, *Charlton*, *Desjardins*, *McDonald* (*Cap Breton*), *Ross* (*Middlesex*), *Scriv* et *White* (*Cardwell*), chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre durant la présente session, avec pouvoir de faire rapport de temps à autre.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le Gouverneur-Général revêtu de la signature de Son Excellence.

Et le dit message est lu par M. l'Orateur (tous les membres de la Chambre étant découverts) et il est comme suit :

*Lorne.*

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes copie ci-jointe d'une dépêche du Très-Honorable Secrétaire d'Etat au Département des Colonies en réponse à une adresse du Sénat et la Chambre des Communes à Sa Majesté, adresse présentée à Son Excellence en mai 1882.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, le 12 février, 1883.

*Le Très-Honorable Comte de Kimberley au Gouverneur-Général le Marquis de Lorne,  
C.C., G.C.M.G.*

DOWNING STREET, le 12 juin, 1882.

MILORD,—J'ai reçu et soumis à la Reine l'adresse à Sa Majesté, du Sénat et de la Chambre des Communes du *Canada*, en parlement assemblés, laquelle a été transmise avec la dépêche de Votre Seigneurie en date du 16 mai.

J'ai reçu ordre de Sa Majesté de vous prier de faire savoir au Sénat et à la Chambre des Communes combien Elle apprécie cette nouvelle expression de leur loyauté et de leur dévouement inaltérables à la personne de Sa Majesté et à son gouvernement.

Sa Majesté sera toujours heureuse de recevoir l'avis du parlement du *Canada* sur toutes les questions qui concernent la Confédération et l'administration de ses affaires ; mais, relativement aux questions mentionnées dans l'adresse, Sa Majesté, se conformant à la constitution de ce pays, tiendra compte de l'avis du parlement et des ministres de l'Empire desquels relèvent exclusivement les affaires concernant le *Royaume-Uni*.

J'ai l'honneur, etc.

(Signé)

KIMBERLEY.

Le Marquis de *Lorne*.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, le 13 février, 1883.

**PRIÈRE.**

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Smyth*,—la pétition du conseil municipal du comté de *Kent*.

Par M. *McCraney*,—la pétition du conseil municipal du comté de *Halton*.

Par M. *Davies*,—la pétition du président, des directeurs et actionnaires de la Banque des Cultivateurs de *Rustico, Ile du Prince-Edouard*.

Par M. *Rykert*,—la pétition de *Charles Linter* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur du *Canada*.

---

*Ordonné*, que M. *McCarthy* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte concernant la procédure dans les causes criminelles, ainsi que certaines autres matières relatives à la loi criminelle.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *McCarthy* ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

M. l'Orateur met devant la Chambre,—un relevé des recettes et des dépenses du comptable de cette Chambre pour l'année expirée le 20 juin, 1882, lequel est comme suit :

État des recettes et déboursés du comptable de la Chambre des Communes pour l'année expirée le 30 juin, 1882 :

Recettes.	\$ cts.	\$ cts.	Déboursés.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Indemnité.</i>			Indemnité.....	197,929 20	
Lettres de crédit.....	232,000 00		Frais de route.....	22,808 40	220,737 60
<i>Dépenses contingentes.</i>			<i>Dépenses contingentes.</i>		
Lettres de crédit.....	140,037 48		Appointments—Officiers.....	67,138 09	
			do Messagers.....	1,286 03	
			Dépenses des comités.....	22,247 00	
			Commiss surnuméraires, etc.....		
			Messagers do pages, etc....		
			Compte des Débats, Session de 1880-81—		
			Balance, Divers.....	\$ 33 30	
			Compte des Débats de 1882, compte non clos.		
			Sténographie.....	\$8,600 00	
			Copies.....	1,176 00	
			Impression.....	6,265 50	
			Traduction.....	2,983 60	
			Papier.....	2,020 00	
			Divers.....	117 30	
				21,161 30	
			Papeterie.....	21,194 67	
			Journaux et annonces.....	9,425 40	
			Frais de port et télégrammes.....	1,421 42	
			Déboursés du messenger-en-chef.....	1,326 96	
			Fournisseurs et autres.....	3,069 45	
			Divers.....	5,001 06	
			Préposé au gaz.....	3,931 59	
			Compte imprévu, pension des officiers.	122 50	
			do do messagers.....		
			Divers.....	3,612 75	139,805 85
			Dépense totale.....		\$360,643 45
			Balance périmée, indemnité.....	11,262 40	
			do Dépenses contingentes.....	231 63	11,494 03
<b>Total.....</b>		\$372,037 48	<b>Total.....</b>		\$372,037 48

L. HENRY HARTNEY, Comptable, Chambre des Communes. J. L. McDOUGALL, auditeur général.



Sur motion de *M. Dawson*, secondé par *M. Wright*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens naviguant sur les grands lacs et la baie *Georgienne*, pendant les trois dernières années, et des rapports des personnes chargées de s'enquérir des causes de tels accidents; les noms des navires perdus ou échoués et les ports d'où ils étaient partis; aussi un état des pertes de vies dans chaque cas.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, 14 février, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :—

Par *M. Wilson*, deux pétitions du conseil municipal du comté d'*Elgin*.

Par *M. Thompson*,—la pétition du conseil municipal du comté de *Haldimand*.

Par *M. Massue*,—la pétition de *Jean-Baptiste Gauthier de Sorel*, un des vétérans de 1812-15.

Par *M. Patterson (Essex)*,—la pétition de *Hugh Lennox* et autres, cultivateurs du comté d'*Essex*.

Par *M. Smyth*,—la pétition du conseil municipal de la ville de *Chatham*, comté de *Kent*.

Par *M. Sutherland (Oxford)*,—la pétition du conseil municipal du comté d'*Oxford*.

Par *M. Desjardins*,—la pétition du Crédit Foncier Franco-Canadien.

Par *M. McCarthy*,—la pétition de *James Crossland* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur du *Canada*; et la pétition du conseil municipal du comté de *Simcoe*.

Par *M. Valin*,—la pétition d'*Edmond Lachance* et autres, du district électoral de *Montmorency*.

Par *M. Casey*,—la pétition du conseil municipal du comté d'*Elgin*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John M. Goyette* et autres, et de *Thomas Elliott* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur, du *Canada*; demandant certaines modifications à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882.

De la compagnie du chemin de fer de la *Souris* aux *Montagnes Rocheuses*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer le nom de la dite compagnie pour celui de compagnie du chemin de fer du *Manitoba* et des *Montagnes Rocheuses*, à prolonger le délai fixé pour le commencement des travaux sur la ligne principale du dit chemin et pour d'autres amendements à sa charte.

Du président, des directeurs et de la compagnie du port de *Grafton*: demandant la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite compagnie pour celui de compagnie du port de *Grafton*, pour légaliser certains procédés de la dite compagnie, et pour d'autres fins.

De la Banque Union de l'*Ile du Prince-Edouard*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à se fondre avec la Banque de la *Nouvelle-Ecosse*.

De la Banque de la *Nouvelle-Ecosse* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à se fondre avec la Banque Union de l'Île du *Prince-Edouard*, à réduire son capital-actions et pour autres fins.

De *D. Blain* et autres ; demandant un acte constitutif sous le nom de Banque Centrale du *Canada*.

De *Malcolm McLeod*, d'*Ottawa*, avocat ; demandant que la Chambre prenne en considération ses réclamations pour services rendus dans les territoires du *Nord-Ouest*.

De *M. W. Baby* et autres ; demandant la passation d'un acte à l'effet de les constituer en une compagnie ayant pour objet de construire une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de *Québec* au lac *Saint-Jean*, dans la province de *Québec*, jusqu'à un point sur ou près de la côte de la baie de *James*, et pour autres fins.

Du conseil municipal du comté de *Victoria* ; demandant la passation d'un acte pourvoyant au règlement des difficultés s'élevant entre des compagnies de chemins de fer et le public, relativement aux taux et péages.

Du conseil municipal du comté de *Victoria* ; demandant l'imposition d'un droit sur les laines fines importées en *Canada*.

Ordonné, que *M. Robertson (Hamilton)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender la loi de la preuve dans les poursuites au criminel.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Casgrain* ait la permission de présenter un bill pour mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement des deniers publics.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Cameron (Huron)* ait la permission de présenter un bill à l'effet que les personnes accusées de délits seront témoins compétents.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Cameron (Huron)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender la loi criminelle et d'étendre les dispositions de l'acte concernant les offenses contre la personne.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Jeudi, 15 février, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par *M. White (Cardwell)*,—la pétition de la compagnie d'assurance "National ;" la pétition des professeurs et conférenciers de l'université *McGill, Montréal* ; et la pétition de la branche auxiliaire de *Montréal* de la société biblique étrangère.

Par M. *Royal*,—la pétition du Très-révérend *Vital Grandin*, évêque catholique de *St. Albert*, en son nom et en celui de l'association des ecclésiastiques connue sous le nom de "Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du Nord-Ouest."

Par M. *Sproule*,—la pétition du conseil du comté de *Grey*.

Par M. *Gunn*,—la pétition de *James Gillie*, et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur du *Canada*.

Par sir *Hector Langevin*,—la pétition de l'assurance de *Québec* contre le feu.

Par M. *Cameron* (*Victoria*),—la pétition de la compagnie du chemin de fer du nord du *Canada*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Du conseil municipal du comté de *Kent* ; et du conseil municipal du comté de *Halton* ; demandant séparément l'imposition d'un droit sur les laines importées en *Canada*.

Du président, des directeurs et des actionnaires de la Banque des Cultivateurs de *Rustico*, Ile du *Prince-Edouard* ; demandant que leur charte soit continuée jusqu'en 1891.

De *Charles Linter* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur, du *Canada* ; demandant certains amendements à l'acte d'inspection de bateaux à vapeur, 1882.

Sir *John A. Macdonald*, du comité spécial chargé de préparer et rapporter les listes des députés qui doivent composer les comités spéciaux permanents ordonnés par cette Chambre, fait rapport que le comité a préparé des listes en conséquence, lesquelles sont lues comme suit :

1. PRIVILÈGES ET ELECTIONS.—Messieurs *Abbott*, *Amyot*, *Blake*, *Blanchet*, *Bossé*, *Cameron* (*Huron*), *Cameron* (*Victoria*), *Casgrain*, *Colby*, *Costigan*, *Curran*, *Davies*, *Desjardins*, *Ferguson* (*Leeds and Grenville*), *Hall*, *Laurier*, *Lister*, *Mackenzie*, *Macmaster*, *McCarthy*, *McIntyre*, *McIsaac*, *Oumet*, *Patterson* (*Essex*), *Richey*, *Robertson* (*Hamilton*), *Royal*, *Shakespeare*, *Tupper* (*Pictou*), *Weldon*, *Wells*, *White* (*Cardwell*) et *Woodworth*.—33.

2. LOIS EXPIRANTES.—Messieurs *Armstrong*, *Benson*, *Bill y*, *Cameron* (*Inverness*), *Campbell* (*Renfrew*), *Campbell* (*Victoria*), *Casey*, *Cochrane*, *Coughlin*, *Daoust*, *De Beaujeu*, *De St. Georges*, *Desaulniers*, *Dodd*, *Fréchette*, *Guillet*, *Hackett*, *Harley*, *Hesson*, *Labrosse*, *McMillan* (*Huron*), *McMillan* (*Vaudreuil*), *McIntyre*, *Paint*, *Ranfret*, *Robertson* (*Hastings*), *Tyrwhitt*, *Valin*, *Wheler* et *Yeo*.—30. Et que le quorum du dit comité se compose de sept membres.

3. CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES.—Messieurs *Abbott*, *Allen*, *Bain*, *Baker* (*Missisquoi*), *Barnard*, *Beaty*, *Béchar*, *Bell*, *Benoit*, *Bergeron*, *Bergin*, *Bernier*, *Blake*, *Blanchet*, *Blondeau*, *Bolduc*, *Bossé*, *Bourassa*, *Bryson*, *Burns*, *Burpee* (*Saint-Jean*), *Burpee* (*Sunbury*), *Cameron* (*Huron*), *Cameron* (*Inverness*), *Cameron* (*Victoria*), *Carling*, *Caron*, *Casey*, *Casgrain*, *Chapleau*, *Charlton*, *Cockburn*, *Colby*, *Cook*, *Costigan*, *Coursol*, *Curran*, *Davies*, *De Beaujeu*, *Desjardins*, *Fairbank*, *Ferguson* (*Welland*), *Fisher*, *Forbes*, *Fortin*, *Foster*, *Gault*, *Goffrion*, *Girouard* (*Jacques Cartier*), *Girouard* (*Kent*), *Glen*, *Gordon*, *Haggart*, *Hall*, *Hay*, *Hickey*, *Hilliard*, *Holton*, *Houde*, *Irvine*, *Ives*, *Kilvert*, *King*, *Kinney*, *Landry*, *Langevin*, *Laurier*, *Livingstone*, *Macdonald* (sir *John*), *McDonald* (*Cape Breton*), *Mackenzie*, *Mackintosh*, *Macmaster*, *Macmillan* (*Middlesex*), *McCallum*, *McCarthy*, *McCraney*, *McDougald*, *McGreevy*, *McIsaac*, *McLelan*, *Méhot*, *Mitchell*, *Mulock*, *Orton*, *Oumet*, *Paint*, *Patterson* (*Essex*), *Pickard*, *Pope*, *Ray*, *Richey*, *Riopel*, *Robertson* (*Hamilton*), *Robertson* (*Hastings*), *Robertson* (*Shelburne*), *Ross* (*Lisgar*) *Royal*, *Rykert*, *Scott*, *Scriver*, *Small*, *Smyth*, *Sproule*, *Sutherland* (*Oxford*), *Sutherland* (*Selkirk*), *Tassé*, *Thompson*, *Tilley*, *Trow*, *Tupper*, (*Cumberland*), *Tupper* (*Pictou*), *Vail*, *Valin*, *Vanasse*, *Wallace* (*Albert*), *Wallace* (*York*), *Watson*, *Weldon*, *Wells*, *Wheler*, *White* (*Cardwell*), *White* (*Hastings*), *White* (*Renfrew*), *Wigle*, *Williams*, *Wilson*, *Wood* (*Brockville*), *Wood* (*Westmoreland*), *Woodworth* et *Wright*.—131.

4. BILLS PRIVÉS.—Messieurs *Allison*, *Amyot*, *Baker* (*Missisquoi*), *Bell*, *Benson*, *Bourassa*, *Burns*, *Burpee* (*Sunbury*) *Caron*, *Casey*, *Catudal*, *Cockburn*, *Cuthbert*

Daoust, Desaulniers, Dodd, Farrow, Fleming, Foster, Fréchette, Gagné, Geoffrion, Gillmor, Girouard (Jacques Cartier), Girouard (Kent), Guilbault, Hawkins, Hay, Hickey, Holton, Homer, Ives, Jamieson, Jenkins, Kinney, Kranz, Labrosse, Laurier, Lesage, Lister, Macmaster, Massue, McIsaac, McMullen, Méthot, Montplaisir, Ouimet, Pinsonneault, Ray, Reid, Richey, Rinfret, Robertson (Shelburne), Scriver, Small, Smyth, Somerville (Brant), Springer, Sproule, Tassé, Taylor, Thompson, Tupper (Picton), Vanasse, Wallace (Albert), Weldon, Wells, Wheeler et Wright.—69. Et que se quorum du dit comité se compose de sept membres.

5. ORDRES PERMANENTS.—Messieurs Auger, Bain, Baker (Victoria), Beaty, Bergeron, Bourbeau, Burnham, Casgrain, Coughlin, Daly, Dawson, De St. Georges, Dundas, Dupont, Ferguson (Leeds et Grenville), Ferguson (Welland), Gault, Gigault, Gillmor, Gordon, Grandbois, Gunn, Hackett, Houde, Hurteau, Innes, Irvine, Jackson, Keefer, Landerkin, Livingstone, McDonald (Cap Breton), Macmillan (Middlesex), Massue, Méthot, Moffat, O'Brien, Paterson (Brant), Patterson (Essex), Rinfret, Sutherland (Oxford) et Wood (Brockville).—42. Et que le quorum du dit comité se compose de sept membres.

6. IMPRESSIONS.—Messieurs Baker (Missisquoi), Bergin, Bourassa, Howell, Desjardins, Foster, Houde, Landry, McDonald (Cap Breton), Ross (Middlesex), Somerville (Brant), Tassé, Thompson, Trow et White (Cardwell).—15.

7. COMPTES PUBLICS.—Messieurs Baker (Victoria), Béchard, Bergeron, Bergin, Blake, Blanchet, Howell, Burpee (Saint-Jean), Charlton, Cimon, Colby, Costigan, Coursol, Desaulniers, Farrow, Ferguson (Welland), Glen, Grandbois, Hawkins, Holton, Ives, Jenkins, Kilvert, King, Laurier, Mackenzie, Massue, McDougald, McLellan, Mulock, Pope, Riopel, Robertson (Shelburne), Ross (Middlesex), Rykert, Scriver, Smyth, Somerville (Brant), Sutherland (Selkirk), Tilley, Tupper (Cumberland), White (Cardwell), White (Hastings), Wood (Brockville) et Wood (Westmoreland).—45. Et que le dit quorum se compose de neuf membres.

8. BANQUES ET COMMERCE.—Messieurs Abbott, Allison, Béchard, Bernier, Blake, Bossé, Bourbeau, Howell, Bryson, Burnham, Burpee (Saint-Jean), Burpee (Sunbury), Cameron (Huron), Cameron (Victoria), Campbell (Victoria), Carling, Casgrain, Chapleau, Charlton, Cochrane, Coursol, Curran, Cuthbert, Daly, Davies, Dawson, Desjardins, Dickinson, Dugas, Dundas, Dupont, Fairbank, Fleming, Forbes, Fortin, Gault, Gigault, Girouard (Jacques Cartier), Glen, Guillet, Gunn, Hackett, Haggart, Hall, Hesson, Hilliard, Innes, Ives, Jackson, Jamieson, Keefer, Kilvert, Kinney, Kirk, Kranz, Landerkin, Landry, Lesage, Macdonald (sir John), Mackenzie, Mackintosh, Massue, McCallum, McCarthy, McDougald, McGreevy, McMullen, McNeill, Mitchell Moffat, O'Brien, Orton, Ouimet, Paterson (Brant), Picard, Platt, Reid, Robertson (Hamilton), Ross (Middlesex), Rykert, Scott, Scriver, Shakespeare, Somerville (Bruce), Sutherland (Oxford), Tilley, Vail, Vanasse, Wallace (York), Weldon, Williams, Wood (Westmoreland), Wright et Yeo.—94. Et que le quorum du dit comité se compose de neuf membres.

9. IMMIGRATION ET COLONISATION.—Messieurs Allen, Allison, Armstrong, Auger, Bain, Baker (Victoria), Barnard, Béchard, Bell, Benoit, Billy, Blondeau, Bolduc, Bourassa, Bryson, Burnham, Burns, Campbell (Renfrew), Catudal, Cimon, Cochrane, Cockburn, Coughlin, Daly, Dawson, DeBeaujeu, Dickinson, Dugas, Farrow, Ferguson (Leeds et Grenville), Fisher, Fortin, Gagné, Girouard (Kent), Grandbois, Guilbault, Harley, Hawkins, Hay, Hickey, Homer, Hurteau, King, Kirk, Kranz, Labrosse, Mackintosh, McMillan (Huron), McMillan (Vaudreuil), McCraney, McNeill, Montplaisir, Orton, Paterson (Brant), Pinsonneault, Platt, Pope, Ray, Robertson (Hastings), Ross (Lisgar), Royal, Scott, Somerville (Bruce), Springer, Sproule, Sutherland (Selkirk), Taylor, Trow, Tyrwhitt, Vail, Watson, White (Hastings), White (Renfrew), Wigle, Wilson, Woodworth, Wright et Yeo.—78. Et que le quorum du dit comité se compose de neuf membres.

Sur motion de sir John A. Macdonald, secondé par sir Hector Langevin.

Résolu, que cette Chambre concoure dans le dit rapport, en ce qui concerne le comité des ordres permanents.

Ordonné, que M. *Beaty* ait la permission de présenter un bill pour pourvoir à la décharge des personnes qui ont fait faillite par le passé.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Beaty* ait la permission de présenter un bill pour pourvoir à la juste répartition des biens des insolubles.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, met devant la Chambre par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—les comptes publics du Canada pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1882. (*Documents de la session, No. 1.*)

Et aussi,—le rapport de l'auditeur-général sur les comptes de crédit, pour l'année expirée le 30 juin 1882, conformément à l'acte 41 *Victoria*, chapitre 4. (*Documents de la session, No. 6.*)

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, met devant la Chambre par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général, les tableaux du Commerce et de la Navigation, pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882. (*Documents de la session, No. 2.*)

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 16 février 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Beaty*,—la pétition de *D. B. Chisholm* et autres ; et la pétition de la Chambre de commerce de la cité de *Toronto*.

Par M. *Cameron* (*Victoria*),—la pétition de *Nicol Kingsmill* et autres ; la pétition de la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec* ; et la pétition de la compagnie du chemin de fer de transport maritime de *Chignectou*, limitée.

Par M. *McMillan* (*Huron*),—la pétition du conseil municipal du comté de *Huron*.

Par M. *Williams*,—la pétition du Très-révérénd *John McLean*, lord évêque de *Saskatchewan*, et autres.

Par M. *Allen*,—la pétition du *Grange Trust* (limited.)

Par M. *Sutherland* (*Selkirk*),—la pétition de *James Henry Ashdown* et autres, de la cité de *Winnipeg*.

Par M. *Smyth*,—la pétition de *T. L. L. Lewis* et autres, du comté de *Kent*.

Par M. *Kilvert*,—la pétition de *D. B. Chisholm*, et autres.

Par M. *White* (*Hastings*),—la pétition de *Hugh B. Rathbun* et autres, de *Deseronto*.

Par M. *Charlton*,—la pétition du conseil du comté de *Norfolk* ; et la pétition de *William Darling* et autres.

Par M. Paterson (*Brant*),—la pétition des messieurs *Wilson, Smyth et Muirhead*, procureurs de *Peter Wood* de la cité de *Brantford*, et autres.

Par M. Curran,—la pétition du conseil de la Chambre de commerce de *Montréal*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Du conseil municipal du comté d'*Elgin* ; demandant que le gouvernement fédéral nomme un huissier ou des huissiers pour escorter les prisonniers aux pénitenciers.

Des conseils municipaux des comtés d'*Elgin*, d'*Oxford* et de *Simcoe* ; demandant séparément la passation d'un acte à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*.

Des conseils municipaux des comtés de *Haldimand* et d'*Elgin* ; demandant la passation d'un acte pourvoyant au règlement des difficultés s'élevant entre des compagnies de chemins de fer et le public, relativement aux taux et péages.

De *Jean-Baptiste Gauthier*, de *Sorel*, l'un des vétérans de 1812-15 ; demandant que des mesures soient adoptées pour améliorer la position des dits vétérans et pour leur assurer de nouveaux avantages.

De *Hugh Lennon* et autres, fermiers du comté d'*Essex* ; demandant l'imposition d'un droit sur toute espèce de laine et millet à balais, et une élévation des droits imposés sur le lard et le maïs.

Du conseil municipal de la ville de *Chatham*, comté de *Kent* ; demandant qu'il soit pris des mesures pour enlever les obstructions dans la rivière *Thames*.

Du Crédit Foncier Franco-Canadien ; demandant à être placé sur le même pied que les institutions analogues en *Canada*, en ce qui regarde le taux d'intérêt qu'il peut exiger, et que l'acte 44 *Victoria*, chap. 58, soit abrogé.

De *James Crossland* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur, du *Canada* ; demandant certaines modifications à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882.

D'*Edmond Lachance* et autres, du district électoral de *Montgomery* ; demandant certains amendements à l'acte des pêcheries.

M. *Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant aux pétitions suivantes, savoir :—

Du président, des directeurs et de la compagnie du havre de *Grafton* ; demandant la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite compagnie pour celui de compagnie du havre de *Grafton*, pour légaliser certains procédés de la dite compagnie, et pour d'autres fins ;—de la Banque de la *Nouvelle-Ecosse* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à se fondre avec la Banque Union de l'*Île du Prince-Edouard*, à réduire son capital-actions et pour d'autres fins ;—de *D. Blain* et autres ; demandant un acte constitutif sous le nom de Banque Centrale du *Canada* ;—et de la Banque Union de l'*Île du Prince-Edouard* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à se fondre avec la Banque de la *Nouvelle-Ecosse*.

Le délai pour présenter des pétitions pour bills privés expirant demain, votre comité recommande qu'il soit prorogé jusqu'au jeudi, premier jour de mars prochain.

Sur motion de M. *Beaty*, secondé par M. *Kranz*,

Ordonné, que le délai fixé pour recevoir des pétitions en obtention de bills privés soit prorogé à jeudi, le premier jour de mars prochain, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, met devant la Chambre par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport

annuel du ministre des Travaux publics, pour l'exercice 1881-82, sur les travaux placés sous son contrôle. (*Documents de la session, No 10.*)

Et aussi, le rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre, 1882. (*Documents de la session, No 11.*)

M. Caron, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, met devant la Chambre par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport sur l'état de la Milice du Canada, pour 1882. (*Documents de la session, No. 9.*)

Sir John A. Macdonald, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, met devant la Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport annuel de la Division des Affaires des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre, 1882. (*Documents de la session, No. 5.*)

M. Costigan, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, met devant la Chambre par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport, les états et statistiques du Revenu de l'Intérieur de la Puissance du Canada, pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882. (*Documents de la session, No. 4.*)

Aussi, le neuvième rapport sur les Poids et Mesures, qui est le supplément No. II du rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1882. (*Documents de la session, No. 4.*)

Et aussi, le rapport sur la Falsification des Substances Alimentaires, qui est le supplément No. III du rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1882. (*Documents de la session, No. 4.*)

Sur motion de sir John A. Macdonald, secondé par sir Leonard Tilley,

*Résolu*, qu'il soit nommé un comité spécial composé de messieurs Blake, Cameron (Huron); Colby, Daly, Davies, Desjardins, Fortin, Houde, Jenkins, Laurier, Ouimet, Scriver, Tassé, Weldon, Wells, et Wright, pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du parlement, en tant que les intérêts de cette Chambre sont concernés, et pour agir comme membres du comité mixte des deux Chambres au sujet de la bibliothèque.

*Résolu*, qu'il soit envoyé un message au Sénat, communiquant à Leurs Honneurs la résolution précédente.

*Ordonné*, que le greffier porte le dit message au Sénat.

Sur motion de sir John A. Macdonald, secondé par sir Leonard Tilley,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le rapport du comité spécial nommé pour préparer et rapporter les listes des membres devant composer les comités spéciaux permanents de cette Chambre, en ce qui concerne les comités suivants, savoir: Privilèges et Elections; Lois Expirantes; Chemins de fer, Canaux et Télégraphes; Bills Privés; Impressions; Comptes Publics; Banques et Commerce, et Immigration et Colonisation.

Sur motion de sir John A. Macdonald, secondé par sir Charles Tupper,

*Résolu*, qu'il soit envoyé un message au Sénat, priant Leurs Honneurs de vouloir bien s'unir à cette Chambre dans la formation d'un comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement; et les informant que les membres du comité permanent des impressions, savoir: Messieurs Baker (Missisquoi), Bergin, Bourassa, Bowell, Desjardins, Foster, Houde, Landry, McDonald (Cap-Breton), Ross (Middlesex), Somerville (Brant), Tassé, Thompson, Trow et White (Cardwell), agiront comme membres du comité mixte des impressions.

*Ordonné*, que le greffier porte le dit message au Sénat.

*Ordonné*, que *M. Tupper* (*Pictou*) ait la permission de présenter un bill autorisant la fusion de la Banque de la *Nouvelle-Ecosse* avec la Banque Union de l'*Ile du Prince-Edouard*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

*Ordonné*, que *M. Robertson* (*Hamilton*) ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender la loi au sujet de l'audition des causes portées devant les cours criminelles des juges de comté.

Il présente en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

*Ordonné*, que *M. Robertson* (*Hamilton*) ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender la loi concernant la procédure dans les causes criminelles, et les devoirs des juges de paix, hors des sessions, relativement aux personnes accusées de délits poursuivables par voie d'accusation.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

*Ordonné*, que *M. Charlton* ait la permission de présenter un bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

*Ordonné*, que *M. McCarthy* ait la permission de présenter un bill concernant les voituriers par terre.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

*Ordonné*, que *M. Mulock* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

*Sir Leonard Tilley* propose, secondé par *sir Hector L. Langevin*, que mardi prochain, cette Chambre se formera en comité général, pour considérer une certaine résolution à l'effet d'autoriser le gouverneur en conseil à prélever, par voie d'emprunt, en sus des sommes restant encore à emprunter et négociables sur les emprunts autorisés par le parlement, telle somme ou telles sommes de deniers qui peuvent être requises pour payer et acquitter l'emprunt canadien consolidé cinq pour cent, prélevé sous l'autorité du chapitre quatorze des Statuts Refondus de la ci-devant province du *Canada*, après en avoir déduit le montant réservé comme fonds d'amortissement pour acquitter le dit emprunt; le taux d'intérêt sur les sommes à être ainsi prélevées par voie d'emprunt, ne devant pas dépasser quatre pour cent par année.

*Sir Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil privé de la Reine, informe la Chambre, que Son Excellence le Gouverneur-Général ayant été informé de l'objet de cette motion, la recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que mardi prochain, cette Chambre se formera en comité général comme susdit.

Sur motion de *M. Rinfret*, secondé par *M. Bourassa*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de l'ordre en conseil destituant *M. Octave C. de la Chevrotière* de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de *Lotbinière*, comté de *Lotbinière*, et de toutes plaintes, requêtes ou rapports relativement à cette destitution.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil privé de la Reine.



Sur motion de M. *Massue*, secondé par M. *Daoust*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état du nombre de vétérans de 1812, survivants; du nombre de vétérans décédés depuis 1875 et du nombre de veuves des vétérans décédés qui ont fait application pour secours.

Sur motion de M. *Hesson*, secondé par M. *Farrow*,

Résolu, qu'une humbre adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toutes lettres et documents échangés entre ce gouvernement et les gouvernements d'*Ontario* et de *Québec*, depuis le 1er janvier 1882 jusqu'à date, au sujet du fonds d'amélioration des terres et de tous comptes non réglés avec les dites provinces. Aussi un état faisant connaître les balances, s'il en est, actuellement dues aux dites provinces, y compris l'intérêt sur icelles jusqu'au 1er janvier 1883.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Amyot*, secondé par M. *Gigault*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour copie de la réclamation du docteur *Lebel*, de *Saint-Gervais*, pour avoir soigné l'automne dernier l'un des employés de l'Intercolonial, nommé *Dionne*, ainsi que copie de la réclamation du docteur *Renouf* pour le même objet, et un état des sommes à eux payées.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 19 février 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Macmillan (Middlesex)*,—la pétition de *William Woodruff, M.D.*, et autres.

Par M. *Beaty*,—la pétition de *Allan Macdonald* et autres, des Territoires du Nord-Ouest.

Par M. *Gunn*,—la pétition de *James Gillie* et autres; la pétition de *W. H. Stedworthy* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur du *Canada*; et la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Kingston* et *Pembroke*.

Par M. *Tupper (Pictou)*,—la pétition de la compagnie de poudre d'*Acadie*.

Par M. *Wells*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*.

Par M. *Davies*,—la pétition de *Thomas Morris* et *Charles Augustus Hyndham*, de *Charlottetown, Ile du Prince-Edouard*.

Par M. *Cameron (Victoria)*,—la pétition de *George Henry Nichols*, de la cité de *New-York* et autres du *Canada*.

Par M. *Colby*,—la pétition de la compagnie de chemin de fer de *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De la compagnie Nationale d'assurance; demandant qu'il soit passé un acte qui l'autorise à liquider ses affaires, à renoncer à sa charte, et à pourvoir à sa dissolution.

Des professeurs et conférenciers de l'Université *McGill* de *Montréal* ; demandant l'abolition ou une réduction considérable des droits de douane sur les livres.

De la branche auxiliaire de *Montréal* de la société bibliographique britannique et étrangère ; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Écritures-Saintes.

Du très-révérend *Vital Grandin*, évêque catholique romain de *Saint-Albert*, en son propre nom et en celui de l'Association des ecclésiastiques connue sous le nom de Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du *Nord-Ouest* ; demandant à être constitués légalement sous le titre de : les Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du *Nord-Ouest*.

Du conseil municipal du comté de *Grey* ; demandant l'imposition d'un droit sur les laines fines importées en *Canada*.

De *James Gillie* et autres, ingénieurs-mécaniciens de bateaux à vapeur, du *Canada* ; demandant certaines modifications à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882.

De la compagnie d'assurance contre l'incendie, de *Québec* ; demandant qu'il soit passé un acte qui l'autorise à réduire son capital versé et pour autres fins.

De la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Canada* ; demandant qu'il soit passé un acte qui l'autorise à émettre des débiteures ou des bons à terme.

De *D. B. Chisholm* et autres ; demandant la passation d'un acte pour faire revivre et amender les actes 39 *Victoria*, chap. 54, et 40 *Victoria*, chap. 75, concernant la compagnie d'assurance l'Union du *Canada*, et pour changer le nom de la dite compagnie en celui de compagnie d'assurance de la Couronne, du *Canada*.

De la Chambre de Commerce de *Toronto* et du conseil de la Chambre de Commerce de *Montréal* ; demandant la passation d'un acte pourvoyant à la répartition équitable des biens des faillis.

De *Nicol Kingsmill* et autres ; demandant qu'il soit passé un acte qui les autorise à construire un pont pour chemin de fer sur la rivière *Niagara* depuis un endroit sur la rive canadienne entre les chutes de *Niagara* et le pont suspendu, jusqu'à un point situé sur la rive américaine.

De la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec* ; demandant la passation d'un acte pour définir la route du dit chemin de fer à travers la cité de *Toronto*, pour augmenter son capital social et pour autres amendements à sa charte.

De la compagnie du chemin de fer de transport maritime de *Chignectou* (limitée) ; demandant la passation d'un acte qui l'autorise à augmenter son capital social et pour autres fins.

Du conseil municipal du comté de *Huron* ; demandant qu'il soit passé un acte pour établir une cour de commissaires des chemins de fer.

Du très-révérend *John McLean*, évêque de *Saskatchewan*, et autres, du diocèse de *Saskatchewan*, dans les Territoires du *Nord-Ouest* ; demandant la passation d'un acte les autorisant à établir une Université dans le diocèse de *Saskatchewan*.

De la Grange Trust (limitée) ; demandant une charte.

De *James Henry Ashdown* et autres de la cité de *Winnipeg* ; demandant une charte sous le nom de compagnie d'assurance contre l'incendie du *Manitoba* et du *Nord-Ouest*.

De *T. L. L. Lewis* et autres, du comté de *Kent* ; demandant certains amendements à l'acte concernant les brevets d'invention.

De *D. B. Chisholm* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie Fédérale d'assurance sur la vie.

De *Hugh B. Rathbun* et autres, de *Deseronto* ; demandant une charte sous le nom de *H. B. Rathbun* et fils.

Du conseil municipal du comté de *Norfolk* ; demandant que le gouvernement fédéral nomme un huissier ou des huissiers pour escorter les prisonniers aux pénitenciers.

De *William Darling* et autres ; demandant qu'il soit passé un acte à l'effet d'amender l'acte 45 *Victoria*, chap. 124, concernant le conseil d'administration des biens temporels de l'église presbytérienne du *Canada* en rapport avec l'église d'*Ecosse*.

De MM. *Wilson, Smyth et Muirhead*, procureur de *Peter Word*, de la cité de *Brantford*, et autres; demandant une charte sous le nom de Banque Canadienne du comté de *Brant*.

Sir *Hector Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—le relevé des dépenses de la police fédérale pendant l'année 1882, conformément à l'acte 31 *Victoria*, chap. 73, clause 6. (*Documents de la session*, No. 18.)

Sur motion de M. *Jamerson (Huron)*, secondé par M. *Weldon*,  
Ordonné, que le greffier de la couronne en chancellerie comparaisse devant cette Chambre, demain, avec les rapports de la dernière élection pour le district électoral du comté de *King, I.P.E.*, ainsi qu'avec les états des divers sous-officiers-rapporteurs pour le district électoral; et aussi, avec tous documents employés ou requis à la dite élection, ou qui ont pu avoir été transmis au dit officier-rapporteur par tels sous-officiers.

Ordonné, que M. *Beaty* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la Banque Centrale du *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a reçu de Son Honneur le juge en chef *Palmer*, l'un des juges choisis pour la décision des pétitions d'élections, conformément à l'"Acte des élections fédérales contestées, 1874," un jugement et un rapport dans l'affaire de l'élection contestée pour le district électoral du comté *King, I.P.E.*

Lesquels jugement et rapport sont lus, et il est ordonné qu'ils soient entrés dans les journaux de la Chambre comme suit :

### ÉLECTION CONTESTÉE DU COMTÉ DE KING, I.P.E.

*Dans la Cour Suprême de Judicature, pour la province de l'Île du Prince-Edouard.*

#### ACTE DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES CONTESTÉES, 1874.

Élection de deux membres de la Chambre des Communes pour le district électoral du comté de *King*, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, dans la Puissance du *Canada*, tenue le vingtième jour de juin dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux.

La pétition du demandeur est donnée dans les termes suivants :—

PUISSANCE DU CANADA,  
Province de l'Île du Prince-Edouard, }  
savoir :—

La pétition de *Ephraim Bell Muttart*, de *Souris*, dans le comté de *King*, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, susdite, médecin et chirurgien, dont le nom est signé ci-dessous.

1. Votre pétitionnaire, *Ephraim Bell Muttart*, était dûment qualifié pour voter et était candidat à la dite élection.

2. Et votre pétitionnaire déclare que l'élection a été tenue le vingtième jour de juin, A.D., 1882; que votre pétitionnaire *Ephraim Bell Muttart*, *Augustine Colin MacDonald*, *Peter Adolphus MacIntyre* et *James Edwin Robertson* étaient les candidats, et que l'officier-rapporteur a déclaré le dit *Peter Adolphus MacIntyre* dûment élu comme l'un des membres du dit district électoral, et vu que des doutes ont été élevés quant à la qualification du dit *James Edwin Robertson* qui en apparence a obtenu le plus grand

nombre de votes ensuite, l'officier-rapporteur a fait un rapport spécial ou double concernant le dit *James Edwin Robertson* et le dit *Augustine Colin Macdonald*, qui a obtenu le plus grand nombre de votes après le dit *James Edwin Robertson*, et la réception du dit rapport a été publiée par le greffier de la couronne en chancellerie dans la *Gazette du Canada*, à la date du vingt-neuvième jour de juillet, A. D., 1882.

3. Et votre pétitionnaire déclare qu'avant, pendant et après la dite élection, le dit *Peter Adolphus MacIntyre*, par lui-même ou par ses agents, et par et avec d'autres personnes agissant pour lui, a directement et indirectement, illégalement donné et procuré et a permis, en connaissance de cause, de donner et procurer et a aidé à donner et procurer et a, en tout ou en partie, payé des repas, de la boisson et des provisions à diverses personnes et pour diverses personnes ayant droit de voter à la dite élection, et à d'autres personnes et pour d'autres personnes, au nom de tels voteurs, afin de se faire élire et pour être élu, et aussi dans le but d'influencer illégalement telles personnes et autres personnes à donner ou à s'abstenir de donner leurs votes à la dite élection, et en outre il en a agi ainsi envers diverses personnes, à cause de telles personnes ayant ainsi donné ou s'étant abstenus de donner leur vote, ou étant sur le point de voter ou de s'abstenir de voter à la dite élection.

4. Et votre pétitionnaire expose, de plus, que le dit *Peter Adolphus MacIntyre*, par lui-même et ses agents et autres personnes agissant pour lui s'est rendu coupable de pratique corruptrices avant, durant et après la dite élection, et que ses dites élection et nomination ont été et sont irrégulières, illégales et tout-à-fait nulles et de nul effet, et que les dites pratiques corruptrices ont été employées dans le but d'amener l'élection du dit *Peter Adolphus MacIntyre*.

5. Et votre pétitionnaire expose, de plus, que le dit *Peter Adolphus MacIntyre*, par lui-même et ses agents et par et avec d'autres personnes agissant pour lui, s'est rendu coupable d'avoir fait de la corruption, d'avoir traité et d'avoir usé d'influences indues avant, durant et après l'élection, ce pourquoi ses dites élection et nomination ont été et sont irrégulières, illégales et tout-à-fait nulles et de nul effet.

6. Et votre pétitionnaire expose, de plus, qu'avant, durant et après la dite élection le dit *Peter Adolphus MacIntyre*, par lui-même, ses agents et autres personnes agissant pour lui, a, directement et indirectement donné et prêté et convenu de donner et prêter et a offert et promis de procurer et d'essayer de procurer de l'argent et autres valeurs et aussi des situations et emplois à et pour diverses personnes ayant droit de voter à la dite élection et à et pour d'autres personnes agissant pour ces votants afin d'induire ces différents votants à voter ou à s'abstenir de voter à la dite élection; et a aussi par corruption fait les dits dons, prêts, promesses d'argent et autres valeurs et de situations et d'emplois à divers votants à la dite élection et à d'autres personnes agissant pour eux, parce que les dits votants avaient voté ou s'étaient abstenus de voter à la dite élection; et a aussi fait les dits dons, prêts et promesses comme susdit à diverses personnes dans le but de les induire à amener ou essayer d'amener l'élection du dit *Peter Adolphus MacIntyre* à la Chambre des Communes du *Canada* pour le dit district électoral du comté de *King*, et d'obtenir les votes de divers votants à la dite élection.

C'est pourquoi votre pétitionnaire demande qu'il soit décidé que le dit *Peter Adolphus MacIntyre* n'a pas été régulièrement élu et nommé et que son élection est entièrement nulle et de nul effet.

(Signé)

EPHRAIM BELL MUTTART.

Présent lorsque le dit pétitionnaire *Ephraim Bell Muttart* a signé:—

CHARLES McEACHERN.

*J. P.* pour le comté de *King*, Ile du Prince-Edouard.

L'audition de la cause a commencé à *Georgetown*, dans le comté de *King*, mardi, le 12 décembre, A. D., 1882, et s'est continuée, de jour en jour, jusqu'au vendredi, 15

décembre, A.D., 1882, où elle a été ajournée pour être reprise à *Charlottetown*, dans le comté de *Queen*, le jeudi, 4ème jour de janvier, A.D., 1883, puis, après divers ajournements, elle a été définitivement ajournée au jeudi, le 1er février courant, alors que le juge en chef a rendu le jugement suivant :—

Ayant donc apporté toute l'attention dont je suis capable à la loi et aux faits se rattachant à cette cause, ayant donné toute la considération convenable à la savante argumentation présentée en faveur du pétitionnaire, et agissant comme j'ai tâché de le faire, dans l'examen des nombreuses autorités dont plusieurs étaient contradictoires, de façon à me guider sur ce que je considère être le véritable esprit de ces autorités, je conclus que je ne puis accéder à la demande du pétitionnaire.

En conséquence, je déclare que les accusations de pratiques corruptrices et illégales portées contre l'Intimé et ses agents par la pétition qui m'a été soumise, ne sont pas soutenues par la preuve, et je juge et déclare que le dit *Peter Adolphus MacIntyre* est et a été régulièrement élu à un siège dans le parlement du *Canada* ; je le confirme par les présentes dans la possession du siège, et je renvoie la pétition du dit *Ephram Bell Muttart* avec frais à être payés par lui à l'Intimé.

En foi de quoi, je certifie respectueusement ce qui précède à l'honorable l'Orateur de la Chambre des Communes du *Canada*.

ED. PALMER,

*Juge-en-chef de la Cour Supérieure de Judicature  
de la province de l'Île du Prince-Edouard.*

*Charlottetown*, 10 février, 1883.

#### RAPPORT.

Relativement aux accusations de pratiques corruptrices proférées dans la dite pétition, je n'ai pas constaté que des actes de corruption aient été commis par aucun candidat ou par leurs agents, à leur connaissance et avec leur consentement, dans la dite élection.

ED. PALMER,

*Juge en chef.*

M. l'Orateur met devant la Chambre, conformément aux dispositions de l'Acte 34 *Victoria*, chap. 5, clause 12, des listes des actionnaires de la Banque des *Cantons de l'Est*, en date du 2 janvier, 1883,—de la Banque des Marchands du *Canada*, en date du 1er décembre, 1882,—de la Banque du *Bas-Canada*, en date du 30 juin, 1882,—et de la Banque *Jacques-Cartier*, en date du 1er juin, 1882. (*Documents de la session*, No. 19.)

Ordonné, que M. *Williams* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender de nouveau l'Acte 37 *Victoria*, chapitre 50, concernant les sociétés permanentes de construction dans *Ontario*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. *Bourassa*, secondé par M. *Rinfret*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance, requêtes et autres documents relatifs à la nomination d'un maître de poste à *Stottsville*, comté de *Saint-Jean (Québec)*, depuis la démission de *Daniel Salt* jusqu'à ce jour.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes demandes de ventes ou de locations de terrains houillers dans le *Nord-Ouest*, de toute correspondance et rapports à ce sujet, et de tous baux passés pour tels terrains qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre; aussi un relevé des paiements effectués en vertu d'affermages de terrains houillers.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de tous ordres en conseil, et de la commission adressée à certaines personnes, concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer Intercolonial; de toutes instructions adressées aux commissaires et de toute correspondance échangée avec eux; un état des questions qui leur ont été soumises jusqu'à présent, et des honoraires qui leur ont été payés ainsi qu'au secrétaire de la commission; et aussi, un relevé du nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé jusqu'à présent.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance, rapports et ordres en conseil, non encore produits, concernant les remises à être faites aux fabricants canadiens de certains articles nécessaires à la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien*; de toute demande faite pour telle remise et de toute correspondance à ce sujet. Aussi, un état des calculs qui ont servi de base à ces remises, et une évaluation détaillée des sommes probables à être payées à même le Trésor pour chaque classe d'articles, en supposant qu'ils aient été fabriqués en *Canada* en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins de la compagnie, et du pourcentage des remises, *ad valorem*, sur chaque classe de ces articles.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du *Canada* pendant la dernière année fiscale, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre dernier; le chiffre des amendes perçues dans chaque port pendant chacune des périodes précitées, et la manière dont on en a disposé, donnant les noms des fonctionnaires qui en ont reçu une partie et le montant reçu par chacun de ces fonctionnaires à même ce fonds.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un relevé détaillé de toutes les sommes dépensées pour la commission du chemin de fer du *Pacifique canadien*, avec les dates et les noms des personnes qui ont été payées, et le service spécial qui a donné lieu à tel paiement. Aussi, copie de toute correspondance, contrats, comptes ou arrangements, non encore produits, concernant l'impression de la preuve ou du rapport.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance non encore produite concernant les fraudes pratiquées en douane dans l'exportation de la farine ou du blé du *Canada* en acquit des obligations données pour l'importation de la farine ou du blé des *Etats-Unis*; de tous rapports, témoignages et ordres administratifs au sujet de ces fraudes; un relevé faisant connaître l'étendue des fraudes pratiquées, les noms des personnes impliquées et un état des mesures administratives prises à ce sujet.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute la correspondance, non encore produite, concernant l'acte d'extradition du Canada; et de toute proclamation ou ordres en conseil impériaux ou canadiens à ce sujet.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

M. *Davies* propose, secondé par M. *Yeo*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour 1. Copie de tous contrats ou conventions conclus par le ministre des Postes, depuis la dernière session du dernier parlement, pour le transport des malles de l'*Ile du Prince-Edouard*, et de toute correspondance relative à une communication par bateaux à vapeur entre l'île et la terre ferme pendant la saison de navigation.

2. Copie de toute correspondance et documents concernant la traverse d'hiver entre les caps *Traverse* et *Tourmente*.

3. Un relevé de tous les voyages faits par le *Northern Light* pendant l'hiver de 1881-82, avec le chiffre de ses recettes pour transport de marchandises et de voyageurs et des frais entraînés par son exploitation.

4. Copie de tous rapports et correspondances concernant l'étude ou la construction de la voie ferrée dont l'établissement a été autorisée entre le cap *Traverse* et la ligne principale sur l'*Ile du Prince-Edouard*.

M. *McIntyre* propose comme amendement, secondé par M. *Innes*, que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la dite motion : — " copie de toutes instructions adressées à l'agent du département de la Marine et des Pêcheries, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, concernant le service du "*Northern Light*" pendant la saison actuelle, et de toute correspondance à ce sujet."

Et l'amendement étant mis aux voix,—la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour :

1. Copie de tous contrats ou conventions conclus par le ministre des Postes, depuis la dernière session du dernier parlement, pour le transport des malles de l'*Ile du Prince-Edouard*, et de toute correspondance relative à une communication par bateaux à vapeur entre l'île et la terre ferme pendant la saison de navigation.

2. Copie de toute correspondance et documents concernant la traverse d'hiver entre les caps *Traverse* et *Tourmente*.

3. Un relevé de tous les voyages faits par le "*Northern Light*" pendant l'hiver de 1881-82, avec le chiffre de ses recettes pour transport de marchandises et de voyageurs et de frais entraînés par son exploitation.

4. Copie de tous rapports et correspondances concernant l'étude ou la construction de la voie ferrée dont l'établissement a été autorisé entre le cap *Traverse* et la ligne principale sur l'*Ile du Prince-Edouard*.

5. Copie de toutes instructions adressées à l'agent du département de la Marine et des Pêcheries, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, concernant le service du "*Northern Light*" pendant la saison actuelle, et de toute correspondance à ce sujet.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, 20 février 1883.

PRÈRE,

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. Dawson,—la pétition de *William Buckingham* et autres, de la cité de *Winnipeg*.

Par M. Gunn,—la pétition du Sénat du collège de la Reine et des gradués résidents, et autres.

Par M. Scriver,—la pétition de *Arthur Herdman* et autres, volontaires de 1837-33.

Par M. Cameron (*Huron*),—la pétition de la branche auxiliaire d'*Ottawa* de la société biblique britannique et étrangère.

Par M. Fortin,—la pétition de la municipalité de *Pabos*, comté de *Gaspé*.

M. Dawson, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le second rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant aux pétitions suivantes, savoir :—

De la compagnie d'assurance Nationale ; demandant qu'il soit passé un acte qui l'autorise à liquider ses affaires, à renoncer à sa charte, et à pourvoir à sa dissolution ;—de la compagnie d'assurance contre l'incendie de *Québec* ; demandant qu'il soit passé un acte qui l'autorise à réduire son capital versé et pour autres fins ;—de la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Canada* ; demandant qu'il soit passé un acte qui l'autorise à émettre des débetures ou des bons à terme ;—de *Nicol Kingsmill* et autres ; demandant qu'il soit passé un acte qui les autorise à construire un pont pour chemin de fer sur la rivière *Niagara* depuis un endroit sur la rive canadienne entre les chutes de *Niagara* et le pont suspendu jusqu'à un point situé sur la rive américaine ;—de *James Henry Ashdown* et autres, de la cité de *Winnipeg* ; demandant une charte sous le nom de compagnie d'assurance contre l'incendie du *Manitoba* et du *Nord-Ouest* ;—de *Hugh B. Rathbun* et autres, de *Deseronto* ; demandant une charte sous le nom de *H. B. Rathbun et Fils* ;—de *William Darling* et autres ; demandant qu'il soit passé un acte à l'effet d'amender l'acte 43 *Victoria*, chap. 124, concernant le conseil d'administration des biens temporels de l'église presbytérienne du *Canada* en rapport avec l'église d'*Ecosse* ;—et du *Crédit Foncier Franco-Canadien* ; demandant à être placé sur le même pied que les institutions analogues en *Canada*, en ce qui regarde le taux d'intérêt qu'il peut exiger, et que l'acte 44 *Victoria*, chap. 58, soit abrogé.

En ce qui concerne les pétitions du très-révérend *Vital Grandin*, évêque catholique romain de *Saint-Albert*, en son propre nom et en celui de l'association des ecclésiastiques connue sous le nom des Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des territoires du *Nord-Ouest* ; demandant à être constitués légalement sous le titre de : Les révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des territoires du *Nord-Ouest* ;—et du très-révérend *John McLean*, lord évêque de *Saskatchewan*, et autres ; demandant la passation d'un acte les autorisant à établir une université dans le diocèse de *Saskatchewan*, votre comité trouve qu'elles ne sont pas de nature à exiger la publication d'un avis.

Ordonné, que M. *Williams* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer l'Université de *Saskatchewan* et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.



*Ordonné*, que M. *Royal* ait la permission de présenter un bill, à l'effet de constituer en corporation " Les Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des territoires du Nord Ouest."

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *Coursol* ait la permission de présenter un bill autorisant la compagnie Nationale d'assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte, et pourvoyant à sa dissolution.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 16 février 1883, demandant copie de toutes lettres et documents échangés entre ce gouvernement et les gouvernements d'*Ontario* et de *Québec*, depuis le 1er juin 1882 jusqu'à date, au sujet du fonds d'amélioration des terres et de tous les comptes non réglés avec les dites provinces. Ausi un état faisant connaître les balances, s'il en est, actuellement dues aux dites provinces, y compris l'intérêt sur icelles jusqu'au 1er janvier 1883. (*Documents de la session, No. 20.*)

Aussi, un état faisant connaître les nom, grade, salaire et allocation de chaque personne mise à la retraite, la cause de la mise à la retraite,—et si la vacance a été remplie par avancement ou par une nomination nouvelle, et le salaire du nouvel employé, conformément à l'acte du service civil, 45 *Victoria*, chap. 4, clause 53, par. 3. (*Documents de la session, No. 21.*)

Et aussi, un état des paiements portés aux dépenses imprévues, on vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet, 1882, jusqu'à date, conformément à l'acte 45 *Victoria*, chap. 2, cédule B. (*Documents de la session, No. 22.*)

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat informé cette Chambre que Leurs Honneurs ont nommé les honorables messieurs *Alexander, Allan, Almon, Baillargeon, Bellerose, Boucherville de, Bourinot, Campbell, sir Alexander, Chapais, Haythorne, Masson, Montgomery, O'Donohoe, Odell, Power, Ryan, Scott, Stevens, Trudel et Wark*, membres du comité pour aider Son Honneur le Président dans l'administration de la bibliothèque du parlement, en tant que les intérêts du Sénat sont concernés, et pour agir au nom du Sénat comme comité mixte des deux Chambres au sujet de la bibliothèque.

Et aussi, le Sénat informe cette Chambre que Leurs Honneurs ont nommé les honorables messieurs *Cochrane, Ferrier, Guévremont, Haythorne, Kaubach, McLelan, Macfarlane, Northwood, O'Donohoe, Ogilvie, Pelletier, Simpson, Skead, Vidal et Wark*, membres d'un comité pour surveiller les impressions du Sénat pendant la présente session, et pour agir au nom du Sénat comme membres du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement.

M. l'Orateur informe la Chambre, que conformément à l'ordre émis par la Chambre, hier, le greffier de la couronne en chancellerie est présent à la table avec les rapports de la dernière élection pour le district électoral de *King, I.P.E.*

Sur motion de M. *Cameron (Huron)*, secondé par M. *Blake*,

*Ordonné*, que les dites pièces soient maintenant lues; et elles sont lues comme suit :

DISTRICT DU COMTÉ DE KING, }  
PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD. }

Je certifie par les présentes que l'un des membres élus pour le district électoral du comté de *King*, conformément au bref ci-joint, comme ayant obtenu la majorité des votes légalement donnés, est *Peter Adolphus McIntyre*, de *Souris*, dans le comté de *King*, docteur en médecine, et je certifie, de plus, que *James Edwin Robertson*, de

*Montague*, dans le comté de *King*, docteur en médecine, candidat à l'élection tenue en vertu du bref ci-joint, paraît, d'après les rapports des divers sous-officiers-rapporteurs, avoir obtenu ensuite le plus grand nombre de votes donnés à telle élection; et comme il m'a été représenté, lors du compte des votes, par certains des électeurs du dit district électoral ayant droit de voter à telle élection, suivant qu'il ressort des diverses pièces ci-jointes et marquées respectivement des lettres E, F, G, H, et portant mes initiales, que le dit *James Edwin Robertson*, lors de sa nomination comme l'un des candidats à telle élection et à l'époque où elle a été tenue, était un membre déclaré dûment élu pour représenter le quatrième district électoral du comté de *King* dans la Chambre d'Assemblée de la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, et qu'il était pour ce motif déqualifié pour être élu ou déclaré membre de la Chambre des Communes du *Canada* à la dite élection;

Je certifie de plus, par les présentes, que *Augustine Colin Macdonald*, de *Montague Bridge*, dans le comté de *King*, négociant, candidat dûment qualifié à telle élection, a obtenu ensuite le plus grand nombre de votes légalement donnés à telle élection, et je fais, de plus, ce rapport au sujet des dits *James Edwin Robertson* et *Augustine Colin MacDonald*, pour l'information de toutes personnes que cela peut intéresser.

(Signé),

MICHAEL McCORMACK,  
Officier-rapporteur.

Attesté,

(Signé), R. POPE,  
Greffier de la couronne en chancellerie.

E.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD,  
COMTÉ DE KING, }  
GEORGETOWN, SAVOIR:—

A *Michael McCormack*, écuyer, shérif du comté de *King*, et officier-rapporteur, en vertu du bref d'élection pour le district électoral du comté de *King*, daté le 13me jour de mai, 1882.

Nous, les soussignés, électeurs du district électoral du comté de *King* compétents à voter à l'élection des députés pour représenter le dit district à la Chambre des Communes, tenue le 20me jour de juin, 1882, par le présent déclarons,—

Que *James E. Robertson* est et était le 13me jour de juin dernier déqualifié comme candidat dans la dite élection, parce que le dit *James E. Robertson* était, au jour en dernier lieu mentionné, et subséquemment dûment élu et rapporté élu comme député du quatrième district électoral du comté de *King* à la Chambre d'Assemblée de l'*Ile du Prince-Edouard*, lequel dit rapport est dûment inscrit au dos d'un bref d'élection émané le 15me jour de mai 1882 et produit dans le bureau du secrétaire provincial le 27me jour de mai 1882.

Que le dit *James E. Robertson* étant ainsi déqualifié est inéligible comme candidat ou député à la dite Chambre des Communes et que son élection est en conséquence nulle et de nul effet.

Que *Augustine Colin MacDonald* est le député dûment élu pour le district électoral du comté de *King* parce qu'il a reçu la majorité des votes légalement donnés.

Daté à *Georgetown*, ce 27me jour de juin, 1882.

Témoins, WM. SANDERSON,  
" W. S.,  
" W. S.,  
" W. S.,  
" W. S.,  
" W. S.,

ARCHD. J. MACDONALD,  
E. B. MUTIART,  
DENNIS MURPHY,  
THOMAS S. HENRY,  
JOHN ROBERTSON,  
DONALD McLEOD.

## F.

Je certifie par les présentes que je n'ai pas reçu de *James E. Robertson*, écr., M.D., déclaré élu membre de la Chambre d'Assemblée de l'*Ile du Prince-Edouard*, pour le quatrième district électoral du comté de *King*, ni d'aucune autre personne, de sa part, de démission du siège du dit *James E. Robertson* comme membre de la dite Chambre d'Assemblée, et que je n'ai reçu aucun avis de telle démission du dit *James E. Robertson*, ni d'aucun membre ou membres de la dite Chambre d'Assemblée, ni d'aucune personne quelconque, de la part du dit *James E. Robertson*.

Daté à *Charlottetown*, ce 26ème jour de juin, A.D., 1882, à 3 heures p.m.

T. HEATH HAVILAND,

*Lieutenant-gouverneur de la province de l'Ile du Prince-Edouard.*

Témoïn,

W. W. SULLIVAN,  
Procureur-général.

## G.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL,  
ILE DU PRINCE-EDOUARD, 26 juin, 1882.

Je certifie par les présentes que ce qui suit est la vraie copie d'un rapport écrit au dos d'un bref émané le 15ème jour d'avril, 1882, pour l'élection de deux membres pour représenter le quatrième district électoral du comté de *King* dans la Chambre d'Assemblée de cette province, et rapporté à ce bureau par le shérif du dit comté, le 27ème jour de mai, 1882.

"En conformité du bref ci-joint et conformément aux actes de l'Assemblée Générale de l'*Ile du Prince-Edouard*, j'ai fait publier un avis public et une proclamation. Une cour de nomination a été tenue le lundi, premier jour de mai, 1882. Un poll a été demandé, et le lundi, huitième jour de mai, 1882, la votation a eu lieu dans les diverses divisions de votation du quatrième district électoral du comté de *King*. Je rapporte maintenant *James E. Robertson* et *Malcolm MacFadyen*, écuïers, comme ayant obtenu une majorité des votes, et je les ai déclarés dûment élus, conformément à la loi, pour servir comme membres dans la chambre basse d'assemblée pour le quatrième district électoral du comté de *King*.

"La réponse de  
(Signé), "MICHAEL McCORMACK,  
"Shérif du comté de *King*." [L.S.]

"Bureau du shérif,  
"Comté de *King*,  
"27 mai, 1882."

ARTHUR NEWBURY,  
*Sous secrétaire provincial.*

## H.

*Extrait de la "Gazette Royale" publiée par autorité.*

CHARLOTTETOWN, ILE DU PRINCE-EDOUARD,  
3 juin, 1882.

Rapport des membres élus pour servir dans la Chambre d'Assemblée de cette province, pour le comté de *King*, aux termes des brefs d'élection, en date du 15ème jour d'avril, 1882.

4ÈME DISTRICT ÉLECTORAL.—*James E. Robertson* et *Malcolm MacFadyen*.

RÉCAPITULATION des votes inscrits pour chaque candidat aux divers bureaux de votation dans le district électoral du comté de *King*, dans la province de *l'Île du Prince-Edouard*.

Noms des bureaux de votation.	No. des bureaux de votation.	Noms des candidats.				Totaux.	Bulletins.	
		A. C. MacDonald.	P. A. McIntyre.	E. B. Muttart.	J. E. Robertson.		Rejetés.	Maculés et renvoyés.
Portage Lot 47.....	1	113	126	123	117	247	1	.....
Baltic Lot 46.....	2	72	138	74	103	206	3	.....
Souris East.....	3	69	167	82	147	252	12	.....
Souris Line Road.....	4	26	97	30	71	128	4	.....
Rollo Bay Chapel.....	5	57	94	70	81	158	1	.....
Bear River Line Road.....	6	10	108	11	96	120	2	.....
Head of Rollo Bay.....	7	55	60	67	48	118	2	.....
Monticello.....	8	10	82	8	77	96	6	.....
Head St. Peter's Bay, South.....	9	41	81	38	80	125	3	.....
do North.....	10	53	81	48	81	134	1	.....
Webster's Mills.....	11	59	60	61	60	124	1	.....
John O'Brien's.....	12	80	58	76	51	134	7	.....
St. Andrews.....	13	38	79	37	80	117	.....	.....
Peake's Station.....	14	41	40	34	33	77	.....	.....
Red House.....	15	39	105	45	99	149	3	.....
Dundas Court House.....	16	64	66	74	64	148	11	.....
Angus McCormack's Lot 54.....	17	114	70	86	35	161	1	.....
Head of Cardigan.....	18	87	82	73	95	182	1	.....
Findlays.....	19	99	78	30	80	189	11	.....
18 Mile Brook.....	20	124	57	109	49	177	1	.....
Edmunds.....	21	44	10	31	11	50	.....	.....
Whim Road Cross.....	22	61	37	50	54	109	1	.....
Montague Bridge.....	23	79	69	62	90	163	3	.....
St. Mary's Road.....	24	111	46	107	57	171	4	.....
Sentners.....	25	119	62	103	66	184	4	.....
High Bank.....	26	64	42	64	46	112	1	.....
Creightons.....	27	82	66	83	73	143	14	.....
Georgetown.....	28	30	63	118	58	191	6	.....
		1,941	2,124	1,854	2,002	4,163	104	43

MICHAEL McCORMACK,  
Officier-rapporteur.

27 juin, 1832.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une certaine résolution à l'effet d'autoriser le gouverneur en conseil à prélever par voie d'emprunt une somme ou des sommes de deniers pour payer et éteindre l'emprunt consolidé canadien cinq pour cent.

(En comité)

Résolu, qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à prélever, par voie d'emprunt, en sus des sommes restant encore à emprunter et négociables sur les emprunts autorisés par le parlement, telle somme ou telles sommes de deniers qui pourront être requises pour payer et éteindre l'emprunt consolidé canadien cinq pour cent, prélevé sous l'autorité du chapitre 14 des Statuts Refondus de la ci-devant pro-

vince du *Canada*, après en avoir déduit le montant réservé comme fonds d'amortissement pour acquitter le dit emprunt ; le taux d'intérêt sur les sommes à être ainsi prélevées par voie d'emprunt, ne devant pas dépasser 4 pour cent par année.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et,

M. Colby fait rapport que le comité a passé une résolution.

Ordonné, que le rapport soit maintenant reçu.

M. Colby fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit:—

*Résolu*, qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à prélever, par voie d'emprunt, en sus des sommes restant encore à emprunter et négociables sur les emprunts autorisés par le parlement, telle somme ou telles sommes de deniers qui pourront être requises pour payer et éteindre l'emprunt consolidé canadien cinq pour cent, prélevé sous l'autorité du chapitre 14 des Statuts Refondus de la ci-devant province du *Canada*, après en avoir déduit le montant réservé comme fonds d'amortissement pour acquitter le dit emprunt ; le taux d'intérêt sur les sommes à être ainsi prélevées par voie d'emprunt, ne devant pas dépasser 4 pour cent par année.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

Ordonné, que sir *Leonard Tilley*, ait la permission de présenter un bill à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. *Amyot*, secondé par M. *Sproule*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de tous documents relatifs à la cession par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, et par ce dernier au gouvernement provincial, de divers terrains et notamment de celui sur lequel est érigé la terrasse *Frontenac*, en la cité de *Québec*.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *O'Brien*, secondé par M. *McNeill*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour un état donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'*Ontario*, *Québec*, *Nouveau-Brunswick* et *Nouvelle-Ecosse*, depuis le 1er jour de juillet, 1856, jusqu'au 1er jour de juillet, 1882, et les objets auxquels les sommes ainsi perçues ont été appliquées ; aussi, un état désignant les différentes propriétés dont partie a été ainsi vendue ou louée, et le nombre d'acres dans chaque cas.

Sur motion de M. *Cameron (Huron)*, secondé par M. *Béchar*d,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour un état indiquant jusqu'au 1er janvier 1883, le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéro un des règlements concernant les terres, en date du 23 décembre, 1881 ; les noms des personnes qui ont fait ces demandes, la date de la demande et la quantité de terre demandée dans chaque cas ; aussi, un état indiquant jusqu'au 1er janvier, 1883, le nombre total de demandes de concessions de terres pour fins de colonisation conformément au projet numéro deux des règlements concernant les terres en date du 23 décembre, 1881 ; les noms des personnes qui ont fait ces demandes, la date de la demande et la quantité de terre demandée dans chaque cas.

Sur motion de M. *Cameron (Huron)*, secondé par M. *Béchar*d,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour un état faisant connaître le nombre total de demandes de concessions de terre pour fin

de colonisation conformément au projet numéro un des règlements concernant les terres promulgués par le département de l'Intérieur du 23 décembre, 1881, dans lesquelles les conditions ont été remplies et des concessions ont été accordées ou des demandes ont été acceptées; les noms des particuliers auxquels telles concessions ont été faites ou dont les demandes ont été agréées, la date de chaque demande, la date à laquelle la concession a été faite ou la demande a été agréée, dans chaque cas, la quantité de terre concédée à chaque personne, et la situation de la concession; la somme d'argent reçue de chaque personne, le montant total des sommes payées et la quantité totale de terres concédée, jusqu'au 1er janvier, 1883.

Sur motion de *M. Cameron (Huron)*, secondé par *M. Béchard*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour un état faisant connaître le nombre totale de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéro un des règlements concernant les terres en date du 23 décembre, 1881, dans lesquelles les conditions de paiement n'ont pas été accomplies et un délai a été accordé; le nom de la personne qui a fait la demande, la date de la demande, la date du délai, sa durée, la situation de la concession demandée, l'étendue de la concession demandée dans chaque cas; l'étendue totale des concessions pour lesquelles tels délais ont été accordés, le montant total de deniers à recevoir et le montant total des premiers versements faits ou à faire en vertu de ces arrangements.

Sur motion de *M. Cameron (Huron)*, secondé par *M. Béchard*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous règlements promulgués par le département de l'Intérieur au sujet de l'administration ou de la vente des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage et des emplacements de ville, depuis le 23 décembre, 1881.

Sur motion de *M. Cameron (Huron)*, secondé par *M. Béchard*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant le nombre total d'acres de terres publiques arpentées dans le *Kiwanin*, le *Manitoba* et le territoire du *Nord-Ouest*, pendant l'année 1882, et le coût de tel arpentage, par acre; aussi, un état du nombre total d'acres de terres publiques arpentées antérieurement, et le coût de tel arpentage, par acre.

Sur motion de *M. Cameron (Huron)*, secondé par *M. Béchard*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un relevé du nombre total d'acres de terres publiques vendues pendant l'année 1882; du nombre de personnes auxquelles ces ventes ont été faites; du prix moyen obtenu, et du produit total des ventes.

Sur motion de *M. Cameron (Huron)*, secondé par *M. Béchard*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître chaque formule de lettres patentes, d'arrangements ou de conventions entre les compagnies et le gouvernement au sujet des concessions pour fins de colonisation; la date à laquelle ils ont été émis ou faits dans chaque cas; le nom de la compagnie concessionnaire et la nature de la convention intervenue, dans chaque cas.

Sur motion de *M. Forbes*, secondé par *M. Gillmor*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance relative au transfert à *Richmond, Halifax*, de *William D. McCallum*, chef du mouvement à *Truro, N.-E.*, pendant la période comprise entre le 1er septembre, 1881, et le 7 décembre, 1881. Aussi, toute correspondance depuis le 7 décembre, 1881, et le 25 mars, 1882, touchant son transfert à *Truro*, où on lui a offert une position subalterne, et des recommandations qui ont donné lieu à cette offre. Aussi, toute correspondance depuis le 25 mars, 1882, jusqu'à la date de son renvoi définitif le 5 septembre, 1882, et de la correspondance subséquente, s'il en est. Aussi, toute correspondance adressée par *James Coleman*, surintendant à *Truro*, touchant la

promotion, le renvoi ou la dégradation du dit *W. D. McCallum*. Aussi, toute autre correspondance adressée à *D. Pottinger*, surintendant principal à *Moncton*. Aussi, toute la correspondance semblable adressée à sir *Leonard Tilley*; la correspondance adressée par *D. Pottinger* à *C. Schreiber*; la correspondance de *C. Schreiber*, et autres, à sir *Charles Tupper*, tout portant sur le même sujet. Aussi toute recommandations et rapports de toutes personnes quelconques, touchant le renvoi ou la dégradation du dit *W. D. McCallum*, adressés aux différents chefs de département; et tous rapports d'enquêtes à ce sujet.

Sur motion de *M. Bourassa*, secondé par *M. Auger*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état comprenant les noms et résidence de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant la dernière année fiscale, ainsi que le montant donné à chacun.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 21 février, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par *M. Landerkin*,—la pétition de la société des missions de l'église Méthodiste Wesleyenne en *Canada*.

Par *M. Kirk*,—la pétition du révérend *John L. George*, et autres, de *Sherbrooke*, comté de *Guysborough*, *Nouvelle-Ecosse*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :—

De *William Woodruff*, M.D., et autres; demandant une charte sous le nom de la Banque de *London* en *Canada*.

De *Allan Macdonald* et autres, des Territoires du *Nord-Ouest*; demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer de la *Montagne de Bois*, de la *Qu'Appelle* et du *Prince-Albert*.

De *James Gillie* et autres; et de *W. H. Stedworthy* et autres, ingénieurs de bateaux à vapeur du *Canada*; demandant certains amendements à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882.

De la compagnie du chemin de fer de *Kingston* et *Pembroke*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à augmenter son capital social et pour d'autres amendements à sa charte.

De la compagnie des Poudre de l'*Acadie*; demandant une charte.

De la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à réunir ou à louer sa ligne ferrée à la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*, ou à celle du chemin de fer du Sud du *Canada* ou à toutes les deux; ou à prendre des arrangements avec la compagnie du chemin de fer de jonction de *London* pour exploiter en commun les deux voies ferrées; aussi, pour obtenir de nouveaux pouvoirs de circulation sur la voie appartenant à la compagnie du chemin du Nord ou utilisée par elle, dans la cité de *Toronto*.

De *George Henry Nichols*, de la cité de *New-York*, et autres, du *Canada*; demandant une charte sous le nom de compagnie des phosphates et mines, du *Canada*.

De la compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de compa-

gnie du Grand chemin de fer du Nord du Canada, à augmenter l'émission de ses bons, et pour d'autres amendements à sa charte.

La pétition de *Thomas Morris* et *Charles Augustus Hyndman*, de *Charlottetown, Ile du Prince-Edouard*, présenté lundi dernier ; demandant une indemnité pour les pertes sérieuses et exceptionnelles qu'ils prétendent avoir subies par suite de la mise en opération de l'Acte de Tempérance du Canada, 1878,—étant lue ;

M. l'Orateur décide,—“ Qu'elle ne peut être reçue, vu que l'octroi de ses conclusions entraînerait la dépense de deniers publics.”

M. *Pope*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport requis par la clause 25 de l'“ Acte concernant les recensements et les statistiques, de 1879,” sur les travaux faits et les sommes dépensées pendant l'année civile, 1882. (*Documents de la session, No. 24.*)

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—un état détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du Secrétaire d'Etat du Canada, conformément à l'Acte 31 *Victoria*, chap. 38, clause 15. (*Documents de la session, No. 25.*)

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—un état des mandats spéciaux émis par le Gouverneur-Général depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte 41 *Victoria*, chapitre 7, clause 32, par. 2, pour l'exercice 1881-82 :—et un état semblable pour l'exercice 1882-83. (*Documents de la session, No. 26.*)

Ordonné, que M. *Desjardins* ait la permission de présenter un bill concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Bossé* ait la permission de présenter un bill à l'effet de réduire de nouveau le capital social de la compagnie d'assurance de *Québec* contre les accidents du feu.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Sutherland (Selkirk)* ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer la compagnie d'assurance du *Manitoba* et du *Nord Ouest* contre l'incendie.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Richey* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier la loi concernant la cruauté envers les animaux.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de Sir *Hector Langevin*, secondé par Sir *Charles Tupper*,

Ordonné, que messieurs *Fairbank, Hesson* et *Houde* soient ajoutés au comité d'immigration et de colonisation.

Ordonné, que messieurs *Amyot, De St-George* et *Haggart* soient ajoutés au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, et que le nom de M. *Dawson* soit substitué à celui de M. *Houde*, sur le comité des chemins des chemins, de fer, canaux et télégraphes.

Ordonné, que M. *Cameron (Victoria)*, soit ajouté au comité des Bills Privés.

Ordonné, que messieurs *Houde* et *Cattdal* soient ajoutés au comité des banques et du commerce.



Sur motion de M. Bergeron, secondé par M. Massue,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des rapports faits par la Banque de Saint-Jean, au gouvernement, tant annuels que mensuels, depuis 1875. Aussi, copie des certificats accordés par la trésorerie à la dite banque, lors de l'ouverture de ses opérations.

Sur motion de M. Blake, secondé par M. Burpee (St-Jean),

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie de tous ordres en conseil et ordres administratifs, non encore produits, concernant la mouture en entrepôt, ou des règlements pour la mouture en entrepôt ou pour l'importation du blé ou de la farine de provenance ou de manufacture des *Etats-Unis* ; aussi, copie de toute correspondance avec les autorités des *Etats-Unis* au sujet du transport du blé du Canada aux *Etats-Unis* ou à travers leur territoire, et de tous règlements des autorités douanières des *Etats-Unis* touchant tel transport.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. Blake, secondé par M. Burpee (St-Jean),

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, un relevé de toutes les sommes payées à l'honorable John O'Conner depuis qu'il s'est démis de sa charge, avec dates et détails. Aussi, copie de tout document faisant connaître l'arrangement en vertu duquel telles sommes ont été payées.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. Blake, secondé par M. Burpee (St-Jean),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état dressé d'après les dossiers des élections à la présente Chambre des Communes, indiquant le nombre de votes inscrits pour les candidats respectifs dans les divers districts électoraux, et dans leurs diverses subdivisions ; aussi, le nombre de bulletins rejetés et maculés dans chaque subdivision, à la dernière élection générale, et aussi à chaque élection tenue subsequently jusqu'à date ; aussi, le nombre d'électeurs inscrits sur la liste des électeurs, avec le chiffre de la population telle que donnée par le dernier recensement de chaque subdivision, soit que l'élection ait été faite par acclamation ou au scrutin ; aussi, un état séparé dans chaque cas où une nouvelle addition, ou un décompte a été fait, indiquant les changements produits dans chaque subdivision et dans le district lors de tel décompte, avec le nombre de bulletins rejetés qui avaient précédemment été acceptés, et de ceux acceptés lorsqu'ils avaient été précédemment rejetés, dans toute telle subdivision, et les motifs, en tant qu'on a pu les obtenir, de tel rejet ou acceptation.

Sur motion de M. Blake, secondé par M. Burpee (St-Jean),

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, un état détaillé, avec dates, de toute dépenses faites au sujet de la commission ou de l'autorisation, donnée à l'honorable James Cockburn, C.R., de réviser les statuts fédéraux, et copie de la commission ou de l'autorisation, et de tous rapports faits par lui à ce sujet.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. Blake, secondé par M. Burpee (St-Jean),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie du contrat, correspondance, rapports, et relevés de paiements relatifs à la fabrication de canons de grand modèle pour le gouvernement du Canada.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour une liste des officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale de 1882, autres que les régistrateurs ou shérifs, et la profession et le domicile de tels officiers, et une liste des shérifs et régistrateurs des districts dans lesquels tels autres officiers-rapporteurs ont été nommés.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance échangée avec M. *J. A. Miller*, ci-devant juge de la Cour du Banc de la Reine, *Manitoba*, antérieurement à sa nomination, au sujet de sa promotion à la charge de juge de cette cour, et après sa nomination, au sujet de la démission de sa charge.

M. *Blake* propose, secondé par M. *Laurier*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour un état indiquant le nombre total des licences pour la coupe du bois demandées et accordées ou refusées, jusqu'au 1er février, 1883.

2. La superficie couverte par chaque licence ou demande.

3. Le montant du premium ou bonus par mille carré, et la somme totale payée au gouvernement et reçue par lui pour toute telle licence.

4. Les nom et domicile de chaque personne qui a demandé une licence.

5. La date de chaque demande de licence, et le nombre d'années pour lesquelles chaque licence est accordée.

6. Les honoraires de la couronne ou droit de souche imposés ou imposables pour chaque licence.

7. L'essence, la qualité et la quantité du bois dans chaque concession.

8. Copie de toutes réclamations présentées au gouvernement pour toute telle concession par toutes personnes quelconques, et de toutes pétitions, remontrances ou communications adressées ou présentées au gouvernement concernant telles concessions, licences ou bois, et de toute correspondance échangée avec le gouvernement au sujet de telle réclamation, ou se rapportant en quelque manière aux dites concessions, terrains, licences ou bois, et la décision prise par le gouvernement à ce sujet; aussi, copie de toutes cartes ou plans indiquant la situation et l'étendue de telles licences ou permis.

Et un débat s'ensuivant;

Sur motion de M. *Burpee* (*St-Jean*), secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, que le débat soit ajourné.

Sur motion de M. *Dawson*, secondé par M. *Royal*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie des renseignements recueillis par l'entremise des officiers du gouvernement et de toute correspondance avec les autorités impériales ou autrement, touchant la durée de la saison de navigation dans la baie d'*Hudson*, indiquant, en autant qu'on a pu s'en assurer, les dates auxquelles les détroits sont suffisamment libres pour permettre le passage des steamers ou des voiliers, les sondages qui ont été pratiqués, et dans quelle étendue la baie se congèle, si c'est en totalité ou seulement sur une distance de quelques milles à partir du rivage.

Aussi, copie de tous rapports et documents relatifs aux ressources probables de la baie d'*Hudson*, indiquant approximativement le nombre et la valeur des baleines, lous-marins, morses et marsouins capturés annuellement dans ses eaux; si les rumeurs qui circulent sur l'abondance de la morue dans diverses parties de la baie ont été reconnues comme authentiques, et quelles sont, sur sa côte orientale, les rivières les plus avantageuses pour la pêche du saumon.

Aussi, copie de tous rapports sur les richesses minières des régions voisines de la baie et des îles qu'elle renferme, indiquant dans quelle partie on a trouvé de la houille, et quelles sections du pays sont reconnues comme contenant du minerai de fer, de cuivre et de plomb ainsi que des métaux précieux.

Aussi, une carte de la baie d'*Hudson* et des détroits faisant voir les explorations les plus récentes.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Casgrain*, secondé par *M. Watson*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance relative à la construction d'une rallonge au quai de *Saint-Jean-Port-Joli*, comté de *L'Islet*; des demandes faites pour surveiller les travaux; des nominations, si on en a fait; des plans et relevés; des soumissions (s'il en est) demandées et reçues, pour les matériaux et la construction; le tout à dater de l'ouverture du crédit voté à cet effet pendant la dernière session du parlement.

*M. Hesson* propose, secondé par *M. Curran*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance qui a pu être échangée entre Son Excellence le Gouverneur-Général et le gouvernement impérial au sujet du choix du successeur de Son Excellence dans la haute position de gouverneur-général qu'il occupe si dignement à l'entière satisfaction et à l'admiration du peuple canadien.

Et un débat s'ensuivant,—la dite motion est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de *M. Paterson (Brant)*, secondé par *M. Scriver*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état de toutes réclamations faites depuis le 2 mars 1882, pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation, donnant le nom de toutes les personnes qui ont présenté une demande, leur siège d'affaires, les articles pour lesquels le drawback a été demandé et le montant de chaque réclamation, faisant la différence entre celles qui ont été acceptées et celles qui ont été désavouées, et celles qui sont sous considération et qui n'ont pas été décidées, et donnant le motif de tel désaveu; aussi, copie de tous règlements promulgués par le département au sujet de telles réclamations, ainsi que copie de toute réclamation acceptée et de la déclaration sous serment qui l'accompagne de chaque exportateur de bouilloires, engins, machines à coudre ou autres articles en fer.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Jeudi, 22 Février 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par *M. Armstrong*,—la pétition de *J. Johnston* et autres, de *Lobo* et *Caradoc*.

Par *M. Blake*,—la pétition du collège universitaire de *Toronto*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *William Buckingham* et autres, de la cité de *Winnipeg*; demandant une charte sous le nom de compagnie d'amélioration de la rivière *La Pluie*.

Du Sénat du collège de la Reine et des gradués résidents, et autres; demandant l'abolition des droits sur les livres.

De la branche auxiliaire d'*Ottawa* de la société biblique britannique et étrangère; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Ecritures-Saintes.

De la municipalité de *Pabos*, comté de *Gaspé*; demandant qu'il soit adopté, des mesures de nature à assurer la construction d'un havre à l'entrée de la rivière du Grand *Pabos*.

La pétition de *Arthur Herdman*, et autres, volontaires de 1837-38 présentée mardi dernier, demandant que la Chambre prenne en considération l'opportunité de leur accorder une pension ou un octroi de terre pour services rendus,—étant lue;

M. l'Orateur décide,—“Qu'elle ne peut être reçue, vu que l'article 85 du règlement requiert la signature d'au moins trois pétitionnaires sur la feuille qui contient les conclusions d'une pétition, et que la présente pétition ne porte aucune signature sur la feuille contenant les conclusions.”

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—le rapport officiel de la distribution des statuts du *Canada*, 45 *Victoria*, quatrième session, quatrième parlement, 1882. (*Documents de la session*, No. 28.)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, conformément à une résolution adoptée par cette Chambre, le 20 février 1882,—un rapport donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du *Pacifique* canadien jusqu'à la date la plus rapprochée, et spécialement tous les détails concernant,—

1. le choix de la route;
2. le progrès des travaux;
3. le choix ou la réserve des terres;
4. le paiement de deniers;
5. la construction des embranchements;
6. le progrès des travaux sur ces embranchements;
7. les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises;
8. les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent;
9. les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la présentation de l'état;

10. copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement de la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, concernant les affaires de la compagnie. (*Documents de la session*, No. 27.)

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, conformément à une résolution adoptée par cette Chambre le 20 février, 1882,—un rapport de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien en compte avec le gouvernement du *Canada*, savoir:—Compte d'avances sur rails—compte d'obligations hypothécaires—compte courant—et compte de subvention. (*Documents de la session* No. 27b.)

Aussi, un memorandum quant à la substitution d'actions de la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley* pour \$1,000,000 déposées en espèces par la Cie du chemin de fer du *Pacifique* canadien. (*Documents de la session*, No. 27a.)

Et une cédule de la correspondance au sujet des obligations hypothécaires du *Pacifique* canadien. (*Documents de la session*, No. :7c.)

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie des jugements dans la cause de *Russell vs. la Reine* dans la Cour Suprême du *Canada* et le Conseil Privé, et des jugements dans toutes cours provinciales de juridiction supérieure ou dans la Cour Suprême du *Canada*, dans toutes les causes traitant de la question du droit d'une législature provinciale de passer des lois affectant, réglomentant ou restreignant le nombre ou le caractère des personnes licenciées pour vente des liqueurs enivrantes ou les heures de telle vente.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 23 Février, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Tassé*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Montréal, Ottawa et Occidental* ; et la pétition de *J. W. Dawson* C.M.G., président, et de l'honorable *P. J. O. Chauveau*, vice-président, et autres, membres de la Société Royale du *Canada*.

Par M. *Colby*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer l'*Atlantique* et du *Nord-Ouest*.

Par M. *Coursol*,—la pétition du Lieutenant-Colonel *John Fletcher*, ci-devant sous-adjudant-général, commandant du 15<sup>ème</sup> district militaire.

Par M. *Fortin*,—la pétition de *N. G. Tremblay*, maire, et autres, de *Grand Pabos*, comté de *Gaspé*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De la Société des Missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de Société des Missions de l'Eglise Méthodiste du *Canada*, pour étendre ses pouvoirs comme corporation, et pour autres amendements à sa charte.

Du rév. *John L. George* et autres, de *Sherbrooke*, comté de *Guysborough, N.-E.* ; demandant que des mesures soient prises pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

M. *Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre, le troisième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant aux pétitions suivantes, savoir :—

De la compagnie du chemin de fer d'*Ontario et Québec* ; demandant la passation d'un acte pour définir davantage la route du dit chemin de fer à travers la cité de *Toronto*, pour augmenter son capital social et pour autres amendements à sa charte ;—du président, des directeurs et des actionnaires de la Banque des Cultivateurs, de *Rustico, Ile du Prince-Edouard* ; demandant que leur charte soit continuée jusqu'en 1891 ;—de *William Woodruff*, M.D., et autres ; demandant une charte sous le nom de La Banque de *London* en *Canada* ;—de *D. B. Chisholm* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie d'Assurance Fédérale sur la vie ;—et de *M. W. Baby* et autres ; demandant la passation d'un acte à l'effet de les constituer en une compagnie ayant pour objet de contruire une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de *Québec* au lac *St-Jean*, dans la province de *Québec*, jusqu'à un point sur ou près de la côte de la baie de *James*, et pour autres fins.

Le délai pour présenter des bills étant expiré, votre comité recommande qu'il soit prorogé jusqu'au lundi, 12 mars prochain.

M. *McLelan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le quinzième rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882. (*Documents de la session, No 7.*)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, conformément à une résolution de cette Chambre, du 20 février, 1882,—un memorandum sur le progrès des travaux de construction du chemin de fer du *Pacifique* canadien, daté de *Montréal*, le 21 février, 1883. Aussi une carte de la

région que traversera le chemin de fer du *Pacifique* canadien. (*Documents de la session, No. 27d.*)

Sur motion de *M. Beaty*, secondé par *M. Kranz*,  
Ordonné, que le délai fixé pour recevoir des pétitions en obtention de bills privés, soit prorogé à lundi le douzième jour de mars prochain, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents.

Ordonné, que *M. White (Hastings)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer une compagnie sous le nom de "*H. B. Rathbun et Fils*."

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que *M. Wells* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'acte constituant la compagnie du chemin de fer d'*Ontario et Québec*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Sur motion de *M. Colby*, secondé par *M. White (Hastings)*,

Ordonné, que les documents suivants, soient renvoyés au comité des comptes publics, savoir : Comptes Publics du *Canada* pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882,—et Rapport de l'Auditeur-Général sur les comptes de crédit pour la même année ;—état faisant connaître les noms, grade, salaire et allocation de chaque personne mise à la retraite, la cause de la mise à la retraite, si la vacance a été remplie par avancement ou par une nomination nouvelle, et le salaire du nouvel employé ; et aussi, état des paiements portés aux dépenses imprévues, en vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet, 1882, jusqu'à date,—et état des mandats du Gouverneur Général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83.

Ordonné, que *M. Davies* ait la permission de présenter un bill à l'effet de proroger l'acte qui incorpore certaines personnes sous le nom de président, directeurs et compagnie de la *Farmers' Bank of Rustico*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que *M. Dawson*, ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la Banque de *London*, en *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que *M. Robertson (Hamilton)*, ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender la loi criminelle et de déclarer délit le fait de laisser sans entourage et protection les trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur des eaux navigables et fréquentées.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que *M. Caron* ait la permission de présenter un bill à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la Milice et la Défense du *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour mardi prochain.

Résolu, qu'il soit nommé un comité spécial composé de messieurs *Jenkins, Hackett, MacIntyre, Wood (Westmoreland)* et *McIsaac*, chargé de considérer la question de la communication, au moyen de vapeurs, entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la terre ferme, en été et en hiver, avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir personnes papiers et documents.

Sur motion de M. *Curran*, secondé par M. *McGreevy*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état contenant les noms des personnes au service du département des Douanes, dans la ville de Montréal, comme commis surnuméraires, et qui ont été constamment employées pendant pas moins de six mois préalablement au premier jour de juillet, 1882.

Sur motion de M. *Shakespeare*, secondé par M. *Baker*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance entre le gouvernement de la *Colombie-Anglaise*, et le gouvernement du *Canada* relativement à l'immigration dans la *Colombie-Anglaise*; aussi, de toute correspondance au sujet de l'immigration chinoise.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour une carte ou des cartes montrant (1) le tracé du chemin de fer du *Pacifique* canadien jusqu'où il a été approuvé ou construit; (2) le tracé jusqu'où il a été proposé au gouvernement sans être encore approuvé; (3) le tracé de tout embranchement construit et de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, autant que le gouvernement en a reçu avis; (4) les terres mises en ré-serve pour la compagnie mais non encore cédées; (5) les terres cédées; (6) les terres demandées mais non encore mises en réserve.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toutes dépêches, correspondance et télégrammes entre les gouvernements du *Royaume-Uni* et du *Canada* et entre le gouvernement du *Canada* et du haut-commissaire, touchant les négociations pour des arrangements commerciaux avec la *France*, l'*Espagne* ou d'autres contrées, et de tous rapports du haut-commissaire sur le sujet.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Burpee* (*Saint-Jean*), secondé par M. *Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état détaillé des recettes et dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet, 1882, au 1er février, 1883.

Sur motion de M. *Burpee* (*Saint-Jean*), secondé par M. *Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état des importations et exportations du 1er juillet, 1882, au 1er janvier, 1883, donnant les quantités et la description des articles, suivant la formule employée pour les relevés mensuels publiés dans la *Gazette*, et indiquant les pays avec lesquels s'est fait ce commerce d'importation et d'exportation.

Sur motion de M. *Burpee* (*Saint-Jean*), secondé par M. *Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état de la quantité de tonnes de charbon exporté de chaque port de la *Nouvelle-Ecosse*, pendant l'année expirée le 30 juin, 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882, et les pays où il a été exporté; aussi, indiquant séparément les quantités expédiées par voie ferrée et par eau dans les ports de *Québec* et d'*Ontario*, et les noms de ces ports.

Sur motion de M. *Burpee* (*Saint-Jean*), secondé par M. *Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître toutes les demandes faites pour *drawbacks* sur les matériaux.

employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin, 1882, et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882; donnant le nom de la personne qui a fait la demande, le nom et le tonnage du navire, le montant demandé et le montant payé.

Sur motion de *M. Burpee (Saint-Jean)*, secondé par *M. Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial calculés pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre, 1880, 1881 et 1882, sous les mêmes chefs que dans le relevé annuel B., chemin de fer Intercolonial, dans les comptes publics.

Sur motion de *M. Burpee (Saint-Jean)*, secondé par *M. Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état du montant total d'argent reçu par le gouvernement pour les ventes de terres publiques dans le *Manitoba* et les Territoires du *Nord-Ouest* pendant l'année civile 1882; le nombre des ventes, le montant reçu dans chaque agence et chaque canton, les noms des compagnies auxquelles des ventes ont été faites, la superficie vendue à chacune et le montant reçu de chacune.

Sur motion de *M. Burpee (Saint-Jean)*, secondé par *M. Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état donnant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année finissant le 31 décembre, 1882, indiquant chaque espèce de matériel roulant et si ce matériel a été acheté en vertu d'un contrat ou autrement; les personnes de qui il a été acheté et le coût de chaque espèce. Aussi, un état montrant ce qui a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement, nommant chaque espèce.

Sur motion de *M. Holton*, secondé par *M. Trow*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute la correspondance relative à la destitution de *John D. Mc Millan* de son emploi comme garde-pêche, et à la nomination à sa place de *David Baker*; aussi copie de tous ordres administratifs ou autres ordres touchant telles destitution et nomination ainsi que leurs causes.

Sur motion de *M. Kirk*, secondé par *M. Armstrong*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour tous les papiers, résolutions, pétitions, télégrammes, rapports et correspondance relatifs au changement de la route postale entre *Antigonish* et *Guysborough, Nouvelle-Ecosse*; aussi, du contrat passé entre le ministre des Postes et l'entrepreneur du transport de la malle entre *Heatherton* et *Guysborough*.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill autorisant la fusion de la Banque de la *Nouvelle-Ecosse* avec la Banque Union de l'*Ile du Prince-Edouard*, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la Banque Centrale du *Canada*, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde du bill à l'effet d'incorporer l'Université de la *Saskatchewan* et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois et renvoyé au comité des bills privés.



L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill autorisant la Compagnie Nationale d'Assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte et pourvoyant à sa dissolution, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill, à l'effet de réduire de nouveau le capital social de la Compagnie d'Assurance de *Québec* contre les accidents du feu, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance du *Manitoba* et du *Nord-Ouest* contre l'incendie, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

## Lundi, 26 février, 1883.

### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *McNeill*,—deux pétitions du conseil municipal du comté de *Bruce*.

Par M. *Hesson*,—la pétition de *A. J. Cattanach*, et autres.

Par M. *Curran*,—la pétition de la branche auxiliaire de *Perth* de la société biblique britannique et étrangère.

Par M. *Tassé*,—la pétition d'*Allan Grant*, et autres.

Par M. *Small*,—la pétition de messieurs *A. T. Hawkins* et compagnies, et autres, de *Londres, Angleterre*, et autres.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *J. Johnston* et autres, de *Lobo* et *Caradoc* ; demandant l'adoption de mesures à l'effet d'empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Du Collège Universitaire de *Toronto* ; demandant l'abolition des droits sur les livres.

De la compagnie du chemin de fer de *Montréal, Ottawa* et *Occidental* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à prolonger sa voie ferrée, en passant par le canton de *Maniwaki*, jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer du *Pacifique* canadien, à acheter certaines autres lignes ferrées, à construire des embranchements et à changer son nom pour celui de compagnie du chemin de fer du *Nominingue*.

De *J. W. Dawson*, C.M.G., président, et de l'honorable *P. J. O. Chauveau*, vice-président, et autres, membres de la Société Royale du *Canada* ; demandant une charte sous le nom de La Société Royale du *Canada*.

De la compagnie du chemin de *l'Atlantique* et du *Nord-Ouest* ; demandant la passation d'un acte pour étendre ses pouvoirs comme corps constitué et pour autres amendements à sa charte.

De *N. G. Tremblay*, maire, et autres, de *Grand Pabos*, comté de *Gaspé* ; demandant que l'acte des pêcheries soit amendé de manière que la pêche au saumon à la mouche et celle au filet soient fermées à la même époque.

La pétition du lieutenant-colonel *John Fletcher*, ci-devant sous-adjudant-général, commandant le 5<sup>me</sup> district militaire, présentée vendredi dornier, exposant qu'il a été mis à la retraite le 1<sup>er</sup> avril, 1881, et demandant à la Chambre de lui donner une gratification nouvelle,—étant lue ;

M. l'Orateur décide,—“ Qu'elle ne peut être reçue, vu que l'octroi de ses conclusions entraînerait la dépense de deniers publics.”

M. l'Orateur met devant la Chambre conformément aux dispositions de l'Acte 34 *Victoria*, chap. 5, clause 12,—des listes des actionnaires de la Banque de la *Nouvelle-Ecosse*, en date du 17 février, 1883 ;—de la Banque de *Windsor, N.-E.* ;—de la Banque de *Yarmouth, N.-E.*, en date du 8 février, 1883 ;—de la Banque Fédérale du *Canada*, en date du 20 février, 1883 ;—de la Banque de *Saint-Hyacinthe*, en date du 16 février, 1883 ;—de la Banque du Peuple, en date du 15 février, 1883 ;—de la Banque du Peuple d'*Halifax*, en date du 14 février, 1883,—et de la Banque Standard du *Canada*, en date du 1<sup>er</sup> janvier, 1883 (*Documents de la session, No. 19.*)

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—le rapport des examinateurs du service civil. (*Documents de la session, No. 13.*)

Et aussi, un état donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882, et spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue,—conformément aux prescriptions de l'Acte du Service Civil, 1882, clause 55, par. 2. (*Documents de la session, No. 13a.*)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882, sur les travaux placés sous son contrôle. (*Documents de la session, No. 8.*)

Sir *Charles Tupper*, présente aussi, conformément à une résolution adoptée par cette Chambre le 20 février, 1882,—un nouveau rapport donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du *Pacifique* canadien jusqu'à la date la plus rapprochée, et spécialement tous les détails concernant,—

1. le choix de la route ;
2. le progrès des travaux ;
3. le choix ou la réserve des terres ;
4. le paiement de deniers ;
5. la construction des embranchements ;
6. le progrès des travaux sur ces embranchements ;
7. le tarifs de transport des voyageurs et des marchandises ;
8. les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent ;
9. les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la présentation de l'état.

Et aussi,—un plan montrant les régions à exproprier par le chemin de fer du *Pacifique* canadien, pour fins de la voie ferrée et des termini, s'étendant de la partie sud-ouest du village de *Prince-Arthur's-Landing* jusqu'à la rivière *Courante*. (*Documents de la session, No. 27e.*)

Ordonné, que M. *Riopel* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Casgrain* ait la permission de présenter un bill à l'effet de pourvoir à l'admission des gradués du Collège Militaire Royal à la profession d'arpenteur fédéral.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le Gouverneur-Général, revêtu de la signature de Son Excellence.

Et le dit message est lu par M. l'Orateur (tous les membres de la Chambre étant découverts), et il est comme suit :

LORNE,

*Messieurs de la Chambre des Communes :*

Je vous remercie pour la loyale adresse que vous avez votée en réponse au discours que j'ai prononcé à l'ouverture de la session.

J'ai reçu avec satisfaction l'assurance que vous m'y donnez de considérer avec une attention assidue et pressée, les mesures qui vous seront soumises.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 22 février 1883.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer en corporation "Les révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du Nord-Ouest, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer une compagnie sous le nom de "*H. B. Rathbun et Fils*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de proroger l'acte qui incorpore certaines personnes sous le nom de Président, Directeurs et Compagnie de la *Farmers' Bank of Rustico*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—un rapport de l'honorable *James Cockburn* commissaire chargé de colliger, examiner et classer les statuts de la Puissance du Canada, depuis la confédération. (*Documents de la session, No. 17.*)

Sur motion de M. *Coursol*, secondé par M. *Méthot*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état contenant le nom, l'âge et l'origine de toutes les personnes qui ont été nommées permanentement ou employées temporairement, dans les bureaux des douanes, des postes ou de l'accise, à *Montréal*, depuis le 1er mai dernier jusqu'au 20 février courant, et le montant du salaire alloué à chacun des dits employés. Aussi les noms des employés dans les bureaux de la douane et de l'accise, qui se trouvent inscrits sur la liste du service civil, ayant droit à une pension.

Sur motion de M. *Foster*, secondé par M. *Shakespeare*,  
Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état donnant,—

1. Les quantités, sous leurs différents noms tels que mentionnés aux rapports du commerce, des liqueurs distillées et fermentées importées et consommées au *Canada* depuis 1868 à 1882, ces deux années comprises, calculées en gallons impériaux, chaque province séparément, avec leur valeur et les droits payés.

2. Les quantités des liqueurs distillées et fermentées, sous les différents noms énumérés dans les rapports du Revenu de l'Intérieur, fabriquées et consommées au *Canada*, par provinces, leur valeur et les droits payés, pendant les mêmes années.

3. La somme des matières employées pour la fabrication de la bière et la distillation des liqueurs alcooliques dans les diverses provinces du *Canada*, pendant les mêmes années.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance échangée entre tout membre du gouvernement et tous hôteliers licenciés ou toute autre personne de la part de toute organisation d'hôteliers licenciés, et copie de toutes pétitions, mémoires ou résolutions présentés par toute telle personne au sujet de mesures législatives affectant la vente des liqueurs.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent,—pour copie de toute communication ou représentation adressée au gouvernement au sujet de la simplification du système adopté pour le transfert des terres du *Nord-Ouest*.

Sur motion de M. *Dawson*, secondé par M. *Gigault*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute la correspondance qui a eu lieu avec aucun département de l'administration, pendant les quatre dernières années, relativement aux bouées et balises dans le chenal du nord du lac *Huron*, avec copie de tout contrat passé pour les mettre en place au printemps et les enlever à l'automne; aussi un état montrant en détail le coût annuel de ce service pendant la période des quatre années précédant immédiatement la passation de ces contrats—faisant la différence entre les sommes dépensées en sondages et la dépense occasionnée par la mise en place des bouées et balises.

M. *Burpee* (*Sunbury*) propose, secondé par M. *King*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant le nombre d'immigrants qui sont arrivés en *Canada* pendant l'année expirée le 31 décembre, 1882, pour s'y fixer, et leur nationalité; aussi, le nombre de ceux qui se sont établis dans chaque province, respectivement, et dans les territoires fédéraux, en tant qu'il est possible de s'en assurer.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de M. *Burpee* (*St-Jean*), secondé par M. *Davies*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin, 1881 et 1882; indiquant la quantité ainsi déclarée à chaque port douanier, les noms des personnes qui ont fait la déclaration, les quantités retirées des entrepôts par chaque personne, et dans le cas d'exportation, le nom du navire ou du chemin de fer par lequel elles ont été transportées et le lieu d'exportation. Aussi, copie des acquit-à-caution en transit démontrant que telle houille a été déchargée dans les ports d'exportation.

Sur motion de M. *Burpee* (*St-Jean*), secondé par M. *Davies*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous mémoires, pétitions et correspondance quelconque demandant un

*drawback* sur les sucres raffinés en *Canada* et exportés en pays étrangers ; les noms des personnes qui en ont fait la demande, un état du *drawback* proposé et toute réponse du gouvernement à ce sujet. Aussi, copie de tous règlements fait au sujet de tel *drawback*.

Sur motion de M. *Burpee* (*St-Jean*), secondé par M. *Davies*,  
Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous mémoires, pétitions et correspondance concernant l'abolition des droits sur les grains, la farine et le charbon, pendant l'année civile 1882, et subséquemment.

Sur motion de M. *Burpee* (*St-Jean*), secondé par M. *Davies*,  
Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance échangée en 1882 avec le gouvernement ou quelqu'un de ses membres, touchant la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière *St-Jean*, à *St-Jean*.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, 27 février 1883.

PRÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :  
Par M. *Curran*,—la pétition de la compagnie d'assurance "la Citoyenne" du *Canada*.

Par M. *Wallace* (*Albert*), la pétition de A. J. *Foster* et autres, de la paroisse d'*Alma*, comté d'*Albert*, *Nouveau-Brunswick*.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine met devant la Chambre, conformément à une résolution de cette Chambre, en date du 20 février, 1882,—copie des diverses communications reçues de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien au sujet du partage et du transport des terres auxquelles elle a droit en vertu du contrat passé entre elle et le gouvernement. (*Documents de la session, No. 27f.*)

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février 1883, pour un état détaillé des recettes et dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 1er février 1883. (*Documents de la session, No. 30.*)

M. *Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 février, 1883, pour un état du nombre de vétérans de 1812, survivants ; du nombre de vétérans décédés depuis 1875 et du nombre de veuves des vétérans décédés qui ont fait application pour secours. (*Documents de la session, No. 31.*)

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

Résolu, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Colby fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

Ordonné, que le bill soit lu la troisième fois vendredi prochain.

Sur motion de M. Fortin, secondé par M. Grandbois,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance échangée entre quelques membres de cette Chambre ou toute autre personne et le gouvernement, au sujet de la levée hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe *Saint-Laurent* et des autres côtes maritimes du *Canada*.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, 27 février, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. Curran,—la pétition de *Thomas Mannors* et autres.

Par M. Jamieson,—la pétition du révérend *Robert McKenzie* et autres, de *Dalhousie*, *Sherbrooke-Nord* et *Levant*, comté de *Lanark*.

Par M. Hay,—la pétition de la compagnie de placement de *London* et *Ontario*, (limitée.)

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Du conseil municipal du comté de *Bruce*; demandant certains amendements à l'acte des chemins de fer.

Du conseil municipal du comté de *Bruce*; demandant l'adoption d'un mode plus économique pour le transport des prisonniers des prisons des divers comtés du *Canada* dans les pénitenciers.

De *A. J. Cattnach* et autres; demandant la passation d'un acte les constituant en compagnie dans le but d'introduire et d'utiliser dans tout le *Canada*, l'invention connue sous le nom d' " Accumulateur électrique de *Faure*."

De la branche auxiliaire de *Perth* de la société biblique britannique et étrangère; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Ecritures-Saintes.

De *Allan Grant* et autres; demandant une charte sous le nom de " Cie des Jetées, Estacades et d'amélioration des Quinze."

De MM. *A. T. Hawkins* et compagnie, et autres, de *Londres, Angleterre*, et autres; demandant une charte sous le nom de " Cie de Fidéicommiss et de construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada* (à resp. limitée)."

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a reçu du registraire de la Cour Suprême du *Canada* une copie certifiée du jugement de la dite cour dans l'appel de l'élection pour le district électoral du comté de *Queen*, dans la province de l'*Ile du Prince-Edouard*.

Lequel jugement est lu, et il est ordonné qu'il soit entré dans les journaux de la Chambre comme suit :

ÉLECTION CONTESTÉE DU DISTRICT DU COMTÉ DE QUEEN, I.P.E.

DANS LA COUR SUPRÊME DU CANADA.

Mardi, le 27ème jour de février, 1883.

PRÉSENTS :

L'honorable SIR WILLIAM JOHNSTONE RITCHIE, J. en C.  
 “ SAMUEL HENRY STRONG, J.  
 “ TÉLESPHORE FOURNIER, J.  
 “ WILLIAM ALEXANDER HENRY, J.  
 “ HENRY ELZÉAR TASCHEREAU, J.  
 “ JOHN WELLINGTON GWYNNE, J.

*Actes des Elections Fédérales contestées, 1874.*

JOHN THEOPHILUS JENKINS,

*Appelant,*

et

FREDERICK DE STE-CROIX BRECKEN,

*Intimé.*

Election pour le district électoral du district du comté de *Queen*, dans la province de l'*Ile du Prince Edouard*, dans la Puissance du *Canada*, tenue le 20ème jour de juin, A.D., 1882.

L'appel de *John Theophilus Jenkins* ci dessus nommé, du jugement rendu par Son Honneur le juge *Peters*, dans la dite cause déclarant le dit intimé *Frederic de Ste-Croix Brecken* dûment élu membre du parlement de la Puissance pour le comté de *Queen*, province de l'*Ile du Prince-Edouard*, ayant été porté devant cette cour les 21ème et 22ème jours de février courant, en présence des avocats tant de l'appelant que de l'intimé, et cette cour ayant entendu la plaidoirie des dits avocats, a bien voulu ordonner que le dit appel fut pris en délibéré pour y être adjugé; et cet appel étant revenu ce jour pour le prononcé de ce jugement, cette cour a ordonné et adjugé que le dit appel fut renvoyé, et il a été renvoyé, et que le dit jugement de Son Honneur le juge *Peters* fût confirmé, et il a été confirmé.

Et cette cour a, de plus, ordonné, adjugé et décidé comme suit :—

1. Que le dit *Frederick de Ste-Croix Brecken* a été dûment élu membre du parlement fédéral pour le district électoral du comté de *Queen*, dans la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, à l'élection tenue le 20ème jour de juin, 1882.
2. Que le dit appelant soit tenu de payer au dit intimé les frais encourus par ce dernier tant dans cette cour que dans la cour inférieure.
3. Que la somme de cent piastres déposée par le dit appelant en garantie des frais de cet appel, soit payée au dit intimé comme partie de ses frais dans l'appel à cette cour.
4. Qu'il soit enjoint au registraire de cette cour, et il lui a été enjoint, d'attester ce qui précède à l'honorable Orateur de la Chambre des Communes, conformément aux prescriptions du statut à cette fin.

Attesté,

ROBERT CASSELS,  
*Régistraire. C.S.*

A l'honorable GEORGE A. KIRKPATRICK,  
 Orateur de la Chambre des Communes.

M. l'Orateur informe aussi la Chambre, que conformément à l'acte 37 *Victoria*, chap. 10, clause 36, il a adressé son mandat au greffier de la couronne en chancellerie, lui enjoignant de modifier le rapport du bref de la dernière élection pour le district électoral du comté de *Queen*, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, en en retranchant le nom de *John Theophilus Jenkins*, écrivain, et lui substituant le nom de *Frederick de Ste-Croix Brecken*, écrivain, comme membre dûment élu pour représenter le dit district électoral dans la Chambre des Communes du Canada, pendant le présent parlement; et que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la couronne en chancellerie, le certificat suivant :

BUREAU DU GREFFIER DE LA COURONNE EN CHANCELLERIE, CANADA.

OTTAWA, 27 février, 1883.

Le présent fait foi qu'en vertu d'un mandat de l'Orateur de la Chambre des Communes, en date du vingt-septième jour de février courant, et adressé à moi à cet effet, j'ai modifié le rapport du bref d'élection pour la dernière élection tenue dans le district électoral du comté de *Queen*, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, en en retranchant le nom de *John Theophilus Jenkins* et en lui substituant celui de *Frederick de Ste-Croix Brecken* comme membre dûment élu pour représenter le dit district électoral dans la Chambre des Communes du Canada dans le présent parlement.

R. POPE, [L. S.]

Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

A. JOHN GEORGE BOURINOT, écrivain,

Greffier de la Chambre des Communes du Canada.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 19 février 1883, pour un relevé détaillé de toutes les sommes dépensées pour la commission du chemin de fer du *Pacifique canadien*, avec les dates et les noms des personnes qui ont été payées, et le service spécial qui a donné lieu à tel paiement. Aussi, copie de toute correspondance, contrats, comptes ou arrangements, non encore produits, concernant l'impression de la preuve ou du rapport. (*Documents de la session, No. 27g.*)

Et aussi, conformément à une résolution de cette Chambre du 20 février, 1882,— une carte indiquant le tracé de construction du chemin de fer du *Pacifique canadien* entre *Callander* et les *Moulins d'Algoma*, 191 milles. (*Documents de la session, No. 27h.*)

Sur motion de M. *Gigault*, secondé par M. *Bourbeau*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant,—

1. le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février, 1883, dans lesquelles le tabac canadien est employé exclusivement;
2. la quantité de tabac canadien employé dans les manufactures de tabac depuis la passation de l'Acte du revenu de l'intérieur de 1880, jusqu'au 1er février, 1883;
3. la quantité respective de cigares et de cavendish, manufacturés depuis le 1er mai, 1880, jusqu'au 1er février, 1883, dans les manufactures qui emploient uniquement le tabac canadien.

Sur motion de M. *Casgrain*, secondé par M. *Paterson (Brant)*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance relative à la nomination de l'honorable *Hector Fabre* à la position qu'il occupe maintenant en France et de sa commission et des instructions qu'il a reçues du gouvernement; aussi, un état faisant connaître la nature de ses fonctions et le salaire et la commission qui lui sont ou qui lui seront payés pour tels services, ainsi que toutes autres dépenses et allocations. Aussi, copie de tous rapports faits par le dit



honorable *Hector Fabre* et de tous autres documents officiels faisant connaître les résultats de sa mission.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Blake*, secondé par *M. Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître la dépense faite pendant chaque mois de la présente année fiscale pour dépêches télégraphiques débitées au compte de divers travaux dans le département des Travaux publics, et le montant débité au compte de chacun des travaux ; aussi, un état semblable pour la période comprise entre novembre, 1881, et juin, 1882, inclusivement.

Sur motion de *M. Blake*, secondé par *M. Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant les personnes employées dans aucuns des départements pendant les années fiscales 1880-81 et 1881-82 et pendant l'année courante jusqu'à date, dont le salaire est débité au compte des diverses entreprises publiques dans lesquelles elles sont employées, et donnant (1) leur nom ; (2) la date de leur entrée en fonction ; (3) le chiffre de leurs appointements ; (4) la nature de leurs fonctions ; (5) les travaux au compte desquels le salaire est débité et le montant débité au compte de chacun des travaux.

Sur motion de *M. Watson*, secondé par *M. Trow*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de l'ordre en conseil réservant des terres à être octroyées à la compagnie agricole de la vallée de la *Qu'Appelle* et contenant les conditions de tel octroi ; aussi, copie de toute correspondance échangée avec la dite compagnie touchant l'accomplissement des conditions stipulées dans le dit ordre et au transfert des colons établis sur les dites terres ; aussi, un état de tous paiements faits par la dite compagnie et des travaux exécutés par elle conformément aux prescriptions du dit ordre ; aussi, copie de tous ordres émis par le département des terres fédérales à *Ottawa* ou par le bureau des terres fédérales à *Winnipeg* ou ailleurs, au sujet du transfert de tels colons ; aussi, copie de toute correspondance, pétitions ou états transmis par eux, et de tous rapports faits par aucun officier du dit gouvernement, se rapportant à la compagnie ou à ses terres ; un état faisant connaître la date de tel octroi et quand la dite compagnie en a pris possession.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Laurier*, secondé par *M. Blake*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tout contrat conclu par le département des postes avec toute personne que ce soit, pour le transport des malles par vapeur pendant la saison d'hiver, entre le quai *Saint-Denis*, sur la rive sud du fleuve *Saint-Laurent*, et *Murray Bay*, sur la rive nord ; le nom et le jaugeage du vapeur employé à ce service, et un état de tous les voyages faits par tel vapeur, en exécution du contrat.

Sur motion de *M. Landerkin*, secondé par *M. Thompson*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous documents et correspondance concernant le changement du service postal entre *Durham* et *Walkerton* ; aussi, un état indiquant le coût et l'efficacité comparative du service pour l'ancienne méthode et par la nouvelle.

Sur motion de *M. Burpee (Sunburry)*, secondé par *M. King*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître le nombre d'agents d'émigration ou de personnes (autres que ceux mentionnés sur les listes officielles et publiées) employés par le gouvernement

ou par le département de l'Agriculture et envoyés du *Canada* en *Europe* qui ont retiré un salaire du gouvernement pendant les années civiles 1881 et 1882 ; les noms des personnes ainsi employées ; les instructions qu'elles ont reçues ; les conditions de leur engagement ; la période pendant laquelle chaque personne a été ainsi employée, et les appointements payés à chacune d'elles.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill portant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité spécial composé de messieurs *Cameron (Huron)*, *McCarthy*, *Davies*, *Robertson (Hamilton)*, *Wood (Brockville)*, *Weldon*, *Cameron (Victoria)*, *Girouard (Jacques-Cartier)*, *Amyot*, *Casgrain* et *Tupper (Pictou)*.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte concernant la procédure dans les causes criminelles, ainsi que certaines autres matières relatives à la loi criminelle, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois et renvoyé au comité spécial sur le bill portant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender la loi criminelle et d'étendre les dispositions de l'acte concernant les offenses contre la personne, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre, devant siéger demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier l'acte constituant la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*, étant lu,

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

---

Jeudi, le 1er mars, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Robertson (Shelburne)*,—la pétition de *John Chisholm* et autres, de la rivière à l'*Orignal* et *Garden Eden* ; et la pétition du révérend *Duncan B. Blair*, et autres, de la rivière *Barney*, comté de *Pictou*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Richey*,—la pétition des administrateurs du fonds des veuves et des orphelins des ministres presbytériens, et des administrateurs du fonds des veuves et des orphelins, de l'église presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'église d'*Ecosse* ; et la pétition de *George Fleming* et autres, de *Gay's River*, comté d'*Halifax*, *N.-E.*

Par M. *White (Hastings)*,—la pétition des membres et officiers de l'association orangiste, de l'Amérique anglaise ; et la pétition du conseil municipal du comté d'*Hastings*.

Par M. *Bergin*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* d'*Ontario*.

Par M. *Cameron* (*Victoria*),—deux pétitions de *John J. McDonald* et autres.

Par M. *Dawson*.—la pétition de *D. Blain* et autres.

Par M. *Bain*,—la pétition du conseil municipal du comté de *Wentworth*.

Par M. *Mulock*,—la pétition du bureau et de la faculté de l'école de sciences pratiques, de *Toronto*.

Par M. *McMillan* (*Huron*),—la pétition du révérend *H. Dierlamm* et autres, de *Zurich*, comté d'*Huron*.

Par M. *Mitchell*,—la pétition de *Thomas Reynolds* de *Londres, Angleterre*, et autres,

Par M. *Beaty*,—la pétition de *J. Richardson* et autres, du comté et de la province d'*Ontario*, directeurs provisoires de la banque du *Nord-Ouest*.

Par M. *Somerville* (*Bruce*),—la pétition du révérend *John MacNabb* et autres, de *Lucknow*; la pétition de *James Wilkie* et autres, de *Ashfield* et *Huron*; et la pétition de *James Moore* et autres, du canton de *Huron*.

Par M. *Cameron* (*Inverness*),—la pétition de *Siméon Aucoin* et autres,

Par M. *MacCarthy*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Nord, Nord-Ouest* et *Sault Ste-Marie*; et la pétition de *A. Ronald* et autres, de *Minesing*, comté de *Simcoe*.

Par M. *Vanasse*.—la pétition du révérend *A B Lassyseraie* et autres, des paroisses de *St-Thomas* de *Pierreville* et *St-François du Lac*, comté de *Yamaska*.

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante est lue et reçue :

De la compagnie d'assurance "La Citoyenne" du *Canada*, demandant la passation d'un acte l'autorisant à réduire son capital versé et pour d'autres fins.

La pétition de *A. J. Foster* et autres, de la paroisse d'*Alma*, comté d'*Albert, N.-B.*; présentée mardi dernier, demandant l'adoption de mesures qui assurent la construction d'un brise-lames à l'entrée de la rivière au *Saumon En Haut*, étant lue,—

M. l'Orateur décide,—" que, conformément à l'article 85 du règlement, elle ne peut être reçue, vu que cet article exige que la feuille qui contient les conclusions de la pétition porte la signature d'au moins trois des pétitionnaires, et que la feuille qui contient les conclusions de la présente pétition n'en porte aucune."

M. *Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre, le quatrième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant aux pétitions suivantes, savoir :

De la compagnie des Poudres de l'*Acadie*; demandant une charte;—de la *Grange Trust* (limited); demandant une charte;—de la Société des Missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de Société des Missions de l'Eglise Méthodiste du *Canada*, pour étendre ses pouvoirs comme corporation, et pour d'autres amendements à sa charte;—de la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à réunir ou à louer sa ligne ferrée à la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*, ou à celle du chemin de fer du *Sud du Canada* ou à toutes les deux, ou à prendre des arrangements avec la compagnie du chemin de fer de *Jonction de London* pour exploiter en commun les deux voies ferrées; aussi, pour obtenir de nouveaux pouvoirs de circulation sur la voie appartenant à la compagnie du chemin de fer du *Nord* ou utilisée par elle dans la cité de *Toronto*;—de *William Buckingham* et autres, de la cité de *Winnipeg*; demandant une charte sous le nom de compagnie d'amélioration de la rivière *La Pluie*;—de MM. *A. T. Hawkins* et compagnie et autres, de *Londres, Angleterre*, et autres; demandant une charte sous le nom de "Cie de Fideicommiss et de construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada* (limitée)";—de *Allan Grant* et autres; demandant une charte sous le nom de "Cie des Piliers et Estacades et d'améliorations des Quinze";—et de la compagnie

du chemin de fer de *Kingston* et *Pembroke* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à augmenter son capital social et pour d'autres amendements à sa charte.

Au sujet de la pétition de *J. W. Dawson*, C.M.G., président, et de l'honorable *P. J. O. Chauveau*, vice-président, et autres, membres de la Société Royale du *Canada*, votre comité trouve qu'elle n'est pas de nature à requérir la publication d'un avis.

Le délai pour recevoir des pétitions pour bills privés expirant aujourd'hui, votre comité recommande qu'il soit prorogé jusqu'à vendredi, le 9 courant.

Sur motion de *M. Beaty*, secondé par *M. Kranz*,

Ordonné, que le délai fixé pour recevoir des pétitions en obtention de bills privés soit prorogé à vendredi, le 9 mars courant, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents.

Ordonné, que *M. Kilvert* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie d'assurance sur la vie *La Fédérale* :

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Gunn* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de *Kingston* et *Pembroke*, et l'acte qui l'amende.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Tassé* ait la permission de présenter un bill pour incorporer la Société Royale du *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Dawson* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie d'amélioration de la rivière *La Pluie*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Charlton* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'acte de la Puissance du *Canada*, quarante-cinq *Victoria*, chapitre cent vingt-quatre, concernant le fonds des biens temporels de l'Eglise presbytérienne du *Canada* en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Tupper* (*Pictou*) ait la permission de présenter un bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des poudres de l'*Acadie*.

Il présente en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Small* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la Compagnie de Fidéicommiss et de Construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada* (à responsabilité limitée).

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné que M. Guillet ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender et maintenir en vigueur l'acte d'incorporation de la compagnie du havre de *Grafton*, et pour d'autres fins.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. McCarthy ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la Société des Missions de l'Eglise méthodiste-Wesleyenne, en *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

M. Cameron (*Huron*), propose, secondé par M. Weldon, qu'il appert des rapports transmis par *Michael McCormack*, écuyer, l'officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection dans le dit district électoral, que *P. A. McIntyre*, *J. E. Robertson*, *A. C. MacDonald* et *E. B. Muttart* étaient les candidats à la dite élection—que, dans la dite élection le dit *P. A. McIntyre* reçut 2124 votes—que le dit *J. E. Robertson* reçut 2002 votes—que le dit *A. C. MacDonald* reçut 1941 votes et que le dit *E. B. Muttart* reçut 1854 votes—que le dit officier-rapporteur fit un rapport de la dite élection dans les termes suivants :—

“ DISTRICT DU COMTÉ DE KING, }  
 “ PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD. } ”

Je certifie par les présentes que l'un des membres élus pour le district électoral du comté de *King*, conformément au bref ci-joint, comme ayant obtenu la majorité des votes légalement donnés, est *Peter Adolphus McIntyre*, de *Souris*, dans le comté de *King*, docteur en médecine, et je certifie de plus, que *James Edwin Robertson*, de *Montague*, dans le comté de *King*, docteur en médecine, candidat à l'élection tenue en vertu du bref ci-joint, paraît, d'après les rapports des divers sous-officiers-rapporteurs, avoir obtenu ensuite le plus grand nombre de votes donnés à telle élection; et comme il m'a été représenté, lors du compte des votes, par certains des électeurs du dit district électoral ayant droit de voter à telle élection, suivant qu'il ressort des diverses pièces ci-jointes et marquées respectivement des lettres E, F, G, H, et portant mes initiales, que le dit *James Edwin Robertson*, lors de sa nomination comme l'un des candidats à telle élection et à l'époque où elle a été tenue, était un membre déclaré dûment élu pour représenter le quatrième district électoral du comté de *King* dans la Chambre d'Assemblée de la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, et qu'il était pour ce motif déqualifié pour être élu ou déclaré membre de la Chambre des Communes du *Canada* à la dite élection;

Je certifie de plus, par les présentes, que *Augustine Colin MacDonald*, de *Montague Bridge*, dans le comté de *King*, négociant, candidat dûment qualifié à telle élection, a obtenu ensuite le plus grand nombre de votes légalement donnés à telle élection, et je fais, de plus, ce rapport au sujet des dits *James Edwin Robertson* et *Augustine Colin MacDonald*, pour l'information de toutes personnes que cela peut intéresser.

(Signé),

MICHAEL McCORMACK,  
 Officier-rapporteur.

Attesté,

(Signé), R. POPE,

Greffier de la couronne en chancellerie.”

Que le dit *J. E. Robertson* étant le second des deux candidats qui ont obtenu le plus grand nombre de votes à la dite élection, aurait dû être déclaré l'un des membres de ce parlement pour le dit district électoral, et qu'il a le droit de prendre son siège dans cette Chambre en cette qualité, réservant toutefois à tous candidats ou autres

leurs droits de contester la dite élection, s'ils le jugent à propos, de telle manière que le veulent la loi et la justice.

Et un débat s'ensuivant ;

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
Ordonné, que le débat soit ajourné.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender la loi de la preuve dans les poursuites au criminel, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité spécial sur le bill portant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics, étant lu :

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger demain.

Sur motion de *M. Royal*, secondé par *M. Dawson*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous documents et correspondance se rapportant à l'abolition des droits sur le bois de service importé dans la province du *Manitoba* ; en même temps qu'un état de la quantité de bois de charpente brut et dégauchi importé dans la province du *Manitoba*, et les droits payés sur ce bois pendant les années 1880, 81 et 82.

Sur motion de *M. Kra-z*, secondé par *M. Beaty*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour copie de toute correspondance échangée entre aucun membre de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de l'établissement d'une communication directe par bateaux à vapeur entre *Montréal, Québec, St-Jean, N.-B., Halifax* et les ports de mer de l'*Allemagne*.

Sir *John A. Macdonald* l'un des membres du Conseil privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 19 février, 1883, demandant copie de toute la correspondance, non encore produite, concernant l'acte d'extradition du *Canada* et la suspension de l'acte impérial dans les limites du *Canada* ; et de toute proclamation ou ordres en conseil impériaux ou canadiens à ce sujet. (*Documents de la session, No. 32.*)

*M. Kranz* propose, secondé par *M. Hesson*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance entre aucun membre de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de la naturalisation des allemands, de l'émigration allemande, de la nomination d'agents d'émigration en *Allemagne*, et des moyens à prendre pour donner aux personnes qui se proposent d'émigrer des renseignements précis sur le *Canada* ; aussi, copie du rapport des délégués Allemands qui ont visité les Territoires du *Nord-Ouest* en 1881, et de la correspondance échangée avec eux.

Et un débat s'en suivant ;

Sur motion de *M. Landerkin*, secondé par *M. Houde*,  
Ordonné, que le débat soit ajourné.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 2 mars 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Wright*,—le pétition de *J. W. Dawson*, C.M.G., et de l'honorable *Pierre J. O. Chauveau* et autres, membres de la Société Royale du *Canada*.

Par M. *Weldon*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick*.

Par M. *Wood* (*Westmoreland*),—la pétition de la branche auxiliaire du *Nouveau-Brunswick* de la société biblique britannique et étrangère.

Par M. *Guillet*,—la pétition de *J R Barber*, surintendant-général de la compagnie du chemin de fer et des mines de *Cobourg*, *Peterborough* et *Marmora*.

Par M. *Beaty*.—la pétition du bureau de direction de la bibliothèque publique de *Toronto* ; la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du collège du *Haut-Canada* ; la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du collège *Baptiste*, *Toronto* ; la pétitions des instituteurs de l'école de la rue *Park*, *Toronto* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Elizabeth*, *Toronto* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Bathurst*, *Toronto* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Dufferin*, *Toronto* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *John*, *Toronto* ; la pétitions des instituteurs de l'école de la rue *Palace* ; et la pétition des instituteurs de l'école *Ryerson*, *Toronto*.

Par M. *Massue*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer *Grand-Oriental*.

Par M. *Jamieson*,—la pétition de *A. A. Scott* et autres, de *Carleton Place* et des environs ; la pétition de *Robert Cavanagh* et autres, de *Franktown* et des environs ; la pétition de *D. McDonald* et autres, de *Carleton Place* ; et la pétition de *Dugald Ferguson* et autres, de *Beckwith*.

Par M. *Fortin*,—la pétition de *Henry Davis*, maire et autres, du bassin de *Gaspé* ; et la pétition de *Francis Gassorie*, maire et autres, de la baie de *Gaspé* nord et *Sydenham*.

Par M. *Billy*,—la pétition de *J. De St-Aubin*, N.P., et autres, de *Matane*, comté de *Rimouski*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John Thomas Manners* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie de ponts et de manufactures du *St-Laurent*.

Du rév. *Robert McKenzie* et autres, de *Dalhousie*, *Sherbrooke-Nord* et *Lavant* ; demandant qu'il soit pris des mesures pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De la compagnie de placement de *London* et *Ontario* (limitée) ; demandant la passation d'un acte pour enlever les doutes quant à la signification et à l'effet de certaines clauses de sa charte.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le Gouverneur-Général revêtu de la signature de Son Excellence.

Et le dit message est lu par M. l'Orateur (tous les membres de la Chambre étant découverts), et il est comme suit :

LOBNE.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes une minute du conseil approuvée, nommant le Très-honorable Sir *John A. Macdonald*, ministre de

l'Intérieur, l'honorable Sir *Leonard Tilley*, ministre des Finances, l'honorable Sir *Charles Tupper*, ministre des Chemins de fer et Canaux, et l'honorable Sir *Hector Langevin*, ministre des Travaux Publics, pour agir avec l'Orateur de la Chambre des Communes comme commissaires pour les fins et en vertu des dispositions de l'Acte 31 *Victoria*, chapitre 27, intitulé : "Acte relatif à l'Economie Intérieure de la Chambre des Communes et pour d'autres fins."

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 1er mars, 1883.

M. *Abbott*, du comité des banques et du commerce, présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité recommande avec soin le bill suivant et est convenu de le rapporter avec amendement. savoir :—

Bill à l'effet d'incorporer la Banque Centrale du *Canada*.

M. *White (Cardwell)*, du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement, présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Le comité recommande que son quorum soit réduit à neuf membres.

M. *White (Cardwell)*, du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de la Chambre, pendant la présente session, présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

L'attention de votre comité ayant été attirée sur le fait que l'entrepreneur de la traduction des "Débats" et quelques-uns de ses aides sont des employés de la Chambre recevant un salaire comme tels, il recommande qu'il ne soit permis à aucun entrepreneur des "Débats," ou d'aucune partie d'iceux, ou à aucun de ses employés de continuer à faire partie, ou de faire partie du personnel de la Chambre.

Ordonné, que M. *White (Cardwell)* ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer la "Grange Trust" en corporation.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par M. *Blake*,

Ordonné, que M. *Cook* soit ajouté au comité des banques et du commerce.

Ordonné, que M. *McMillan (Vaudreuil)*, soit ajouté au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Ordonné, que le nom de M. *Brecken* soit substitué à celui de M. *Jenkins* sur tous les comités dont M. *Jenkins* faisait partie.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, le rapport de A. H. *Blakeby*, commissaire, chargé de s'enquérir et de faire rapport sur le fonctionnement des lois qui règlent le travail dans l'Etat du *Massachusetts*. (*Documents de la session, No. 16.*)

Aussi,—un rapport sur les manufactures en *Angleterre* et sur le continent en *Europe*. (*Documents de la session, No. 16a.*)

Sur motion de M. *Hackett*, secondé par M. *Amyot*,

Ordonné, que le nom de M. *Brecken* soit substitué à celui de M. *Jenkins* sur le comité spécial chargé de s'enquérir d'une communication à vapeur, hiver comme été, entre l'île du *Prince-Edouard* et la terre ferme.



*Ordonné*, que sir *John A. Macdonald*, ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour mardi prochain.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par *M. Bowell*,

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général, pour considérer une certaine résolution concernant l'Acte des Banques.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'il est expédient d'amender davantage l'Acte des Banques (34 *Victoria*, chap. 5), en prescrivant une transmission plus régulière et plus expéditive au gouvernement de la liste certifiée des actionnaires, et en imposant une pénalité pour contravention à cette disposition ; et en imposant des pénalités,—aux banques qui permettront que le montant de leurs billets en circulation dépasse celui limité par le dit acte, ou qui tiendront une réserve en billets de la Puissance de moindre quantité qu'il n'est prescrit par la loi ;—aux banques qui négligeront de dresser leurs relevés mensuels dans le délai prescrit par la loi ou qui enfreindront aucune prescription des clauses 40 ou 43, ou des clauses 46 ou 51 de l'acte des banques ; et en modifiant la formule des relevés mensuels et les prescriptions relatives au particuliers se donnant illégalement le titre de banques, ou prenant une désignation portant à croire qu'ils agissent comme banque légalement constituée.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby*, fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Colby* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est comme suit : *Résolu*, qu'il est expédient d'amender davantage l'Acte des Banques (34 *Victoria*, chap. 5) en prescrivant une transmission plus régulière et plus expéditive au gouvernement de la liste certifiée des actionnaires, et en imposant une pénalité pour contravention à cette disposition ; et en imposant des pénalités,—aux banques qui permettront que le montant de leur billets en circulation dépasse celui limité par le dit acte, ou qui tiendront une réserve en billets de la Puissance de moindre quantité qu'il n'est prescrit par la loi ;—aux banques qui négligeront de dresser leurs relevés mensuels dans le délai prescrit par la loi ou qui enfreindront aucune prescription des clauses 40 ou 43, ou des clauses 46 ou 51 de l'acte des banques ; et en modifiant la formule des relevés mensuels et les prescriptions relatives aux particuliers se donnant illégalement le titre de banques, ou prenant une désignation portant à croire qu'ils agissent comme banque légalement constituée.

La dite résolution étant lue la seconde fois, et adoptée.

*Ordonné*, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender de nouveau l'acte intitulé : " Acte concernant les banques et le commerce de banque," et les différentes actes qui le modifient.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est lu et reçu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour mardi prochain.

Sur motion de *M. Bowell*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution concernant les douanes.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général.

(En comité.)

*Résolu*, qu'il est expédient de refondre les différents actes concernant les douanes et de les modifier de manière à en faire concorder les diverses dispositions et à faire disparaître tout doute quant au sens de certaines autres dispositions, et pour autres fins nécessaires à la meilleure application des principes incorporés dans les dits actes, et entr'autres choses :—

1. A l'effet de donner des facilités et des recours additionnels pour la perception des droits de douane, des amendes et des confiscations, et pour la prévention de la contrebande et autres fraudes contre le revenu, et pour la punition des infractions aux dites lois de douanes.

2. De pourvoir à une réfaction de droits sur des marchandises avariées payant des droits spécifiques.

3. De spécifier les conditions auxquelles peuvent être annulés les cautionnements donnés pour l'exportation régulière de marchandises.

4. D'établir des dispositions pour la livraison, comme approvisionnements maritimes, de marchandises entreposées, aux bâtiments destinés et employés aux pêcheries de haute mer.

5. De pourvoir à la punition des personnes qui, illégalement, obtiennent accès aux marchandises entreposées dans des wagons de chemins de fer, ou les en enlèvent.

6. D'établir de meilleures dispositions pour en venir à une décision relativement aux saisies ou arrêts de marchandises, et relativement aux amendes et confiscations et aux conditions pour la libération de telles marchandises ou la rémission de telles amendes et confiscations.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert*, fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Rykert* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :—

*Résolu*, qu'il est expédient de refondre les différents actes concernant les douanes et de les modifier de manière à en faire concorder les diverses dispositions et à faire disparaître tout doute quant au sens de certaines autres dispositions, et pour autres fins nécessaires à la meilleure application des principes incorporés dans les dits actes, et entr'autres choses :—

1. A l'effet de donner des facilités et des recours additionnels pour la perception des droits de douane, des amendes et des confiscations, et pour la prévention de la contrebande et autres fraudes contre le revenu, et pour la punition des infractions aux dites lois de douanes.

2. De pourvoir à une réfaction de droits sur des marchandises avariées payant des droits spécifiques.

3. De spécifier les conditions auxquelles peuvent être annulés les cautionnements donnés pour l'exportation régulière de marchandises.

4. D'établir des dispositions pour la livraison, comme approvisionnements maritimes, de marchandises entreposées, aux bâtiments destinés et employés aux pêcheries de haute mer.

5. De pourvoir à la punition des personnes qui, illégalement, obtiennent accès aux marchandises entreposées dans des wagons de chemins de fer, ou les en enlèvent.

6. D'établir de meilleures dispositions pour en venir à une décision relativement aux saisies ou arrêts de marchandises, et relativement aux amendes et confiscations et aux conditions pour la libération de telles marchandises ou la rémission de telles amendes et confiscations.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que M. *Bowell* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour mardi prochain.

Un bill à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat, et demande son concours.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics, étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit renvoyé à un comité spécial, composé de messieurs *Oasgrain, Amyot, Cameron (Huron), Costigan, Girouard (Jacques-Cartier), Kilvert, Rykert, Typper (Pictou)* et *Weldon*.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender la loi au sujet de l'audition des causes portées devant les cours criminelles des juges de comté, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre, devant siéger lundi prochain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

La Chambre, en conformité de l'ordre, reprend le débat ajourné sur la motion proposée hier, à l'effet qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance entre aucun membre de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de la naturalisation des Allemands, de l'émigration allemande, de la nomination d'agents d'émigration en *Allemagne*, et des moyens à prendre pour donner aux personnes qui se proposent d'émigrer des renseignements précis sur le *Canada* ; aussi, copie du rapport des délégués allemands qui ont visité les Territoires du *Nord-Ouest* en 1881, et de la correspondance échangée avec eux.

Et la motion étant mise aux voix, la question est résolue affirmativement.

*M. Fisher* propose, secondé par *M. Platt*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état tiré du recensement de 1881, indiquant le nombre d'hommes au-dessus de 21 ans dans chaque district électoral, tel que constitué à l'époque de l'élection générale de juin dernier, qui a élu un membre pour cette Chambre. Et un débat s'ensuivant,—la dite motion est retirée avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de *M. Weldon*, secondé par *M. Davies*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de l'annonce relative à la construction du brise-lames à *Port-Lorne, N. E.*, et des diverses soumissions reçues ; le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant du contrat.

Sur motion de *M. Weldon*, secondé par *M. Burpee (Saint-Jean)*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, un état du nombre de causes entendues dans chacune des cours de comté des comtés de *King* et *Albert* depuis le 1er juin, 1882, ainsi que du montant des verdicts et des sentences portés dans ces causes.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Weldon*, secondé par M. *Burpee* (*Saint-Jean*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état de toutes les soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts au dépôt de l'Intercolonial à *Saint-Jean, N.-B.*; pour les fondations, travaux en brique et en maçonnerie et autres travaux y relatifs; les noms des divers entrepreneurs et le montant de chaque contrat; le nombre et les noms des surintendants et surveillants des travaux et les montants payés pour leurs services.

Sur motion de M. *Weldon*, secondé par M. *Burpee* (*Saint-Jean*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état des diverses sommes payées à titre de dédommagement pour expropriation de terrains sur les rues *Mill* et *Pond*, à *Saint-Jean, N.-B.*, pour le chemin de fer Intercolonial; les noms des arbitres nommés pour évaluer les terrains et les appointements qu'ils ont reçus; les diverses sentences arbitrales qu'ils ont rendues; la preuve sur laquelle telles sentences ont été basées et les particuliers auxquels a été payé le montant fixé par ces sentences arbitrales.

Sur motion de M. *Weldon*, secondé par M. *Burpee* (*Saint-Jean*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le *Glendon*; les diverses soumissions reçues; le nom de la personne qui a obtenu le contrat et le montant mentionné dans le dit contrat.

Sur motion de M. *Weldon*, secondé par M. *Burpee* (*Saint-Jean*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état des soumissions reçues pour la réfection du phare de *Quaco, N.-B.*; le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant mentionné dans le contrat.

Sur motion de M. *Cameron* (*Huron*), secondé par M. *Charlton*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance échangée entre le juge ou quelques-uns des juges de la cour maritime de la province d'*Ontario* et le gouvernement concernant les règles, la pratique et la procédure de la dite cour et leur simplification; et les honoraires et frais actuellement imposables pour la dite cour; aussi, copie de toutes règles modifiées ou de projets de modification, depuis le 1er janvier 1882.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blondeau*, secondé par M. *Billy*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie de toute correspondance, ordres en conseil et tout autre document concernant une allocation pour le service d'hiver fait sur le *Saint-Laurent* entre la *Malbaie* et la *Rivière Ouelle* par le vapeur *Folger*, et aussi un état des sommes payées ou à être payées par le gouvernement fédéral à cette fin.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 5 mars 1883,

PRIÈRE.

M. l'Orateur soumet à la Chambre, en conformité de l'acte 34 *Victoria*, chap. 5, clause 12,—des listes des actionnaires de la Banque de *Saint-Jean*, en date du 10 février, 1883 ;—de la Banque d'Echange de *Yarmouth*, à la date du 20 février, 1883 ;—de la Banque Impériale du *Canada*, à la date du 15 février, 1883 ;—et de la Banque *Ontario*, à la date du 31 janvier, 1883. (*Documents de la session, No 19.*)

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau.

Par M. *Beaty*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Toronto, Grey* et *Bruce*.

Par M. *Hay*,—la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Church* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Borden* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Given* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Parliament* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *George* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Wellesley* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Victoria* ; la pétition des instituteurs de l'école de la rue *Phoebe*, tous de *Toronto* ; la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du collège *d'Albert, Belleville* ; et la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du collège *Knor, Toronto*.

Par M. *Somerville (Bruce)*,—la pétition du révérend *Alexander Mackenzie* et autres, de *Kintlos*, comté de *Bruce*.

Par M. *Hall*,—la pétition de la compagnie de chemin de fer *Québec central*.

Par M. *Ross (Middlesex)*,—la pétition de *D. Bethune* et autres, de *Williams-Est*.

Par M. *Richey*,—la pétition de la branche auxiliaire de la *Nouvelle-Ecosse* de la société biblique britannique et étrangère.

Par M. *Hawkins*,—la pétition de *C. Livingstone*, maire de *Dresden*, et autres, de la division électorale de *Bothwell*.

Par M. *Small*,—la pétition du conseil municipal de la cité de *Toronto*.

Par M. *Tassé*,—la pétition des professeurs conférenciers et instituteurs des école normale et modèle provinciale, *Ottawa*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John Chisholm* et autres, de la rivière aux *Orignaux* et de *Garden Eden* ; du rév. *Duncan B. Blain* et autres, de la rivière de *Barney*, comté de *Pictou, N.-E.* ; de *George Flemming* et autres, de la rivière *Gay*, comté de *Halifax, N.-E.* ; du rév. *H. Dierlamm* et autres, de *Zurich*, comté de *Huron* ; du rév. *John McNabb* et autres, de *Lucknow* ; de *James Wilkie* et autres, de *Ashfield* et *Huron* ; de *James Moore* et autres, du canton de *Huron* ; de *A. Ronald* et autres, de *Minising*, comté de *Simco* ; de *A. A. Scott* et autres, *Carleton Place* et des environs ; de *Robert Kavanagh* et autres, de *Frankton* et des environs ; de *D. McDonald* et autres, de *Carleton Place* ; et de *Dugald Ferguson* et autres, de *Beckwith* ; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Du conseil d'administration de la caisse des veuves et des orphelins de ministres presbytériens et du conseil d'administration de la caisse des veuves et des orphelins de l'église presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse* ; demandant la passation d'un acte à l'effet de réunir les dites caisses.

Des membres et des officiers de l'association orangiste de l'Amérique anglaise ; demandant une charte sous le nom d'association orangiste loyale de l'Amérique anglaise.

Du conseil municipal du comté de *Hastings* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, devienne loi.

De la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et du *Pacifique* ; demandant la passation d'un acte l'actorisant à prolonger sa voie ferrée jusqu'au *Sault Ste-Marie*, et pour autres amendements à sa charte.

De *John J. McDonald* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer du *Pacifique* et de la *Rivière-à-la-Paix*.

De *John J. McDonald* et autres, demandant une charte sous le nom de compagnie de télégraphe de l'*Atlantique*, du *Pacifique* et de la *Rivière-à-la-Paix*.

De *D. Blain* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer d'*Edmonton* et de la *Rivière-à-la-Paix*.

Eu conseil municipal du comté de *Wentworth* ; demandant la passation d'un acte pourvoyant au règlement des difficultés s'élevant entre des compagnies de chemins de fer et le public, relativement aux taux et péages.

Du Bureau et de la Faculté de l'École des sciences appliquées ; demandant l'abolition des droits sur les livres importés en *Canada*.

De *Thomas Reynolds*, de *Londres, Angleterre* ; demandant une charte sous le nom de compagnie de steamers à passagers Royale Canadienne.

De *J. Richardson* et autres, du comté et de la province d'*Ontario*, directeurs provisoires de la banque du *Nord-Ouest* ; demandant la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite banque en celui de Banque Britannique Canadienne et pour autres amendements à sa charte.

De *Siméon Aucoin* et autres ; de *Henry Davies*, maire, et autres, du Bassin de *Gaspé* ; de *François Gassoire*, maire, et autres, de la baie de *Gaspé* nord et de *Sydenham* ; et de *J. de St-Aubin*, N.P., et autres, de *Matane*, comté de *Rimouski* ; demandant que l'acte des pêcheries soit amendé de manière que la pêche au saumon à la mouche et celle au filet soient fermées à la même époque.

De la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Nord-Ouest* et du *Sault Ste-Marie* ; demandant la passation d'un acte l'actorisant à changer son nom en celui de compagnie du chemin de fer de *Jonction* du Nord et du *Pacifique*, pour prolonger le délai fixé pour le commencement et la fin des travaux sur la ligne, et pour autres amendements à sa charte.

Du rév. *A. B. Lassysraie* et autres, des paroisses de *St-Thomas* de *Pierreville* et *St-François-du-Lac*, comté de *Yamaska* ; demandant qu'il soit permis aux pêcheurs des dites paroisses de prendre et employer comme appât, le menu poisson appelé ménuisse.

De *J. A. Dawson*, C.M.G., et de l'honorable *Pierre J. O. Chauvéu* et autres, membres de la Société Royale du *Canada* ; demandant que les ouvrages de science et les publications périodiques en langue étrangère, et les opérations des sociétés scientifiques, soit admis en franchise.

De la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick* ; demandant la passation d'un acte l'actorisant à augmenter son capital social, à acheter ou louer d'autres lignes ferrées, et pour autres fins.

De la branche auxiliaire du *Nouveau-Brunswick* de la société biblique britannique et étrangère ; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Ecritures-Saintes.

De *J. R. Barber*, surintendant général de la compagnie du chemin de fer et des mines de *Cobourg*, *Peterborough* et *Marmora* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et de modifier l'acte refondu des chemins de fer, 1879, ne devienne pas loi.

Du bureau de direction de la bibliothèque publique de *Toronto* ; demandant l'entrée en franchise des ouvrages scientifiques et de consultation, importés pour l'usage de bibliothèques publiques.

Des professeurs et conférenciers de collège du *Haut-Canada* ; des professeurs et conférenciers du collège *Baptiste* ; des instituteurs de l'École de la rue *Park* ; des instituteurs de l'École de la rue *Elizabeth* ; des instituteurs de l'École de la rue

Bathurst ; des instituteurs de l'Ecole de la rue Dufferin ; des instituteurs de l'Ecole de la rue John ; des instituteurs de l'Ecole de la rue Palace ; et des instituteurs de l'Ecole *Ryerson*, tous de *Toronto* ; demandant séparément l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques.

De la compagnie du chemin de fer Grand Oriental ; demandant certains amendements à sa charte.

M. *Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le cinquième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant aux pétitions suivantes, savoir :—

De MM. *Wilson*, *Smyth* et *Muirhead*, procureurs de *Peter Wood*, de la cité de *Brantford*, et autres ; demandant une charte sous le nom de Banque Canadienne du comté de *Brant* ;—de la compagnie d'assurance "La Citoyenne" du *Canada* ; demandant la passation d'un "Acte l'autorisant à réduire son capital versé et pour d'autres fins ;—de *W. B. Chisholm* et autres ; demandant la passation d'un acte pour faire revivre et pour modifier les actes 30 *Vic.*, chap. 54, et 40 *Vic.*, chap. 75, concernant la compagnie d'assurance l'Union du *Canada*, et pour changer le nom de la dite compagnie en celui de compagnie d'assurance la Couronne du *Canada* ;—de la compagnie du chemin de fer de transport maritime du *Chignectou* (limitée) ; demandant la passation d'un acte qui l'autorise à augmenter son capital social et pour autres fins ;—de *Allan Macdonald* et autres, des Territoires du *Nord-Ouest* ; demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer de la *Montagne de Bois*, de la *Qu'Appelle* et du *Prince-Albert* ;—et de la compagnie de placement de *London* et *Ontario* (limitée) ; demandant la passation d'un acte pour enlever les doutes quant à la signification et à l'effet de certaines clauses de sa charte.

Au sujet de la pétition de *George Henry Nichols*, de la cité de *New-York*, et autres, du *Canada*, demandant une charte sous le nom de compagnie des phosphates et mines, du *Canada*, votre comité trouve que l'avis ordinaire a été donné pendant la période voulue, mais qu'il ne mentionne en aucune manière la dernière partie de la conclusion de la pétition qui demande l'exemption de l'opération des clauses sept, huit, neuf et dix-huit de l'Acte du *Canada relatif aux clauses des compagnies par actions*, de 1869.

M. *White* (*Cardwell*) ; du comité mixte des deux Chambres, au sujet des impressions du Parlement ; présente à la Chambre le second rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les documents suivants et recommande qu'ils soient imprimés, savoir :

Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882. (No. 13a.)

Rapport du bibliothécaire sur l'état de la bibliothèque du Parlement. (No. 15.)  
*Documents de la session seulement.*)

Rapport de *A. H. Blakeby*, commissaire chargé de s'enquérir et de faire rapport sur le fonctionnement des lois qui règlent le travail dans l'Etat du *Massachusetts*. (No. 16.) (*Sénat*).

Etat donnant les noms, grade, traitement et pension de chaque personne mise à la retraite et le motif de la mise à la retraite. (No. 21.)

Etat des paiements pour dépenses imprévues, du 1er juillet, 1882, jusqu'à date. (No. 22.)

Etat des mandats spéciaux émis par le gouverneur-général depuis la dernière session du parlement pour l'exercice 1882-83. (No. 26.)

Réponse à adresse,—Correspondance concernant l'acte d'extradition du *Canada* et la suspension de l'acte impérial dans les limites du *Canada*, etc. (No. 32.)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants ne soient pas imprimés :

Rapport de l'honorable *James Cockburn*, le commissaire chargé de colliger, examiner et classer les statuts passés par le Parlement de la Puissance du *Canada* depuis la confédération. (No. 17) (*Sénat*).

Relevé des dépenses de la police fédérale pendant l'année 1882. (No. 18).

Réponse à adresse,—Lettres et documents échangés entre ce gouvernement et les gouvernements d'*Ontario* et de *Québec* depuis le 1er janvier 1882, jusqu'à date, au sujet du fonds d'amélioration des terres et tous les comptes non réglés avec les dites provinces. Aussi un état faisant connaître les balances, s'il en est, actuellement dues aux dites provinces. (No. 20).

Rapport sur les travaux faits et les sommes dépensées pour le recensement pendant l'année civile 1882. (No. 24).

Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat du *Canada*. (No. 25).

Rapport officiel de la distribution des statuts du *Canada* 45 *Victoria*, 1882. (No. 28).

Etat détaillé des recottes et dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet, 1882, au 1er février, 1883. (No. 30.)

Réponse à ordre,—Etat du nombre de vétérans de 1812 survivants, du nombre de vétérans décédés depuis 1875 et du nombre de veuves des vétérans décédés qui ont demandé secours. (No. 31).

Votre comité recommande aussi que *H. H. Whillock* soit nommé messenger sessionnel dans le service des impressions du Parlement, *vice William Cairns*, démissionnaire.

*M. McLelan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—copie des ordres en conseil, instructions et formules de demandes d'octrois, conformément aux prescriptions de l'acte 45 *Victoria*, chap. 18. (*Documents de la session*, No. 37.)

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 février, 1883, pour une liste des officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale de 1882, autres que les registrateurs ou shérifs, et la profession et le domicile de tels officiers, et une liste des shérifs et registrateurs des districts dans lesquels tels autres officiers-rapporteurs ont été nommés. (*Documents de la session*, No. 33.)

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 février, 1883, pour copie des rapports faits par la Banque de *Saint-Jean*, au gouvernement, tant annuels que mensuels, depuis 1875 ; aussi, copie des certificats accordés par la trésorerie à la dite banque, lors de l'ouverture de ses opérations. (*Documents de la session*, No. 34.)

*M. Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février, 1883, pour un état de la quantité de tonnes de charbon exporté de chaque port de la *Nouvelle-Ecosse*, pendant l'année expirée le 30 juin, 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882, et les pays où il a été exporté ; aussi, indiquant séparément les quantités expédiées par voie ferrée et par eau dans les ports de *Québec* et d'*Ontario*, et les noms de ces ports. (*Documents de la session*, No. 36.)

*M. Costigan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 28 février, 1883, pour un état indiquant,—

1. le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février, 1883, dans lesquelles le tabac canadien est employé exclusivement ;

2. la quantité de tabac canadien employé dans les manufactures de tabac depuis la passation de l'Acte du Revenu de l'Intérieur de 1880, jusqu'au 1er février, 1883 ;



3. la quantité respective de cigares et de cavendish, manufacturés depuis le 1er mai, 1880, jusqu'au 1er février, 1883, dans les manufactures qui emploient uniquement le tabac canadien. (*Documents de la session, No. 35.*)

*Ordonné*, que M. *Beaty* ait la permission de présenter un bill à l'effet de remettre en vigueur et amender certains actes concernant la "Compagnie d'Assurance dite l'Union du Canada," et de changer le nom de la compagnie en celui de "Compagnie d'Assurance la Couronne du Canada."

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, recondé par M. *Colby*,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans les premier et second rapports du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement.

*Ordonné*, que M. *Beaty* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Montagne-de-Bois* à *Qu'Appelle*, et *Prince-Albert*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *Cameron (Victoria)* ait la permission de présenter un bill pour incorporer la compagnie des phosphates et mines de la Puissance.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *Cameron (Victoria)*, ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit-Valley*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est lu et reçu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *Cameron (Victoria)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de transport maritime de *Chignectou* (à responsabilité limitée.)

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *Paterson (Brant)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la Banque du Canada du comté de *Brant*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de sir *Hector J. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

*Ordonné*, que le nom de M. *Brecken* soit substitué à celui de M. *Jenkins*, sur le comité-nommé pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du parlement, en tant que les intérêts de cette Chambre sont concernés, et pour agir comme membre du comité mixte des deux chambres au sujet de la bibliothèque.

*Résolu*, qu'il soit envoyé un message au Sénat, communiquant à Leurs Honneurs la résolution précédente.

*Ordonné*, que le greffier porte le dit message au Sénat.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la Banque Centrale du Canada; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Coughlin* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la Banque de *London, en Canada*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la Compagnie du chemin de fer de *Kingston à Pembroke*, et l'acte qui l'amende, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender et maintenir en vigueur l'acte d'incorporation de la compagnie du havre de *Grafton*, et pour d'autres fins, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,  
Ordonné, que *M. White (Renfrew)*, soit ajouté au comité des banques et du commerce.

Ordonné, que MM. *Dickinson* et *McIntyre* soient ajoutés au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

*M. Carling*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport du ministre des Postes pour l'année expirée le 30 juin, 1882. (*Documents de la session, No. 3.*)

Sur motion de *M. Kirk*, secondé par *M. Pickard*,  
Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous papiers, rapports d'ingénieurs, pétitions et correspondance touchant la construction d'un brise-lames à *Indian Harbor* comté de *Guysborough, N.-E.*

Sur motion de *M. Kirk*, secondé par *M. Pickard*,  
Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous papiers, pétitions et correspondance concernant la construction d'un brise-lames à *New-Harbor*, comté de *Guysborough N.-E.*

Sur motion de *M. Blake*, secondé par *M. Burpee (Saint-Jean)*,  
Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre : 1. Copie du mémorandum officiel de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien*, daté du 12 décembre 1882, expliquant sa position et ses perspectives.

2. Copie de l'annonce publiée subséquemment par la compagnie, demandant des souscriptions pour son capital social augmenté.

3. Copie de tous mémoires émis à ce sujet.

4. Etat indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit avec la date de chaque paiement en espèce, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autrement, spécifiant, dans ces cas, le prix de celles-ci et le montant de stock donné et la date.

5. Etat des sommes payées à même le capital pour intérêt sur le dit capital social, et le taux de ces paiements.

6. Exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer *Canada Central* et *Montréal, Ottawa* et *Occidental*, avec dates.

7. Exposé des faits relatifs à l'acquisition par la compagnie de tout intérêt dans le chemin de fer de *Credit Valley* et dans celui d'*Ontario* et *Québec*.

8. Énumération des divers objets sur lesquels il doit être fait rapport en vertu de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements, séparément, quant à—

(1) la ligne de chemin de fer comprise dans le contrat avec la compagnie de chemin de fer du *Pacifique* canadien, et

(2) les embranchements et prolongements construits par la compagnie.

9. État des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février, 1883, en vertu de son contrat,—

(1) pour travaux de construction exécutés sur la ligne que la compagnie doit bâtir, tel que spécifiée dans son contrat ;

(2) pour matériel roulant pour la ligne du chemin de fer du *Pacifique* canadien, tel que spécifié au dit contrat ;

(3) pour travaux de construction sur les prolongements et les embranchements non compris dans le chemin de fer spécifié par le contrat ;

(4) pour matériel roulant pour tous les prolongements et embranchements non compris dans le chemin de fer spécifié par le contrat ;

et état des recettes de la compagnie jusqu'à la même date, à compte—

(1) du subside en argent ;

(2) des obligations hypothécaires ;

(3) des boni ;

(4) des ventes de terre ou transactions non-comprises dans les opérations se rapportant aux obligations hypothécaires ;

(5) du nombre d'acres de terre auxquels elle a droit actuellement sur son subside en terre ;

(6) du montant des boni convenus mais non payés.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

M. *Paint* propose, secondé par M. *Daly*, qu'il soit nommé un comité spécial pour considérer les meilleurs moyens à prendre pour promouvoir le commerce interprovincial, accroître les recettes et augmenter le trafic de l'Intercolonial en transportant les produits de l'*Ontario* vers l'est, dans la province de *Québec*, les provinces maritimes et *Terreneuve*, et en prenant du fret de retour ; le dit comité devant se composer de MM. *Paint*, *Mitchell*, *White* (*Cardwell*), *Burpee* (*Saint-Jean*), *Laurier*, *McCallum*, *Desjardins*, *Gunn* et *Richey* ;

Et objection étant faite à la dernière partie de la motion pour le motif qu'avis n'a pas été donné des noms des membres devant former le comité ;

M. l'Orateur décide : "Que l'objection est bien fondée et que l'honorable député ne peut ajouter cette partie de la motion sans avoir le consentement unanime de la Chambre."

Et la motion étant mise aux voix,—qu'il soit nommé un comité spécial pour considérer les meilleurs moyens à prendre pour promouvoir le commerce interprovincial, accroître les recettes et augmenter le trafic de l'Intercolonial en transportant les produits de l'*Ontario* vers l'est, dans la province de *Québec*, les provinces maritimes et *Terreneuve*, et en prenant du fret de retour ; la question est résolue affirmativement.

Sur motion de M. *McIntyre*, secondé par M. *Yeo*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous rapports, papiers et documents relatifs à l'étude faite en mai et juin derniers d'un projet de chemin de fer d'embranchement entre la station de *Harmony*, sur le chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, et *Elmira East Point*, I.P.-E. ; aussi, un relevé du coût de la dite étude.

M. *Vunasse* propose, secondé par M. *Kilvert*, que l'appendice du rapport du comité spécial formé à la dernière session pour s'enquérir des effets de la politique nationale sur les industries agricoles dans la Puissance du *Canada*, soit imprimé.

Et la dite motion est déferée, conformément à l'article 94 du règlement, au comité mixte des impressions du Parlement.

Sur motion de M. *Bergeron*, secondé par M. *Mussue*, *Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant les personnes employées dans aucuns des départements pendant les années fiscales de 1873-74, 1874-75, 1877-78 et 1878-79, dont le salaire a été débité au compte des diverses entreprises publiques dans lesquelles elles ont été employées, et donnant (1) leur nom; (2) la date de leur entrée en fonction; (3) le chiffre de leurs appointements; (4) la nature de leurs fonctions; (5) les travaux au compte desquels le salaire est débité et le montant débité au compte de chacun des travaux.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, 6 mars, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Davies*,—la pétition de *J. S. Carrell* et autres.

Par M. *James*,—la pétition du bureau de direction de la bibliothèque publique de *Guelph*.

Par M. *Bergeron*,—la pétition de la compagnie canadienne d'éclairage électrique.

Par M. *McMillan* (*Huron*),—la pétition du révérend *A. D. McDonald* et autres, de *Seaforth*.

Par M. *Cameron* (*Huron*),—la pétition de *J. S. Dennis* et autres; et la pétition de *Robert Doull* et autres.

Par M. *Yeo*,—la pétition de la branche auxiliaire de l'*Ile du Prince-Edouard* de la société biblique, britannique et étrangère.

Par M. *Cameron* (*Huron*),—la pétition de *William Matheson* et autres, d'*Ashfield* et *Huron*.

Par M. *Paint*,—la pétition de *William Urquhart*, *J. P.*, et autres, de *Sporting Mountain*; et la pétition de *Donald Campbell* et autres, de *West Bay, Cap-Breton*.

Par M. *Albison*,—la pétition d'*Alfred B. Dickie*, et autres, de *Milford, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Macmaster*,—la pétition de *Malcolm A. McRae* et autres, de *Kenyon, Glenarry*.

Par M. *Colby*,—la pétition de *John McDougall* et autres.

Par M. *Hesson*,—la pétition de *John G. Mitchell* et autres, de *Molesworth*; et la pétition de *Joseph Davidson* et autres, de *Troubridge*, et des environs.

Par M. *Williams*,—la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs de l'école de *Trinity College, Port Hope*.

Par M. *Carling*,—la pétition de la branche auxiliaire d'*Ontario Ouest* de la société biblique, britannique et étrangère, représentant soixante et trois branches.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre,—copie des contrats passés par le chemin de fer du *Pacifique* canadien, conformément aux prescriptions de l'Acte 37 *Victoria*, chap. 14, clause 19, savoir :—

Articles de convention intervenus entre *Horton* et fils, et Sa Majesté la Reine, etc., etc., pour la fourniture de 72 tonnes de boulons et écrous en fer, pour le chemin de fer du *Pacifique* canadien. (Contrat No. 94.) (*Documents de la session, No. 27j.*)

Aussi, entre *Bayliss, Jones et Bayliss* et Sa Majesté la Reine, etc., pour la fourniture de boulons, écrous et carvelles, pour le chemin de fer du *Pacifique canadien*. (Contrat No. 95.) (*Documents de la session, No. 27i.*)

Aussi, articles de convention intervenus entre *Guest et Cie*, et Sa Majesté la Reine, etc., etc., pour la fourniture de rails et éciïsses d'acier pour le chemin de fer du *Pacifique canadien*. (Contrat No. 4.) (*Documents de la session, No. 27i.*)

Aussi, articles de convention entre *John McDonald* et Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre des Chemins de fer et Canaux de la Puissance du *Canada*, pour la construction de six gares mixtes, à voyageurs et à marchandises sur la 42<sup>ème</sup> section du chemin de fer du *Pacifique canadien*. (Contrat No. 97.) (*Documents de la session, No. 27i.*)

Aussi, articles de convention entre *Colin Nicol Black* et le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour la fourniture de 30,000 traverses en épinette rouge 8'.0 x 7.6, à 25 centins la pièce, pour le chemin de fer du *Pacifique canadien*. (Contrat No. 98.) (*Documents de la session, No. 27i.*)

Sur motion de *M. White (Renfrew)*, secondé par *M. Williams*,  
Ordonné, que le comité permanent d'immigration et de Colonisation soit autorisé à employer un sténographe pour prendre tels témoignages que le comité jugera nécessaire.

Sur motion de *M. Ross (Middlesex)*, secondé par *M. Charlton*,  
Ordonné, que les états inscrits aux pages 28 et 29 du rapport du secrétaire d'Etat, concernant les travaux d'impression exécutés par des personnes autres que les entrepreneurs, soient déferés au comité des Comptes Publics.

Ordonné, que *M. Hay* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'élucider l'intention et la portée de certaines dispositions de l'acte pour incorporer la compagnie de placement de *Londres*, et d'*Ontario* (à responsabilité limitée).

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre, — lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender la loi criminelle et d'étendre les dispositions de l'acte concernant les offenses contre la personne; et après avoir ainsi siégé quelque temps, *M. l'Orateur* reprend le fauteuil, et *M. Weldon* fait rapport que le comité a examiné le bill, et y a fait des amendements.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général, soit pris en considération jeudi prochain, et qu'il soit ré-imprimé.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender la loi au sujet de l'audition des causes portées devant les cours criminelles des juges de comité, étant lu;

Ordonné, que le dit ordre soit rescindé.

Ordonné, que le bill soit renvoyé à un comité spécial composé de messieurs *Robertson (Hamilton)*, *Brecken*, *McCarthy*, *Rykert*, *Fleming*, *Amyct*, *Hall*, *Baker*, (*Misisquoi*), *Ives*, *Ouimet*, *Coursol* et *Wood (Brockville)*, avec pouvoir de s'enquérir du système actuellement suivi pour le procès expéditif sommaire dans certains cas des personnes accusées de félonies et de délits.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour pourvoir à la décharge des personnes qui ont fait faillite par le passé, étant lu;

*M. Beaty* propose, secondé par *M. Kranz*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois; et un débat s'ensuivant;

Sur motion de *M. White (Cardwell)*, secondé par *M. Colby*,

Ordonné, que le débat soit ajourné.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité spécial composé de messieurs *Charlton, Girouard (Jacques-Cartier), Patterson (Essex), Cameron (Huron), Scriver, Ives, Colby, Beaty et Wood (Brockville.)*

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill concernant les voituriers par terre, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre, devant siéger lundi prochain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender de nouveau l'acte 37 *Victoria*, chap. 50, concernant les sociétés permanentes de construction dans *Ontario*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender la loi criminelle et de déclarer délit le fait de laisser sans entourage et protection les trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur des eaux navigables et fréquentées, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité spécial sur le bill portant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte résondu des chemins de fer, 1879, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Sur motion de *M. Platt*, secondé par *M. Springer*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance, requêtes, rapports d'explorations, rapports et recommandations d'inspecteurs et autres, touchant l'établissement et le site de stations de sauvetage à des endroits dangereux sur la côte du lac *Ontario* et autres nappes d'eau de l'intérieur, le genre d'appareils à être employés et le mode d'administration de ces stations ; aussi, tous autres rapports sur la construction et le fonctionnement des stations de sauvetage des pays étrangers, que le gouvernement peut avoir en sa possession.

Sur motion de *M. Weldon*, secondé par *M. Burpee (Sunbury)*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer Intercolonial par suite de rails brisés ou autrement, lorsqu'il n'y a pas eu perte de vies ou blessures, depuis le 1er mars, 1882 jusqu'au 1er juillet, 1882, et aussi depuis le 1er juillet, 1882 jusqu'au 1er mars, 1883, avec les causes respectives et les dates et le chiffre des dommages (s'il en est) causés dans chaque cas à la propriété et le montant de l'indemnité payée aux personnes possédant les propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages subis (s'il en est) qui ne sont pas encore réglés.

Sur motion de *M. Weldon*, secondé par *M. Burpee (Sunbury)*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des instructions adressées aux inspecteurs et autres officiers des pêcheries relativement à la mise en force de l'ordre en conseil du 11 juin, 1879, prohibant la pêche du saumon en *Canada*, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département de la Marine et des Pêcheries ; le nombre de saisies et de plaintes portées

devant les juges de paix contre des personnes faisant la pêche sans avoir un bail ou une licence, et le nombre de condamnations ; aussi un état des poursuites intentées contre des officiers des pêcheries pour empîement et assaut en cherchant à faire observer les prescriptions du dit ordre en conseil, et le montant des dommages (s'il en est) obtenus dans chaque cas.

Sur motion de *M. McDonald (Cap-Breton)*, secondé par *M. Dodd*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la *Nouvelle-Ecosse* et les départements des Chemins de fer et des Travaux Publics, au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre *Truro* et *Pictou*, et de la correspondance échangée avec la compagnie de chemin de fer et de charbon d'*Halifax* et du *Cap-Breton*, concernant les affaires du chemin de fer de prolongement vers l'est dans la *Nouvelle-Ecosse*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Robertson (Shelburne)*, secondé par *M. Ray*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant le montant payé à même le crédit de \$150,000 voté lors de la dernière session du parlement "pour aider au développement des pêcheries maritimes" ; les sommes payées à chaque personne ou navire, et leurs noms ; le nom ou les noms des personnes nommées pour distribuer les primes, et leurs honoraires. Aussi, copie de toutes instructions adressées à telles personnes au sujet de la distribution des primes et de toute correspondance y relative.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, 7 mars, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par *M. Innes*,—la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du Collegiate Institute de *Galt*.

Par *M. Catudal*,—la pétition de la compagnie du chemin de jonction et des carrières de *Napierville*.

Par *M. Robertson (Hamilton)*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de jonction du Grand Occidental et de la rive du lac *Ontario*.

Par *M. Hall*,—la pétition de *Charles P. Maltocks*, de la cité de *Portland* ; et la pétition de l'Etat du *Maine, Etats-Unis*.

Par *M. Ross (Lisgar)*,—la pétition de *C. B. Pitblado* et autres.

Par *M. Beaty*,—la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du Collegiate Institute de *Toronto*.

Par *M. Small*,—la pétitions des instituteurs de l'école de la rue *Winchester Toronto*.

Par *M. Hay*,—la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du collège *St-Michel, Toronto*.

Par M. *Hawkins*,—la pétition de *G. Mitchell*, M.D., et autres, de la ville de *Wallaceburg* et des environs.

Par M. *Abbott*,—la pétition de *William Van Duzer Lawrence* et autres.

Par M. *Bossé*,—la pétition de la compagnie de bateaux traversiers entre *Québec* et *Lévis*, et autres, propriétaires de bateaux à vapeur de *Québec* et *Lévis*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De la compagnie du chemin de fer de *Toronto, Grey* et *Bruce*, et de la compagnie du chemin de fer de *Québec Central*; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, ne devienne pas loi.

Des instituteurs des écoles des rues *Church, Borden, Given, Parliament, George, Wellesley, Victoria* et *Phébé*, toutes de *Toronto*; des professeurs et conférenciers du collège *Knox, Toronto*,—des Ecole Normale Provinciale et Modèle Provinciale, *Ottawa*,—et du collège *Albert, Belleville*; demandant séparément l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques.

Du révérend *Alexander Mackenzie* et autres, de *Kinloss*, comté de *Bruce*; et de *D. Bethune* et autres, de *East William*; demandant que des mesures soient prises pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De la branche auxiliaire de la *Nouvelle-Ecosse* de la société biblique britannique et étrangère; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Ecritures-Saintes.

Du conseil municipal de la cité de *Toronto*; demandant l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des bibliothèques publiques.

De *C. Livingstone*, maire de *Dresden*, et autres, de la division électorale de *Bothwell*; demandant l'adoption de mesures pour l'enlèvement de certains obstacles dans la branche est de la rivière *Sydenham*.

M. *Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le sixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant aux pétitions suivantes, savoir :—

Du conseil d'administration de la caisse des veuves et des orphelins de ministres presbytériens et du conseil d'administration de la caisse des veuves et des orphelins de l'église presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'Église d'Écosse; demandant la passation d'un acte à l'effet de réunir les dites caisses;—de *Thomas Reynolds*, de *Londres, Angleterre*; demandant une charte sous le nom de compagnie de steamers à passagers Royale Canadienne;—de *John Thomas Manners* et autres; demandant une charte sous le nom de compagnie de ponts et de manufactures du *St-Laurent*;—de la compagnie du chemin de fer de *Montréal, Ottawa* et *Occidental*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à prolonger sa voie ferrée en passant par le canton de *Maniwaki*, jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer du *Pacifique* canadien, à acheter certaines autres lignes ferrées, à construire des embranchements et à changer son nom pour celui de compagnie du chemin de fer du *Nominique*;—de la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et du *Pacifique*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à prolonger sa voie ferrée jusqu'au *Sault Ste-Marie*, et pour autres amendements à sa charte;—de la compagnie du chemin de fer Grand Oriental; demandant certains amendements à sa charte;—des membres et des officiers de l'association orangiste de l'Amérique anglaise; demandant une charte sous le nom d'association orangiste loyale de l'Amérique anglaise;—de *John J. Macdonald* et autres; demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer du *Pacifique* et de la *Rivière à la Paix*;—de *D. Blain* et autres; demandant une



charte sous le nom de compagnie de chemin de fer d'*Edmonton* et de la *Rivière-à-la-Paix* ;—de *John J. Macdonald* et autres, demandant une charte sous le nom de compagnie de télégraphe de l'*Atlantique*, du *Pacifique*, et de la *Rivière à la Paix* ; de la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* et du *Nord-Ouest* ; demandant la passation d'un acte pour étendre ses pouvoirs comme corps constitué et pour autres amendements à sa charte ;—de *A. J. Cattanach* et autres ; demandant la passation d'un acte les constituant en compagnie dans le but d'introduire et d'utiliser dans tout le *Canada*, l'invention connue sous le nom d' " Accumulateur électrique de *Faure* ;—de la compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de compagnie de Grand chemin de fer du Nord du *Canada*, à augmenter l'émission de ses bons, et pour d'autres amendements à sa charte ;—et de la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à augmenter son capital social, à acheter ou louer d'autres lignes ferrées, et pour autres fins.

*M. Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 19 février 1883, pour un état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du *Canada* pendant la dernière année fiscale, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre dernier ; le chiffre des amendes perçues dans chaque port pendant chacune des périodes précitées, et la manière dont on en a disposé, donnant les noms des fonctionnaires qui en ont reçu une partie et le montant reçu par chacun de ces fonctionnaires à même ce fonds. (*Documents de la session, No. 38.*)

Ordonné, que *M. Bossé* ait la permission de présenter un bill pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de *Québec* à la baie de *James*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Mitchell* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie de steamers à passagers la Royale Canadienne.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Dawson* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de navigation d'*Edmonton* à la *Rivière de la Paix*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Welton* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. White (Cardwell)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender les divers actes incorporant la "compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*," et de changer son nom en celui de "La Compagnie du Grand chemin de fer du Nord du *Canada*."

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Colby* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* au *Nord-Ouest*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. Wells ait la permission de présenter un bill à l'effet de faciliter la naturalisation des étrangers, 1883.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. Robertson (*Hamilton*), secondé par M. McDonald (*Cap Breton*), *Ordonné*, que M. Cameron (*Huron*) soit ajouté au comité spécial sur le bill à l'effet d'amender la loi au sujet de l'audition des causes portées devant les cours criminelles des juges de comté.

Sur motion de M. Hackett, secondé par M. Brecken, *Ordonné*, que le comité spécial nommé pour considérer la question d'une communication par vapeurs entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la terre ferme, hiver comme été, soit autorisé à employer un sténographe pour prendre tels témoignages que le comité jugera nécessaire.

Sur motion de M. Gagné, secondé par M. Fréchette, *Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre, soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous rapports, plans, correspondance et autres documents concernant la construction d'un quai ou d'une jetée à *Ste-Anne*, sur la rivière *Saguenay*, dans le comté de *Chicoutimi*.

Sur motion de M. Blake, secondé par M. Burpee (*St-Jean*), *Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance et des mémoires concernant les réclamations des habitants de *Prince-Albert* et des districts environnants, dans les territoires du *Nord-Ouest*, au sujet des terres qu'ils occupent et d'autres questions se rapportant à leur position.

Sur motion de M. Wilson, secondé par M. Forbes, *Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de l'annonce demandant des soumissions pour la démolition et la reconstruction de la salle d'exercices dans la cité de *St-Thomas, Ontario*; aussi, copie des soumissions reçues, spécifiant celle qui a été acceptée, et un relevé du coût total des travaux exécutés.

Sur motion de M. Casey, secondé par M. Wilson, *Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre, soit adressé à l'officier compétent, pour copie de contrat pour la construction de la salle d'exercices à *Iona, Ontario*, du rapport d'inspection de cette salle, et de la correspondance ou des rapports concernant les paiements faits à l'entrepreneur; aussi, un relevé des sommes qui lui ont été payées à compte de cette entreprise.

Sur motion de M. Casey, secondé par M. Wilson, *Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. Wilson, secondé par M. Casey, *Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre, soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître ce qu'a coûté, par tête, le transport des prisonniers des prisons de comtés aux pénitenciers, pendant les exercices 1880-81 et 1881-82.

M. Ross (*Middlesex*) propose, secondé par M. Charlton, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, un état faisant connaître les réclamations réglées depuis le dernier rapport par les commissaires chargés de disposer des réclamations en contestation se rapportant au chemin de fer Intercolonial, et toute autre information faisant connaître les progrès faits dans le sens d'un règlement final avec tous les entrepreneurs dont les réclamations ont été mises en arbitrage.

Et un débat s'ensuivant, la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de M. Grandbois, secondé par M. Riopel,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance au sujet de l'érection des sémaphores sur le quai de la *Rivière-du-Loup*, dans le comté de *Témiscouata*, et sur le *Brandy-Pot*.

Sur motion de M. Paint, secondé par M. Daly,

Ordonné, que messieurs *Mitchell*, *White* (*Cardwell*), *Burpee* (*St-Jean*), *Laurier*, *McCallum*, *Farrow*, *Desjardins*, *Gunn*, *Richey* et l'auteur de la motion soient nommés pour composer le comité dont la Chambre a autorisé, le 5 courant, la nomination au sujet du trafic interprovincial.

Sur motion de M. Cameron (*Huron*), secondé par M. Weldon,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance et rapports concernant le "Charybdis" qui n'ont pas encore été produits; un état détaillé de toutes dépenses relatives à ce navire; copie de toute correspondance au sujet de la vente de ce navire par le gouvernement, ou du transfert ou de la remise qui en a été faite au gouvernement impérial ou à toute personne représentant tel gouvernement. Aussi, un exposé détaillé de l'usage de tel navire depuis qu'il a accepté par le gouvernement canadien, et à quoi il sert maintenant ou en quel endroit il est stationné.

Sur motion de M. Rykert, secondé par M. Colby,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie des ordres en conseil affectant les articles suivants des Comptes Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882 :

Partie II, p. 104.—Compagnie d'impression et de publication du *Citizen* :—

Impression et reliure du discours sur le budget.....	\$	732	00
do do en français...		839	75
<i>L. J. Demers</i> et frères :—			
Traduction et impression du discours de sir <i>Charles Tupper</i> sur la question du chemin de fer du <i>Pacifique</i> .....		816	35
Page 206.— <i>W. A. Baldwin</i> , M.D. :—			
Pour services professionnels dans le <i>Kiwatin</i> en 1877, pendant l'épidémie de variole.....		653	33
Page 207.—Le juge <i>A. Polette</i> :—			
Pour services comme commissaire—commission du chemin de fer du <i>Pacifique</i> , en 1873.....		1,625	00
Page 208.— <i>L. J. Demers</i> et frères :—			
Paiement à compte de l'impression, en français, des témoignages pris devant la commission du <i>Pacifique</i> canadien.....		1,000	00
<i>A. Audet</i> :—			
Traduction do do do .....		2,406	25
<i>S. Stephenson</i> :—			
Impression du rapport et des témoignages—commission du <i>Pacifique</i> canadien.....		6,646	33

Page 210.—Police à cheval du <i>Nord-Ouest</i> :—	
À compte du voyage du Gouverneur-Général.....	10,982 84
L'honorable <i>J. Cockburn</i> , 12 mois de traitement— refonte de statuts.....	3,999 97
<i>A. Ferguson</i> do do do .....	999 97
Pages 221, 227.—Annonces.	
Page 229.—Sauvage de la <i>Colombie</i> britannique :—	
Frais généraux .....	22,744 10
Commission de réserve.....	10,145 60
Arpentage .....	7,444 05
Sauvage, <i>Manitoba</i> et Territoires du <i>Nord-Ouest</i> :—	
Provision pour les indigents.....	563,151 80
Frais généraux .....	84,921 09
Page 230.—La compagnie d'imprimerie de <i>La Minerve</i> :—	
Traduction du rapport des canaux.....	1,522 73
Page 232.—Do do do .....	1,850 00
Page 235.—L'hon. <i>J. Cockburn</i> :—	
Solde de tout compte à <i>Marshall Wood</i> .....	12,215 50
<i>Veale et Adams</i> .—Travaux exécutés par contrat.....	1,100 00
<i>J. Goodwin</i> .....	5,359 46
Page 236.—Sir <i>Charles Tupper</i> :—Frais de voyage en <i>Angleterre</i> .....	500 00
Page 242.—Intercolonial—Réparation du char <i>Kiwatin</i> .....	1,935 73
Compagnie de chars <i>Pullman</i> —Voiture par Son Excellence le Gouverneur-Général.....	880 00
Page 243.—Embranchement <i>Pembina</i> .....	17,478 21
Pages 243-4—Chemin de fer du <i>Pacifique</i> canadien, à l'exclusion des paiements à <i>Onderdonk</i> .....	1,695,980 16
Page 244.—Chemin de fer de <i>Prince Arthur's Landing</i> et <i>Kaministiquia</i> —balance de prix d'achat.....	2,000 00
Page 251.— <i>J. A. MacDonell</i> :—	
Service professionnels .....	603 90
Page 295.—Hôpital de <i>St-Boniface</i> .....	1,726 20
<i>R. D. Dunn</i> —Canal <i>Welland</i> :—	
Déboursés divers pour travaux.....	3,957 20
Partie III, p. 69.— <i>J. G. Baker</i> et Cie, approvisionnements... <i>D. W. Davies</i> do .....	251,605 77 27,716 23

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Rykert*, secondé par *M. Colby*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie des ordres en conseil affectant les articles suivants du relevé des paiements portés au comptes des Dépenses Imprévues, déferé par la Chambre au comité des Comptes Publics, le 23 février, 1883 :

Juillet 12, 1882.—La Banque Nationale :— Pour payer à l'honorable <i>H. Fabre</i> , traitement par trimestre finissant septembre 30, 1882.....	\$ 625 00
Sept. 30, 1882, Honorable <i>H. Fabre</i> , traitement à janvier 31, 1883 .....	759 40
9       "       " <i>Samuel Keefer</i> et autres, com- mission d'enquête sur le <i>Pacifique</i> .....	16,821 49
Sept. 25, 1882, <i>W. Lukes</i> , à compte frais en <i>Europe</i> <i>in re manufactures</i> .....	300 00

Sept. 27, 1882, Banque de <i>Montréal</i> , chèques datés de <i>Londres</i> de sir <i>A. T. Galt</i> en faveur de <i>W. Lukes</i> .....	365 00
Déc. 21, 1882, <i>A. H. Blakeby</i> , dépenses <i>in re</i> manufactures dans le <i>Massachusetts</i> .....	300 00
Sept. 27, 1882, <i>J. B. Hurlbert</i> , 50 exemplaires ouvrage sur la Protection et le Libre Echange.....	100 00
Oct. 28, 1882, Sir <i>John Rose</i> , pour paiement à sir <i>A. T. Galt</i> dans l'affaire d' <i>Aspy Bay</i> .....	730 00
Nov. 18, 1882, L'honorable Secrétaire et Trésorier <i>I.P.E.</i> , dépenses pour condamnés du pénitencier du 1er juillet, 1873 au 31 déc. 1879.....	4,075 20

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Rykert*, secondé par *M. Colby*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie des ordres en conseil affectant les articles suivants du relevé des mandats du Gouverneur-Général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, —lequel relevé a été déféré par la Chambre au comité des Comptes Publics, le 23 février, 1883.

Sauvages, <i>Manitoba</i> et Territoires du <i>Nord-Ouest</i> , — pour compléter les paiements de l'année .....	\$202,371 14
Terres fédérales, compte du capital, —pour compléter les paiements de l'année.....	100,000 00
Dépenses contingentes du gouvernement civil, — pour compléter les paiements de l'année.....	20,000 00
Postes, —pour compléter les paiements de l'année....	20,000 00

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie d'amélioration de la rivière *La Pluie*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des Poudres de l'*Acadie*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la Société des Missions de l'Église Méthodiste Wesleyenne en *Canada*, étant lu.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer la "Grange Trust" en corporation, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de remettre en vigueur et amender certains actes concernant la "Compagnie d'assurance dite l'Union du *Canada*," et de changer le nom de la compagnie en celui de "compagnie d'assurance la Couronne du *Canada*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Montagne-de-Bois* à *Qu'Appelle* et *Prince-Albert*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Jeudi, 8 mars 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau.

Par M. *White (Cardwell)*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du *Canada* ; et la pétition de *William Wilson* et autres ; membres et officiers de l'association Orangiste de l'Amérique anglaise.

Par M. *Sproule*,—la pétition de *Peter Nicholson*, percepteur des douanes, du village de *Prince Arthur's Landing*, dans le district d'*Algoma*, Puissance du *Canada*.

Par M. *Kranz*,—la pétition de *A. M. Hamilton* et autres, de *Woolwich*, comté de *Waterloo*.

Par M. *Beaty*,—la pétition de *James Bennett* et autres, membres et officiers de l'association loyale orangiste de l'Amérique anglaise.

Par M. *McMillan (Huron)*,—la pétition du révérend *William Berberich*, et autres, du canton de *Hay*, comté de *Huron*.

Par M. *Tyrwhitt*,—la pétition de *Joseph Wise*, Grand-Maître provincial, et autres, membres et officiers de l'association loyale orangiste de la Puissance du *Canada*.

Par M. *O'Brien*,—la pétition de *David Marshall* et autres, membres et officiers de l'association loyale orangiste de l'Amérique anglaise.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *J. S. Carrell* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie canadienne de télégraphe rapide (limitée).

Du bureau de direction de la bibliothèque publique de *Guelph* ; demandant l'entrée en franchise des ouvrages scientifiques et de consultation, importés pour l'usage des bibliothèques publiques.

De la compagnie canadienne d'éclairage électrique ; demandant la passation d'un acte à l'effet d'imposer une pénalité aux personnes causant des dommages ou mettant obstacle à ses appareils, de conférer à la compagnie le droit d'imposer des péages pour l'usage des rivières et cours d'eau améliorés par elle, et autres pouvoirs se rapportant au fonctionnement de la compagnie.

Du révérend *A. D. McDonald* et autres, de *Seaforth* ; de *William Matheson* et autres, de *Ashfield* et *Huron* ; de *William Urquhart*, J.P., et autres, de *Sporting*.

*Mountain* ; de *Donald Campbell* et autres, de *West Bay, Cap Breton* ; de *Alfred B. Dickie* et autres, de *Milford, N.-E.* ; de *Malcolm A. McRae* et autres, de *Kenyon, Glengarry* ; de *John G. Mitchell* et autres, de *Molesworth* ; et de *Joseph Davidson* et autres, de *Trowbridge* et des environs ; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De *J. S. Dennis* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest du *Canada*.

De *Robert Doull* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Qu'Appelle, Lac Long* et *Saskatchewan*.

De la branche auxiliaire de l'*Ile du Prince-Édouard* et d'*Ontario-Ouest* de la société biblique britannique et étrangère ; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Écritures-Saintes.

De *John McDougall* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie de charbon et de chemin de fer de *Cumberland*.

Des professeurs et conférenciers de l'*Ecole de Trinity College, Port Hope* ; demandant l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des bibliothèques publiques.

*M. Abbott*, du comité des banques et du commerce, présente à la Chambre le second rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération les bills suivants, et est convenu de rapporter le bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'assurance contre l'incendie du *Manitoba* et du *Nord-Ouest*, avec des amendements ;—et le bill concernant le "Crédit Foncier Franco-Canadien," sans amendement.

*M. Cameron (Huron)*, du comité spécial sur le bill portant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents, présente à la Chambre le rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Le comité a examiné les bills suivants :—Bill pourvoyant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents ;—Bill à l'effet d'amender l'acte concernant la procédure dans les causes criminelles, ainsi que certaines autres matières relatives à la loi criminelle ;—Bill pour amender la loi de la preuve dans les causes criminelles ;—et Bill à l'effet d'amender la loi criminelle et de déclarer délit le fait de laisser sans entourage et protection, les trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur les eaux navigables et fréquentées ; et il fait rapport qu'il a réuni ces quatre bills en un seul qu'il soumet avec plusieurs amendements.

*Sir Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février 1883, pour un état donnant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année finissant le 31 décembre, 1882, indiquant chaque espèce de matériel roulant et si ce matériel a été acheté en vertu d'un contrat ou autrement ; les personnes de qui il a été acheté et le coût de chaque espèce ; aussi, un état montrant ce qui a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement, nommant chaque espèce. (*Documents de la session, No. 40.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février 1883, pour un état indiquant les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial calculés pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre, 1880, 1881 et 1882, sous les mêmes chefs que dans le relevé annuel B., de l'Intercolonial, dans les comptes publics. (*Documents de la session, No. 40a.*)

*Sir John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, les règlements pour la disposition des terrains houilliers, approuvés par Son Excellence l'Administrateur du gouvernement en conseil, en date

du 2 mars 1883, substitués à ceux du 17 décembre, 1881: (*Documents de la session, No. 36a.*)

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence du 7 mars 1883, demandant copie des ordres en conseil affectant les articles suivants des Comptes Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882:

Partie II, p. 204.—Compagnie d'impression et de publication du <i>Citizen</i> :—		
Impression et reliure du discours sur le budget.....	\$	732 00
do do do en français..		839 75
<i>L. J. Demers</i> et frères :—		
Traduction et impresion du discours de sir <i>Charles Tupper</i> sur la question du chemin de fer du <i>Pacifique</i> .....		816 35
Page 206.— <i>W. A. Baldwin, M.D.</i> :—		
Pour services professionnels dans le <i>Kiwatin</i> en 1878, pendant l'épidémie de variole.....		653 33
Page 207.—Le juge <i>A. Polette</i> :—		
Pour services comme commissaire—commission du chemin de fer du <i>Pacifique</i> , en 1873.....		1,625 00
Page 208.— <i>L. J. Demers</i> et frères :—		
Paiement à compte d'impression, en français, des témoignages pris devant la commission du <i>Pacifique</i> canadien.....		1,000 00
<i>A. Audet</i> :—		
Traduction do do do .....		2,406 25
<i>S. Stephenson</i> —		
Impression du rapport et des témoignages—commission du <i>Pacifique</i> canadien.....		6,646 33
Page 210.—Police à cheval du <i>Nord-Ouest</i> :—		
A compte du voyage du Gouverneur-Général.....		10,982 83
L'honorable <i>J. Cockburn</i> , 12 mois de traitement—refonte des statuts.....		3,999 97
<i>A. Ferguson</i> do do do .....		909 97
Pages 221, 227.—Annonces.		
Page 229.—Sauvages de la <i>Colombie</i> britannique :—		
Frais généraux.....		22,744 10
Concession de réserve.....		10,145 60
Arpentages.....		7,444 05
Sauvages, <i>Manitoba</i> et Territoires du <i>Nord-Ouest</i> :—		
Provisions pour sauvages dans le besoin.....		563,151 80
Frais généraux.....		84,921 09
Page 230.—La compagnie d'imprimerie de <i>La Minerve</i> :—		
Traduction du rapport des canaux.....		1,522 73
Page 232.—Do do do .....		1,850 00
Page 235.—L'hon. <i>J. Cockburn</i> :—		
Solde de tout compte à <i>Marshall Wood</i> .....		12,215 50
<i>Veale</i> et <i>Adams</i> .—Travaux exécutés par contrat....		1,100 00
<i>J. Goodwin</i> do .....		5,359 46
Page 236.—Sir <i>Charles Tupper</i> :—Frais de voyage en <i>Angleterre</i> .....		
		500 00
Page 242.—Intercolonial—Réparation du char <i>Kiwatin</i> ..		
Compagnie des chars <i>Pullman</i> —Voiture pour Son Excellence le Gouverneur-Général.....		1,935 73
		800 00
Page 248.—Embranchement <i>Pembina</i> .....		
		17,478 21



Pages 243-4.—Chemin de fer du <i>Pacifique</i> canadien, à l'exclusion des paiements à <i>Onderdonk</i> .....	1,695,980 16
Page 244.—Chemin de fer de <i>Prince Arthur's Landing</i> et <i>Kaministiquia</i> —balance de prix d'achat.....	2,000 00
Page 251.— <i>J. A. MacDonell</i> :	
Services professionnels.....	603 90
Page 295.—Hôpital de <i>Saint-Boniface</i> .....	1,786 20
<i>R. D. Dunn</i> .—Canal <i>Welland</i> :	
Déboursés divers pour travaux.....	3,957 20
Partie III, p. 69.— <i>J. G. Baker</i> et Cie, approvisionnements.....	251,605 77
<i>D. W. Davis</i> , approvisionnements....	27,716 23

(Documents de la session, No. 41.)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 7 mars 1883, demandant copie des ordres en conseil affectant les articles suivants du relevé des paiements portés au compte des dépenses imprévues.

Juillet 12, 1882.—La Banque Nationale:—Pour payer à l'honorable <i>H. Fabre</i> , traitement pour trimestre finissant sept. 30, 1882.....	\$ 625 00
Sept. 30, 1882, Hon. <i>H. Fabre</i> , traitement à janvier 31, 1883.....	759 40
Sept. 9, 1882, <i>Samuel Keefer</i> et autres, commission d'enquête sur le <i>Pacifique</i> .....	16,821 49
Sept. 25, 1882, <i>W. Lukes</i> , à compte frais en <i>Europe in re manufactures</i> .....	300 00
Sept. 27, 1882, Banque de <i>Montréal</i> , chèques datés de <i>Londres</i> de sir <i>A. T. Galt</i> en faveur de <i>W. Lukes</i> ..	365 00
Déc. 21, 1882, <i>A. H. Blackeby</i> , dépenses <i>in re manufactures</i> dans le <i>Massachusetts</i> .....	300 00
Sept. 27, 1882, <i>J. B. Hurlbert</i> , 50 exemplaires ouvrage sur la Protection et le Libre Echange.....	100 00
Oct. 28, 1882, Sir <i>John Rose</i> , pour paiement à sir <i>A. T. Galt</i> dans l'affaire d' <i>Aspy Bay</i> .....	730 00
Nov. 18, 1882, l'honorable Secrétaire et Trésorier, <i>I.P.E.</i> dépenses pour condamnés du pénitencier du 1er juillet 1873 au 31 décembre 1879.....	4,075 20

(Documents de la session, No. 41.)

Et aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 7 mars 1883, demandant copie des ordres en conseil affectant les articles suivants du relevé des mandats du Gouverneur-Général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83.

Sauvages, <i>Manitoba</i> et Territoires du <i>Nord-Ouest</i> ,—pour compléter les paiements de l'année.....	\$202,371 14
Terres fédérales, compte du capital,—pour compléter les paiements de l'année.....	100,000 00
Dépenses contingentes du gouvernement civil,—pour compléter les paiements de l'année.....	20,000 00
Postes,—pour compléter les paiements de l'année.....	20,000 00

(Documents de la session, No. 43.)

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Charles Tupper*,  
Ordonné, que les trois réponses aux adresses précédentes soient renvoyées au comité des Comptes Publics.

Ordonné, que la pétition de la compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de *Napierville*, présentée hier, soit maintenant lue.

Et la dite pétition,—demandant certains amendements à la charte de la dite compagnie, est lue et reçue.

Ordonné, que la pétition de *Charles P. Mattocks*, de la cité de *Portland*, et autres, de l'Etat du *Maine*, des *Etats-Unis*, présentée hier, soit maintenant lue.

Et la dite pétition,—demandant que les pétitionnaires soient constitués en corporation en vertu des lois du *Canada* sous le nom de “*The Winslow Packing Company*,” est lue et reçue.”

Ordonné, que la pétition de *William Van Duzen Lawrence* et autres, présentée hier, soit maintenant lue.

Et la dite pétition,—demandant que les pétitionnaires soient constitués en corporation en vertu des lois du *Canada*, sous le nom de “*The Davis and Lawrence Company*,” et que l'article du règlement de la Chambre relatif à l'avis à publier, soit suspendu, est lue et reçue.

Ordonné, que la pétition de la compagnie du chemin de fer de Jonction du Grand Occidental à la rive du lac *Ontario*, présentée hier soit maintenant lue.

Et la dite pétition,—demandant la passation d'un acte pour prolonger davantage le délai fixé pour le commencement et l'achèvement du chemin projeté par la dite compagnie, pour étendre ses pouvoirs comme corps incorporé et pour d'autres fins, est lue et reçue.

Ordonné, que la pétition de *C. B. Pitblado* et autres, présentée hier, soit maintenant lue.

Et la dite pétition,—exposant que les pétitionnaires sont membres du bureau nommé par l'église presbytérienne du *Canada* pour administrer un fonds pour l'érection d'églises et presbytères dans le *Manitoba*, et les Territoires du *Nord-Ouest*, et demandant que le dit bureau soit constitué en corporation, est lue et reçue.

Sur motion de *M. Paint*, secondé par *M. Gunn*,

Ordonné, que le comité spécial chargé d'étudier la question du trafic inter-provincial, soit autorisé à envoyer quérir personnes, papiers et documents.

Ordonné, que *M. Ferguson (Welland)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie du Pont de chemin de fer de *Niagara*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Cameron (Victoria)* ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie de télégraphe de l'*Atlantique*, du *Pacifique* et de la *Rivière-de-la-Paix*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Richey*, ait la permission de présenter un bill à l'effet de réunir la Caisse des Veuves et Orphelins des Ministres Presbytériens en rapport avec l'Eglise Presbytérienne des Provinces Inférieures, et la Caisse des Veuves et Orphelins de l'Eglise Presbytérienne des Provinces Maritimes en rapport avec l'Eglise d'Ecosse, et de créer une corporation pour administrer ces caisses.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Cameron (Victoria)*, ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* à la *rivière de la Paix*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que *M. Bergin* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique d'Ontario*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Tassé* ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie des Piliers et Estacades et d'Amélioration des Quinze.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Curran* ait la permission de présenter un bill concernant la compagnie d'assurance des Citoyens du *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Curran* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie de Pont et de Manufacture du *Saint-Laurent*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *White (Renfrew)* ait la permission de présenter un bill modifiant de nouveau "l'Acte Refondu des chemins de fer, 1879."

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer une Cour de Commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'Acte Refondu des chemins de fer, 1879, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. *Foster* propose, secondé par M. *Wood (Westmoreland)*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître le nombre de voteurs inscrits dans chaque district ou circonscription électorale, le nombre de votes donnés et les candidats en faveur desquels ils ont été donnés, lors de l'élection des membres de la Chambre des Communes, en 1882.—Et un débat s'en suivant ; la dite motion est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 9 mars, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Baker (Missisquoi)*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Sud-Est*.

Par M. *Innes*,—la pétition du conseil municipal de la cité de *Guelph*.

Par M. *Curran*,—la pétition du conseil de la Chambre de Commerce de *Montréal*.

- Par M. Burnham,—la pétition du conseil municipal du comté de *Peterborough*.  
 Par M. Hall,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Passumpsic*; la pétition de la compagnie du chemin de fer de la Vallée de *Massawippi*; et la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du *Bishop's College, Lennoxville*.  
 Par M. Lesage,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord.  
 Par M. Beaty,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada*.  
 Par M. Colby,—la pétition de la compagnie du chemin de fer International.  
 Par M. Bowell,—la pétition de J. R. Jacques et autres, citoyens, et des étudiants de l'Université *Albert* et du collège *Albert, Belleville*.  
 Par M. Dundas,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Midland, Canada*.  
 Par M. Orton,—la pétition du conseil municipal du comté de *Dufferin*.  
 Par M. Charlton,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, baie *Georgienne* et lac *Erie*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Des professeurs et conférenciers du *Collegiate Institute de Galt*; du *Collegiate Institute* et du Collège de *St-Michel de Toronto*; des instituteurs de l'école de la rue *Winchester*; demandant séparément l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques.

De G. Mitchell, M.D., et autres, de *Wallaceburg*; demandant l'adoption de mesures pour l'enlèvement de certains obstacles dans les branches nord et est de la rivière *Sydenham*.

De la compagnie des bateaux traversiers de *Québec* et *Lévis*, et autres, propriétaires de vapeurs de *Québec* et *Lévis*, et autres; demandant l'abolition des droits sur le charbon.

M. Beaty, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le septième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant aux pétitions suivantes, savoir :—

De J. Richardson et autres, du comté et de la province d'*Ontario*, directeurs provisoires de la Banque du *Nord-Ouest*; demandant la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite banque en celui de Banque Britannique canadienne et pour autres amendemens à sa charte;—de la compagnie Canadienne d'Éclairage Electrique; demandant la passation d'un acte à l'effet d'imposer une pénalité aux personnes causant des dommages ou mettant obstacle à ses appareils, de conférer à la compagnie le droit d'imposer des péages pour l'usage des rivières et cours d'eau améliorés par elle, et autres pouvoirs se rapportant au fonctionnement de la compagnie;—de J. S. Dennis et autres; demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer du *Grand Nord-Ouest du Canada*;—De la compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de *Napierville*; demandant certains amendemens à sa charte;—de la compagnie du chemin de fer de Jonction du *Grand Occidental* à la rive du lac *Ontario*; demandant la passation d'un acte pour prolonger davantage le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de son chemin projeté, pour étendre ses pouvoirs comme corps incorporé et pour d'autres fins:—de C. B. Pitblado et autres; exposant qu'ils sont membres du bureau nommé par l'église presbytérienne du *Canada* pour administrer un fonds pour l'érection d'églises et presbytères dans le *Manitoba* et les Territoires du *Nord-Ouest*; et demandant que le dit bureau soit constitué en corporation;—de la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Nord-Ouest* et du *Sault Sainte-Marie*; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du *Pacifique*, pour prolonger le délai fixé pour le commencement et la fin des travaux sur la dite ligne, et pour autres amendemens à sa charte;—et de John McDougall et autres; demandant une charte sous le nom de compagnie de charbon et de chemin de fer de *Cumberland*.

Au sujet de la pétition de *Robert Doull* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Qu'Appelle*, *lac Long* et *Saskatchewan*, votre comité trouve que l'avis a été publié seulement dans la *Gazette du Canada* ; mais comme nuls droits existants ne peuvent être lésés, il recommande, dans ce cas, la suspension de l'article 51 du règlement.

Au sujet de la pétition de *J. S. Carvell* et autres ; demandant une charte sous le nom de compagnie canadienne de Télégraphe Rapide (limitée), votre comité trouve qu'aucun avis n'a été publié, la nécessité de la demande ne s'étant présentée que récemment ; mais comme aucun droits particuliers n'en peuvent souffrir, il recommande la suspension de l'article 51 du règlement.

Quant à la pétition de *William Van Duzen Lawrence* et autres ; demandant à être constitués en corporation, en vertu des lois du *Canada*, sous le nom de "*The Davis and Lawrence Company*," et que l'article du règlement de la Chambre relatif à l'avis à publier, soit suspendu, votre comité trouve que l'avis n'a pas été publié pendant la période voulue, mais comme les droits des particuliers n'en peuvent souffrir, il recommande la suspension de l'article 51 du règlement.

En ce qui concerne la pétition de la compagnie du chemin de fer de la *Souris* aux *Montagnes Rocheuses* ; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer le nom de la dite compagnie pour celui de compagnie du chemin de fer du *Manitoba* et des *Montagnes Rocheuses*, à prolonger le délai fixé pour le commencement des travaux sur la ligne principale du dit chemin et pour d'autres amendements à sa charte, votre comité trouve que l'avis a été publié pendant un temps trop court ; en conséquence, il fait un rapport défavorable à la dite pétition.

*M. Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 février, 1883, pour un état comprenant les noms et résidence de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant la dernière année fiscale, ainsi que le montant donné à chacun. (*Documents de la session*, No. 31a.)

*M. Charlton*, du comité spécial sur le bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature, fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que *M. Robertson (Hamilton)* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer de Jonction du Grand Occidental à la rive du *Lac Ontario*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que *M. Colby* ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie de Houille et de Chemin de Fer de *Cumberland*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que l'article 51 du règlement de cette Chambre soit suspendu au sujet d'un bill à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et vapeurs de la *Qu'Appelle*, du *Lac Long* et de la *Saskatchewan*, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents ; et que *M. Cameron (Victoria)* ait la permission de présenter le dit bill.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que *M. Abbott* ait la permission de présenter un bill relatif à la compagnie du chemin de fer de *Montréal*, *Ottawa* et Occidental, et pour changer son nom en celui de "*Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental*."

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que M. Cameron (*Victoria*) ait la permission de présenter un bill à l'effet d'incorporer la compagnie du Grand chemin de fer du *Nord-Ouest*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que M. Ross (*Lisgar*) ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer le Conseil d'Administration du Fonds de construction d'églises et presbytères de l'Eglise Presbytérienne en *Canada*, pour le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que M. McCarthy ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du Nord, *Nord-Ouest* et du *Sault-Sainte-Marie*, et de changer le nom de la dite compagnie en celui de compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du *Pacifique*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est lu et reçu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que M. Catudal ait la permission de présenter un bill fixant le taux de l'intérêt en *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que M. Weldon ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'acte passé dans la 45<sup>ème</sup> année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites et lettres de change," et d'expliquer la loi relative aux timbres sur les billets promissoires et les lettres de change.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

La Chambre reprend le débat, ajourné sur la motion proposée jeudi le premier jour de mars courant, portant qu'il appert des rapports transmis par *Michael McCormack*, écuyer, l'officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection dans le dit district électoral, que *P. A. McIntyre*, *J. E. Robertson*, *A. C. MacDonald* et *E. B. Muttart* étaient les candidats à la dite élection—que, dans la dite élection le dit *P. A. McIntyre* reçut 2,15 $\frac{1}{4}$  votes—que le dit *J. E. Robertson* reçut 2,002 votes—que le dit *A. C. MacDonald* reçut 1,941 votes et que le dit *E. B. Muttart* reçut 1,85 $\frac{1}{4}$  votes—que le dit officier-rapporteur a fait un rapport de la dite élection dans les termes suivants :—

" DISTRICT DU COMTÉ DE KING,  
" PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD. }

" Je certifie par les présentes que l'un des membres élus pour le district électoral " du comté de *King*, conformément au bref ci-joint, comme ayant obtenu la majorité " des votes légalement donnés, est *Peter Adolphus McIntyre*, de *Souris*, dans le comté " de *King*, docteur en médecine, et je certifie de plus, que *James Edwin Robertson*, de " *Montague*, dans le comté de *King*, docteur en médecine, candidat à l'élection tenue en " vertu du bref ci-joint, paraît, d'après les rapports des divers sous-officiers-rapporteurs, " avoir obtenu ensuite le plus grand nombre de votes donnés à telle élection ; et comme " il m'a été représenté, lors du compte des votes, par certains des électeurs du dit " district électoral ayant droit de voter à telle élection, suivant qu'il ressort des diverses " pièces ci-jointes et marquées respectivement des lettres E F, G H, et portant mes-

“ initiales, que le dit *James Edwin Robertson*, lors de sa nomination comme l'un des candidats à telle élection et à l'époque où elle a été tenue, était un membre déclaré dument élu pour représenter le quatrième district électoral du comté de *King* dans la Chambre d'Assemblée de la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, et qu'il était pour ce motif déqualifié pour être élu ou déclaré membre de la Chambre des Communes du *Canada* à la dite élection ;

“ Je certifie de plus, par les présentes, que *Augustine Colin MacDonald*, de *Montague Bridge*, dans le comté de *King*, négociant, candidat dument qualifié à telle élection, a obtenu ensuite le plus grand nombre de votes légalement donnés à telle élection, et je fais, de plus ce rapport au sujet des dites *James Edwin Robertson* et *Augustine Colin MacDonald*, pour l'information de toutes personnes que cela peut intéresser.

“ (Signé),

**MICHAEL McCORMACK,**

“ *Officier-rapporteur.*

“ Attesté,

“ (Signé),

**R. POPE,**

“ *Greffier de la Couronne en Chancellerie.*”

Que le dit *J. E. Robertson* étant le second des deux candidats qui ont obtenu le plus grand nombre de votes à la dite élection, aurait dû être déclaré l'un des membres de ce parlement pour le district électoral et qu'il a le droit de prendre son siège dans cette Chambre en cette qualité, réservant toutefois à tous candidats ou autres leurs droits de contester la dite élection, s'ils le jugent à propos, de telle manière que le veulent la loi et la justice.

Et la question étant de nouveau proposée ;

Sir *John A. Macdonald* propose comme amendement, secondé par *M. McCarthy*, que tous les mots après “ que ” jusqu'à la fin de la motion soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : “ le rapport transmis par *Micheal McCormack*, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection pour le dit district électoral, et tous les papiers y annexés, soient déferés au comité des Privilèges et Elections ; pour en faire rapport avec toute la diligence possible.”

Et un débat s'ensuivant ;

*M. Cameron (Victoria)* propose, secondé par *M. Haggart*, que le débat soit ajourné.—Et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise ; et la question est résolue affirmativement.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 12 mars 1883.

PRIÈRE.

M. l'Orateur soumet à la Chambre, en conformité de l'Acte 34 *Victoria*, chap. 5, clause 12,—une liste des actionnaires de la Banque de l'Amérique Britannique du Nord, en date du 1er janvier, 1883. (*Documents de la session, No. 19.*)

Et aussi,—états généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts de *Beauharnois*, *Iberville*, *Montmagny* et *Saguenay* pendant l'année 1882. (*Documents de la session, No. 44.*)

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Ferguson (Welland)*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Welland*.

Par M. *Cameron (Victoria)*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*, et de la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la *Nelson*.

Par M. *Beaty*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada*.

Par M. *Paint*,—la pétition de *Charles T. Grant* et autres, de la rivière des *Habitants*; et la pétition de *William Brymer* et autres, de l'*Ardoise*, comté de *Richmond*, *Nouvelle-Ecosse*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du *Canada*; de la compagnie du chemin de fer du Sud-Est; du conseil de la chambre de commerce de *Montréal*; de la compagnie du chemin de fer du *Passumpsic*; de la compagnie du chemin de la Vallée du *Massissippi*; du chemin de fer de la *Rive Nord*; de la compagnie du chemin de fer Intercolonial; du chemin de fer *Midland* du *Canada*; de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, de la baie *Georgienne* et du lac *Erie*; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, ne devienne pas loi.

De *William Wilson* et autres; de *James Bennett* et autres; de *David Marshall* et autres; et de *Joseph Wise*, grand-maître provincial, et autres, tous membres et officiers de l'association orangiste loyale du *Canada*; demandant la passation d'un acte à l'effet de constituer en corporation l'association orangiste loyale de l'Amérique britannique.

De *Peter Nicholson*, du village de *Prince Arthur's Landing*, dans le district d'*Algoma*, Puissance du *Canada*, percepteur des douanes; demandant la passation d'un acte à l'effet de déclarer dissous son mariage avec *Rosetta Saxton*, et qu'il soit divorcé d'avec elle.

De *A. M. Hamilton* et autres, de *Woolwich*, comté de *Waterloo*; et du révérend *William Berberich* et autres, du canton de *Hay*, comté de *Huron*; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Du conseil municipal de la cité de *Guelph*; demandant l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des bibliothèques publiques.

Du conseil municipal du comté de *Peterborough* et du comté de *Dufferin*, demandant la passation d'un acte pourvoyant au règlement des difficultés s'élevant entre des compagnies de chemins de fer et le public, relativement aux taux et péages.

Des professeurs et conférenciers du collège *Bishop, Lennoxville*; demandant séparément l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques.

De la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada*; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi à l'effet d'amender un acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*, ne devienne pas loi.

De *J. R. Jacques* et autres, citoyens, et des étudiants de l'Université *Albert* et du collège *Albert, Belleville*; demandant l'abolition des droits sur les livres importés en *Canada*.

*Ordonné*, que la pétition de la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*, et de la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la *Nelson*, présentée ce jour, soit maintenant lue.

Et la dite pétition,—demandant qu'il soit permis aux dites compagnies de mettre devant la Chambre, leur pétition pour un acte à l'effet de les fusionner bien que le délai pour présenter des pétitions en obtention de bills privés soit expiré, est lue et reçue;

*Ordonné*, que la dite pétition soit renvoyée au comité des ordres permanents.



M. *Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le huitième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit:—

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant à la pétition de *Charles P. Mattocks*, de la cité de *Portland*, et autres, Etat du *Maine, E.-U.*; demandant à être constitués en corporation en vertu des lois du *Canada* sous le nom de "*The Winslow Packing Company*."

Sur motion de M. *Beaty*, secondé par M. *Kranz*,

Ordonné, que le délai pour présenter des bills privés soit prorogé au lundi, le 19 mars courant, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents.

M. *Casgrain*, du comité spécial sur le bill à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics, fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que l'article 51 du règlement de cette Chambre soit suspendu au sujet d'un bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie manufacturière de *Davis et Lawrence*, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents; et que M. *Curran* ait la permission de présenter ce bill.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Massue* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'amender l'acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Oriental.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Wood (Brockville)*, ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier la loi criminelle, et portant des dispositions spéciales pour le châtement des individus convaincus de voies de fait sur leurs femmes.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Un bill à l'effet d'incorporer la Banque Centrale du *Canada*, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Ives* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

Ordonné, que le bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie d'assurance sur la vie la Fédérale, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier l'acte de la Puissance du *Canada*, quaranté-cinq *Victoria*, chapitre cent vingt-quatre, concernant le fonds des biens temporels de l'Eglise Presbytérienne du *Canada*, en rapport avec l'Eglise d'Ecosse, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie de Fidéicommiss et de construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada*, (à responsabilité limitée), étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour incorporer la compagnie des Phosphates et Mines de la Puissance, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la banque du *Canada* du comté de *Brant*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de *Québec* à la baie de *James*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie de steamers à passagers la *Royale Canadienne*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer et de navigation d'*Edmonton* à la *Rivière de la Paix*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender les divers actes incorporant la compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*, et de changer son nom en celui de "La compagnie du Grand chemin de fer du Nord du *Canada*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte incorporant la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* au *Nord-Ouest*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie du pont de chemin de fer de *Niagara*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie du Télégraphe de l'*Atlantique*, du *Pacifique* et de la *Rivière de la Paix*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de réunir la Caisse des Veuves et Orphelins des Ministres Presbytériens en rapport avec l'Eglise Presbytérienne des provinces inférieures, et la Caisse des Veuves et Orphelins de l'Eglise Presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse*, et de créer une corporation pour administrer ces caisses, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie de chemin de fer du *Pacifique* à la *Rivière de la Paix*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique d'Ontario*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie des Piliers et Estacades et d'Amélioration des Quinze, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill concernant la compagnie d'assurance des Citoyens du *Canada*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie de pont et de manufacture du *Saint-Laurent*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer de Jonction du Grand-Occidental à la rive du lac d'*Ontario*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie de Houille et de chemin de fer de *Cumberland*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Qu'Appelle*, du lac *Long* et de la *Saskatchewan*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill relatif à la compagnie du chemin de fer de *Montréal*, *Ottawa* et *Occidental*, et pour changer son nom en celui de "compagnie du chemin de fer de *Montréal* et *Occidental*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'incorporer la compagnie du grand chemin de fer du *Nord-Ouest*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer le conseil d'administration du fonds de construction d'églises et presbytères de l'Église presbytérienne en *Canada*, pour le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

La Chambre reprend le débat ajourné sur l'amendement proposé vendredi dernier, à la motion portant qu'il appert des rapports transmis par *Michael McCormack*, écuyer, l'officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection dans le dit district électoral, que *P. A. McIntyre*, *J. E. Robertson*, *A. C. MacDonald* et *E. B. Muttart*, étaient les candidats à la dite élection—que, dans la dite élection le dit *P. A. McIntyre* reçut 2,124 votes—que le dit *J. E. Robertson* reçut 2,002 votes—que le dit *A. C. MacDonald* reçut 1,941 votes et que le dit *E. B. Muttart* reçut 1,854 votes—que le dit officier-rapporteur fit un rapport de la dite élection dans les termes suivants :—

" DISTRICT DU COMTÉ DE KING, }  
" PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD. }

" Je certifie par les présentes que l'un des membres élus pour le district électoral " du comté de *King*, conformément au bref ci-joint, comme ayant obtenu la majorité " des votes légalement donnés, est *Peter Adolphus McIntyre*, de *Souris*, dans le comté de " *King*, docteur en médecine, et je certifie de plus, que *James Edwin Robertson*, de " *Montague*, dans le comté de *King*, docteur en médecine, candidat à l'élection tenue en " vertu du bref ci-joint, paraît, d'après les rapports des diverses sous-officiers-rapport- " teurs, avoir obtenu ensuite le plus grand nombre de votes donnés à telle élection, et " comme il m'a été représenté, lors du compte des votes, par certains des électeurs du " dit district électoral ayant droit de voter à telle élection, suivant qu'il ressort des " diverses pièces ci-jointes et marquées respectivement des lettres E, F, G, H, et por- " tant mes initiales, que le dit *James Edwin Robertson*, lors de sa nomination comme " l'un des candidats à telle élection et à l'époque où elle a été tenue, était un membre " déclaré d'abord élu pour représenter le quatrième district électoral du comté de *King* " dans la Chambre d'Assemblée de la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, et qu'il était " pour ce motif déqualifié pour être élu ou déclaré membre de la Chambre des Com- " munes du *Canada* à la dite élection ;

" Je certifie de plus, par les présentes, que *Augustine Colin MacDonald*, de *Montague*, " *Bridge*, dans le comté de *King*, négociant, candidat d'abord élu à telle élection " a obtenu ensuite le plus grand nombre de votes légalement donnés à telle élection, et

“ je fais, de plus ce rapport au sujet des dits *James Edwin Robertson* et *Augustine Colin MacDonald*, pour l'information de toutes personnes que cela peut intéresser.

“(Signé),

MICHAEL McCORMACK,

“ Officier-rapporteur.

“ Attesté,

“(Signé), R. POPE,

“ Greffier de la couronne en chancellerie.”

Que le dit *J. E. Robertson* étant le second des deux candidats qui ont obtenu le plus grand nombre de votes à la dite élection aurait dû être déclaré l'un des membres de ce parlement pour le dit district électoral et qu'il a le droit de prendre son siège dans cette Chambre en cette qualité, réservant toutefois à tous candidats ou autres leurs droits de contester la dite élection, s'ils le jugent à propos de telle manière que le veut la loi et la justice; lequel amendement est comme suit: “ que tous les mots après “ que ” jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: le rapport transmis par *Michael McCormack*, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection pour le dit district électoral, et tous les papiers y annexés, soient déferés au comité des Privilèges et Elections, pour en faire rapport avec toute la diligence possible.”

Et l'amendement étant de nouveau proposé;

*M. Mackenzie* proposé comme sous-amendement, secondé par *M. Charlton*, que les mots “ le rapport transmis par *Michael McCormack*, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection pour le district électoral, et tous les papiers y annexés, soient déferés au comité des Privilèges et Elections pour en faire rapport avec toute la diligence possible; ” soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: “ cette Chambre juge opportun, dans l'affaire du rapport pour le district électoral de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, d'agir conformément à la loi du parlement telle qu'établie par les précédents de l'ancien parlement du *Canada*, et du parlement de la Puissance, dans les cas de *Beauharnois*, *Kent*, *Oxford*, *Gaspé*, *Bagot*, *Essex*, *Lennox* et *Addington* et *Muskoka*, et à la loi passée par le parlement de la Puissance du *Canada* en 1874, concernant les élections, qui prescrit que l'officier-rapporteur sera tenu à l'endroit et à l'heure fixés par sa proclamation, et après avoir reçu toutes les boîtes de scrutin, de procéder à les ouvrir en présence du greffier d'élection, des candidats ou de leurs représentants, s'ils sont présents, et d'au moins deux électeurs, si les candidats ou leurs représentants ne sont pas présents, et d'additionner ensemble le nombre de votes donnés à chaque candidat d'après les états contenus dans les diverses boîtes de scrutin rapportées par les sous-officiers-rapporteurs; et que le candidat qui, par l'addition des votes, se trouvera avoir la majorité des voix sera alors déclaré élu, et que l'officier-rapporteur transmettra son rapport au greffier de la couronne en chancellerie à l'effet que le candidat ayant le plus grand nombre de voix a été élu.

“ Aussi, conformément à ces précédents et à cette loi, d'affirmer sa juridiction, de maintenir ses privilèges et de remédier à la violation de la loi et du devoir apparent d'après les documents, qui a été commise par l'officier-rapporteur en ne déclarant pas élu le candidat ayant le plus grand nombre de voix; et que cette Chambre déclare que *James Edwin Robertson* aurait dû être déclaré l'un des députés du dit comté de *King* par le dit officier-rapporteur, réservant les droits de toutes personnes de contester l'élection et le rapport.”

Et le sous-amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit:

## POUR :

## Messieurs

Allen,	Charlton,	Keefler,	Ray,
Armstrong,	Cook,	King,	Rinfret,
Auger,	Davies,	Kirk,	Robertson (Shelburne),
Bain,	De St. Georges,	Landerkin,	Ross (Middlesex),
Béchar, d,	Fairbank,	Lister,	Somerville (Brant),
Bernier,	Fisher,	Livingstone,	Somerville (Bruce),
Blake,	Fleming,	McMillan (Huron),	Springer,
Bourassa,	Forbes,	McCraney,	Sutherland (Oxford),
Burpee (St. Jean),	Geoffrion,	McIntyre,	Thompson,
Burpee (Sunbury),	Gillmor,	McIsaac,	Trow,
Cameron (Huron),	Gunn,	McMullen,	Watson,
Campbell (Renfrew),	Harley,	Mulock,	Weldon,
Casey,	Innes,	Paterson (Brant),	Wheler,
Casgrain,	Irvine,	Pickard,	Wilson, et
Catudal,	Jackson,	Platt,	Yeo.—60.

## CONTRE :

## Messieurs

Allison,	Daly,	Hilliard,	Reid,
Amyot,	Daoust,	Homér,	Richey,
Baker (Victoria),	Dawson,	Hurteau,	Riopel,
Barnard,	Desaulniers,	Ives,	Robertson (Hastings),
Beaty,	Desjardins,	Jamieson,	Royal,
Benoit,	Dickinson,	Kilvert,	Rykert,
Benson,	Dodd,	Kinney,	Scott,
Bergeron,	Dugas,	Kranz,	Shakespeare,
Bergin,	Dundas,	Langevin,	Smal!,
Billy,	Dupont,	Lesage,	Smyth,
Blanchet,	Farrow,	Macdonald (Sir John),	Sproule,
Blondeau,	Ferguson (L'Islet Gren),	McDonald (C. Breton),	Tassé,
Bolduc,	Ferguson (Welland),	Mackintosh,	Taylor,
Bossé,	Fortin,	McMillan (Vaudreuil),	Tilley,
Bowell,	Foster,	McCallum,	Tupper (Pictou),
Brecken,	Gagné,	McCarthy,	Tyrwhitt,
Bryson,	Gigault,	McDougald,	Valin,
Burnham,	Girouard (J. Cartier),	McLelan,	Vanasse,
Burns,	Girouard (Kent),	McNeill,	Wallace (Albert),
Cameron (Inverness),	Gordon,	Massue,	Wallace (York),
Cameron (Victoria),	Grandbois,	Méthot,	White (Cardwell),
Campbell (Victoria),	Guilbault,	Mitchell,	White (Hastings),
Carling,	Guillet,	Moffat,	White (Renfrew),
Caron,	Hackett,	Montplaisir,	Wigle,
Cimon,	Haggart,	O'Brien,	Williams,
Cochrane,	Hall,	Orton,	Wood (Brockville),
Costigan,	Hackins,	Paint,	Wood (Westmoreland),
Coughlin,	Hay,	Pinsonneault,	Woodworth, et
Coursol,	Hesson,	Pope,	Wright.—118.
Curran,	Hickey,		

Ainsi, la question est résolue négativement.

Et l'amendement à la motion principale étant mis aux voix, la Chambre se divise comme dans la dernière division, mais à l'inverse : Pour 118. Contre 60.

Ainsi, la question est résolue affirmativement.

Alors, la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix,—Que “ le rapport transmis par *Michael McCormack*, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection pour le district électoral, et tous les papiers y annexés, soient déferés au comité des Privilèges et Elections pour en faire rapport avec toute la diligence possible ” ; la chambre se divise comme dans la division qui précède—et la question est résolue affirmativement.

Alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, 13 mars 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

- Par M. *Sutherland* (*Oxford*),—la pétition de *John Murray* et autres, de *Zorra*.  
 Par M. *McDougald*,—la pétition de la branche auxiliaire de *New-Glasgow* de la société biblique et étrangère.  
 Par M. *Orton*,—la pétition du conseil municipal du comté de *Wellington*.  
 Par M. *Guillet*,—la pétition du président et des professeurs du collège universitaire *Victoria, Cobourg*.  
 Par M. *White* (*Renfrew*),—la pétition de *Thomas Sykes* et autres, du comté de *Renfrew*.  
 Par M. *Armstrong*,—trois pétitions du conseil municipal du comté de *Middlesex*.  
 Par M. *Cameron* (*Huron*),—la pétition de *John Laing*, jur., et autres, du comté de *Huron*.  
 Par M. *Curran*,—la pétition de *William Drysdale* et autres, de *Montréal, Hamilton* et *Ottawa*.  
 Par M. *Platt*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer Central d'*Ontario*.  
 Par M. *Wallace* (*York*),—la pétition du conseil municipal du comté de *York*.  
 Par M. *Wheler*,—deux pétitions du conseil municipal du comté d'*Ontario*.  
 Par M. *Bossé*,—la pétition de *Henry Hughes* et autres, de *Québec*.  
 Par M. *Beaty*,—la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du *Trinity Medical School, Toronto*.  
 Par M. *McMillan* (*Huron*),—la pétition du révérend *John Ross* et autres, de *Stanley* et *Tuckersmith*.  
 Par M. *Moffat*,—la pétition de *Alexander McBeath* et autres, de *Campbellton*, comté de *Restigouche*.  
 Par M. *Kirk*,—la pétition du révérend *E. G. McCruddy* et autres, de *New-Glasgow* ; et la pétition de *John Fraser* et autres, de *French River*, comté de *Pictou*.

Par M. *Cameron (Victoria)*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*, et de la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la *Nelson*.

Par M. *Mitchell*,—la pétition de la compagnie de Flottage et d'Estacades de la rivière *Queddy*.

Par M. *Gillmor*,—la pétition du révérend *William Millen* et autres, de *Rolling Dan*, *Waveig* et *Bayside*, comté de *Charlotte, Nouveau-Brunswick*.

M. *Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le neuvième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné et trouvé suffisants les avis donnés quant à la pétition de *Peter Nicholson*, du village de *Prince Arthur's Landing*, dans le district d'*Algoma*, Puissance du *Canada*, percepteur des douanes ; demandant la passation d'un acte à l'effet de déclarer dissous son mariage avec *Rosetta Saxton*, et qu'il soit divorcé d'avec elle.

Votre comité a pris en considération la pétition de la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*, et de la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la *Nelson* ; demandant qu'il leur soit permis de mettre devant la Chambre leur pétition pour un acte à l'effet de réunir les dites compagnies, bien que le délai pour présenter des pétitions en obtention de bills privés soit expiré ; et comme les motifs donnés pour le délai sont satisfaisants, il recommande que la permission demandée soit accordée.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné le bill suivant, et est convenu de le rapporter avec des modifications.

Bill à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de *Kingston à Pembroke*, et l'acte qui l'amende.

M. *Ives*, du comité des bills privés, présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a soigneusement examiné les bills suivants, et est convenu de les rapporter avec des modifications, savoir :

Bill à l'effet d'incorporer l'université de la *Saskatchewan* et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*.

Bill à l'effet de constituer en corporation " Les Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du *Nord-Ouest*."

Votre comité recommande, de plus, le remboursement des honoraires et frais payés pour les dits bills, moins les frais de traduction et d'impression, vu qu'ils ne sont pas sujets aux honoraires et frais imposés pour les bills privés conformément aux termes de l'article de 58 du règlement.

Ordonné, que la pétition de la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*, et de la compagnie de chemins de fer et de transport de la Vallée de la *Nelson*, présentée ce jour, soit maintenant lue et reçue, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents.

Et la dite pétition,—demandant la passation d'un acte autorisant les deux compagnies à se fusionner sous le nom de "Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*," est lue et reçue.

Ordonné, que M. *Beaty* ait la permission de présenter un bill pour amender l'acte à l'effet d'incorporer la Banque du *Nord-Ouest*.

Il présente en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.



M. *Mitchell* propose, secondé par M. *Abbott*, que la requête de la compagnie de Flottage et d'Estacades de la rivière *Queddy*, présentée cejour, demandant qu'il lui soit permis de mettre devant la Chambre sa pétition pour la passation d'un acte à l'effet de lui accorder certains pouvoirs se rapportant à ses travaux dans la rivière *Queddy*, pour le sauvetage des billots et du bois de charpente, nonobstant l'expiration du délai fixé pour la présentation des pétitions en obtention de bills privés, soit maintenant lue et reçue ;

Et un débat s'ensuivant,—les dites proposition et pétition sont séparément retirées, avec le consentement de la Chambre.

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a reçu de Son Honneur le juge *Sicotte*, l'un des juges choisis pour la décision des pétitions d'élections, conformément à l' "Acte des élections fédérales contestées, 1874," des certificats et documents concernant les élections contestées pour le district électoral de *Rouville* et pour le district électoral de *St-Hyacinthe*.

Et les dits certificats et rapports sont lus, et il est ordonné qu'ils soient entrés dans les journaux de la Chambre, comme suit :

### ÉLECTION CONTESTÉE DE ROUVILLE.

PROVINCE DE QUÉBEC, }  
DISTRICT DE ST-HYACINTHE. { *Cour Supérieure.*

#### ACTES DES ÉLECTIONS CONTESTÉES, 1874.

Election d'un membre de la Chambre des Communes pour le district électoral de Rouville, le 20 juin, 1882.

HUBERT FONTAINE et JOSEPH OSTIGNY,

*Pétitionnaires,*

vs.

GEORGES AUGUSTE GIGAUT,

*Défendeur.*

*Louis Victor Sicotte*, un des juges de la Cour Supérieure de la province de Québec et le juge devant qui la pétition d'élection a été instruite et plaidée le 29 janvier, 1883, je certifie que le vingt-neuf janvier mil huit cent quatre-vingt-trois, j'ai déterminé et décidé que *Georges Auguste Gigault* a été dûment élu, et débouté la pétition avec dépens contre les pétitionnaires.

Je transmets une copie des témoignages et un certificat du protonotaire constatant que dans les détails fixés par la loi, aucun procédés d'appel n'ont été pris, mais la copie des témoignages n'a été remise au juge que le huit de ce mois, à raison du retard du sténographe à livrer les notes écrites de son travail.

Je certifie de plus qu'aucune preuve n'a été faite que des manœuvres frauduleuses avaient été pratiquées à cette élection par ou avec la connivence de *Georges Auguste Gigault*.

Je fais de plus rapport, qu'il n'a pas été prouvé, et qu'il n'y a pas raison de croire que des menées corruptrices ont eu lieu à cette élection.

Fait ce 9 mars 1883.

L. V. SICOTTE,  
J. C. S.

A l'honorable

Orateur de la Chambre des Communes du Canada.

## ÉLECTION CONTESTÉE DE ST-HYACINTHE.

PROVINCE DE QUÉBEC. }  
 DISTRICT DE ST-HYACINTHE. }

*Cour Supérieure.*

## ACTES DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES CONTESTÉES, 1874.

Election d'un membre pour la Chambre des Communes du *Canada*, pour le district électoral de *St-Hyacinthe*.

JULES ST-GERMAIN,

*Pétitionnaire,*

*vs.*

MICHEL ESDRAS BERNIER,

*Défendeur.*

*Louis Victor Sicotte*, un des juges de la Cour Supérieure de la province de *Québec*, et le juge devant qui la pétition d'élection fut instruite et plaidée, le 29 janvier 1883, je certifie que le vingt-neuf janvier mil huit cent quatre-vingt-trois, j'ai déterminé et décidé que *Michel Esdras Bernier* a été dûment élu, et débouté la pétition avec dépens contre le pétitionnaire.

Je transmets une copie des témoignages livrés au juge le 8 mars courant, et le certificat du protonotaire constatant que, dans les délais fixés par la loi, aucuns procédés d'appel n'ont été pris.

Je certifie de plus qu'aucune preuve a été faite que des manœuvres frauduleuses avaient été pratiquées à cette élection, par ou avec la connivence de *Michel Esdras Bernier*.

Je fais de plus rapport, qu'il n'a pas été prouvé, et qu'il n'y a pas raison de croire que des menées corruptrices ont eu lieu à cette élection.

Fait ce 9 mars 1883.

(Signé)

L. V. SICOTTE,  
*J. C. S.*

A l'honorable.

Orateur de la Chambre des Communes du *Canada*.

Sur motion de *M. Royal*, secondé par *M. Giguault*,

Ordonné, que l'honoraire payé sur le bill à l'effet de constituer en corporation "Les Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée de Territoires du Nord-Ouest," soit remboursé, moins les frais de traduction et d'impression, conformément à la recommandation du comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte intitulé : "Acte concernant les banques et le commerce de banque," et les différents actes qui le modifient, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger demain.

*M. l'Orateur* informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public," sans amendements.

L'ordre du jour étant lu pour la prise en considération du bill à l'effet d'amender la loi criminelle et d'étendre les dispositions de l'acte concernant les offenses contre la personne tel qu'amendé en comité général de la Chambre ;

M. *Cameron* (*Huron*),—propose, secondé par M. *Charlton*, que le bill soit maintenant pris en considération ;

M. *Ives* propose comme amendement, secondé par M. *Wright*, que tous les mots après “ maintenant ” jusqu’à la fin de la question soient retranchés et qu’ils soient remplacés par les suivants : “ renvoyé de nouveau à un comité général, afin d’ajouter la clause suivante :

5. Tous les procès qui auront lieu en vertu de cet acte seront à huit-clos, et personne ne sera admis à y assister, sauf les personnes qui auront quelque devoir à remplir au sujet du procès, ou de la défense du prévenu.

Et l’amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général, afin d’ajouter la clause suivante :

5. Tous les procès qui auront lieu en vertu de cet acte seront à huit-clos, et personne ne sera admise à y assister, sauf les personnes qui auront quelque devoir à remplir au sujet du procès, ou de la défense du prévenu.

La Chambre se forme en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l’Orateur reprend le fauteuil, et M. *Scriver* fait rapport que le comité a modifié le bill.

Et la motion étant de nouveau proposée, que le bill ainsi modifié, soit maintenant pris en considération ;

M. *Bossé* propose comme amendement à la motion, secondé par M. *Curran*, que le mot “ maintenant ” soit retranché et qu’il soit remplacé par les suivants : “ dans six mois à dater d’aujourd’hui ; ”

Et l’amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Amyot,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Orton,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Benson,</i>	<i>DeBeaujeu,</i>	<i>Hurtemu,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Smal,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Bolduc,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McCalum,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>Massue,</i>	<i>Williams, et</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Woodworth.—67.</i>
<i>Curran,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Montplaisir,</i>	

## CONTRE :

## Messieurs :

<i>Allen,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Allison,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Ferguson (L'ds &amp; Gren)</i>	<i>Lister,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>

<i>Bain,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Mackenzie,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Bell,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Sutherland (Setkirk),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Bovell,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Tupper (Cumberland),</i>
<i>Burnham,</i>	<i>Harley,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Burns,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Wallace, (Albert),</i>
<i>Burpee (St. Jean),</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Hickey,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Wells,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paterson, (Brant),</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Platt,</i>	<i>White (Renfrew),</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Pope,</i>	<i>Wigle,</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Wilson,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>King,</i>	<i>Richey,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Cook,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Rinfret,</i>	<i>Wood (West'ld), et</i>
<i>Daly,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>	<i>Yeo.—101.</i>
<i>Davies,</i>			

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix,—Que le bill ainsi modifié soit maintenant pris en considération, la Chambre se divise ; et la question est résolue négativement.

La Chambre procède en conséquence, à la prise en considération de ce bill.  
Ordonné, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill concernant les voituriers par terre ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a fait quelque progrès, et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

Résolu, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, le 14 mars, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Richey*,—la pétition de *James Rosborough* et autres ; et la pétition de *James Gardner* et autres, du hayre de *Musquodoboit*, comté d'*Halifax*, Nouvelle-Ecosse.

Par M. *Curran*,—la pétition de l'université *McGill*.

Par M. *Fortin*,—la pétition du révérend *Duncan Gillis* et autres, de la municipalité de *Douglas*, comté de *Gaspe*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De la compagnie du chemin de fer de *Welland* ; et de la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte réfondu des chemins de fer, 1879, ne devienne pas loi.

De *Charles T. Grant* et autres, de la rivière des *Habitants* ; et de *William Brymer* et autres, de l'*Ardoise*, comté de *Richmond, N.-E.* ; demandant que l'acte des pêcheries soit amendé de manière que la pêche au saumon à la mouche et celle au filet soient fermées à la même époque.

*M. Beaty*, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le dixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné la pétition conjointe de la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*, et de la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la *Nelson*,—demandant la passation d'un acte les autorisant à réunir les deux compagnies sous le nom de "compagnie de chemin de fer et de vapeurs de *Winnipeg* et de la baie d'*Hudson*," et il trouve qu'aucun avis n'a été publié ; mais votre comité recommande la suspension de l'article 51 du règlement, pour la raison que la mesure est urgente, de grande importance pour le public et qu'elle n'affecte aucun droits existants.

Ordonné, que *M. Weldon* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier les actes concernant la procédure dans les causes criminelles et autres matières se rattachant à la loi criminelle.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*M. White (Cardwell)* propose, secondé par *M. White (Hastings)*, que le premier rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre pendant la présente session, soit adopté ;

*M. Desjardins* propose comme amendement, secondé par *M. Royal*, que tous les mots après "soit" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau au dit comité pour plus ample considération."

Et l'amendement étant mis aux voix, la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ;

Ordonné, que le premier rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre pendant la présente session, soit renvoyé de nouveau au dit comité pour plus ample considération.

Sur motion de *M. Grandbois*, secondé par *M. Mackintosh*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des rapports faits jusqu'à ce jour, touchant les mouvements de la glace au quai de la *Rivière-du-Loup* et à celui de la *Rivière-Ouelle*.

Sur motion de *M. Ives*, secondé par *M. Dawson*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes requêtes demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de *Richmond*, et de toute correspondance à ce sujet.

*M. Platt* propose, secondé par *M. Fisher*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de tous rapports, non encore produits, des ingénieurs du gouvernement concernant les divers projets de route pour le canal *Murray*, ainsi que le coût estimatif de la construction par la route adoptée et autres routes projetées.

Aussi, copie des ordres en conseil, correspondance, requêtes de marins, armateurs et autres, et des recommandations de maîtres marinières ou autres, relativement au choix d'une route, à la construction du canal ou au caractère des ports que présente la presqu'île ou la baie *Weller*. Aussi, une liste, avec les noms et les montants, des soumissions reçues en réponse à l'annonce publiée par le gouvernement, et de toutes les offres faites, par voies de soumissions ou autrement, pour construire le canal par toute autre route que celle qui a été adoptée, ainsi que tous rapports sur les progrès faits dans l'exécution des travaux de construction, qui ont pu être adressés au gouvernement.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de M. *Baker* (*Victoria*), secondé par M. *Shakespeare*,  
Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des papiers et de la correspondance échangée entre le gouvernement et l'administration du pilotage dans la *Colombie anglaise* ou toutes autres personnes, dans cette province, concernant les pilotes et le pilotage.

Résolu, qu'il soit nommé un comité spécial chargé de s'enquérir de la nécessité de passer une loi pour prévenir la fraude dans la fabrication des engrais agricoles; et que MM. *Massue*, *White* (*Renfrew*), *Williams*, *Bourbeau*, *Farrow*, *Guilbault*, *Scriver*, *Béchar*, et *Trow*, composent le dit comité.

M. *Ives* propose, secondé par M. *Wright*, que dans l'opinion de la Chambre, il est expédient d'étudier la question d'une augmentation du droit d'exportation sur les billots d'épinette de toute longueur et grosseur, exportés des provinces d'*Ontario* et de *Québec*.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de M. *Gigault*, secondé par M. *Bourbeau*,  
Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes pétitions venant de la province de *Québec* au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs.

M. *Hackett* propose, secondé par M. *Brecken*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le levé du havre de *Summerside*, *I.P.E.*, l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre.

Et un débat s'ensuivant;

A six heures p.m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.

---

*Sept heures et demie P.M.*

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.  
L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien, étant lu;

M. *Desjardins* propose, secondé par M. *Royal*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

M. *Auger* propose comme amendement, secondé par M. *Bourassa*, que tous les mots après "soit" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "lu la troisième fois d'aujourd'hui en six mois."

M. *Houde* propose comme sous-amendement, secondé par M. *Casgrain*, que les mots "lu la troisième fois d'aujourd'hui en six mois," soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin de remplacer les mots " huit pour cent " par les mots " sept pour cent," dans la clause 2."

Et objection étant faite au sous-amendement, pour le motif que l'auteur de la motion n'en a donné aucun avis tel que requis par l'article 67 du règlement ;

M. l'Orateur décide,—" quo l'objection est bien fondée et que l'honorable député de *Wellington-Centre* est le seul autorisé à présenter une motion semblable, puisqu'il en a donné avis.

Et l'amendement à la motion originale étant de nouveau proposé ;

M. *Orton* propose comme sous-amendement, secondé par M. *White (Hastings)*, que les mots " lu la troisième fois d'aujourd'hui en six mois," soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général afin d'insérer le mot "sept" à la place du mot "huit," dans la clause 2.

Et le sous-amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Bowell,</i>	<i>Ferguson (L'dset Gren)</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Houde,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wigle, et</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Thompson,</i>	<i>Wood (Brockville)—18</i>
<i>Cuthbert,</i>	<i>McCallum,</i>		

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Allen,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>
<i>Allison,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Pickard,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Platt,</i>
<i>Auger,</i>	<i>De Beaujeau,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Ray,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Dujas,</i>	<i>King,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Bécharde,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bell,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Landry,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Small,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Foster,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bol. uc,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Gilmor,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil),</i>	<i>Trow,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Turohitt,</i>
<i>Burnham,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>

---

<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Guillet,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casby,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Wells.</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Wheeler,</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wilson,</i>
<i>Cook,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Woodworth, et</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Yeo.—144.</i>

---

Ainsi la question est résolue négativement.

Et l'amendement à la motion principale étant mis aux voix ; la question est résolue négativement.

Et la motion étant de nouveau proposée,—Que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Abbott* propose comme amendement, secondé par M. *Bergeron*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la motion soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre dans le but de l'amender de nouveau."

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors, la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre dans le but de l'amender de nouveau.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a fait quelque progrès et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que vendredi prochain, cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février, 1883, pour un état faisant connaître toutes les demandes faites pour *drawbacks* sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin, 1882, et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882 ; donnant le nom de la personne qui a fait la demande, le nom et le tonnage du navire, le montant demandé et le montant payé. (*Documents de la session, No. 45.*)

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

---

Judi, 15 mars, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par sir *Charles Tupper*,—la pétition de *John Burns* et autres, de *Shinimicas* ; et la pétition de *Samuel Moore* et autres, de *London* et des environs, comté de *Cumberland, Nouvelle-Ecosse.*



Par M. Kirk,—la pétition de *William Forbes* et autres, de *Goshen* ; la pétition de *James K. Nichols* et autres, du lac des *Huit Iles* ; et la pétition de *Hugh McNeill* et autres, d'*Argyle*, comté de *Guyborough*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. Ray,—la pétition de *Washington Chesley* et autres ; et la pétition de *Benjamin Miller* et autres, de *Bridgetown*, comté d'*Annapolis*.

Par M. Armstrong,—la pétition de *Neil Taylor* et autres.

Par M. Riopel,—la pétition de *Melvin Adams* et autres, de *Kempt Road* et *Broad Lands*, Canton de *Restigouche*, comté de *Bonaventure*.

Par M. McDougald,—la pétition de *John Forbes* et autres, de la rivière *Upper Sutherlands* ; la pétition de *David McQueen* et autres, de la rivière *Sutherlands* ; et la pétition de *John McBean* et autres, de *Vale Colliery*, comté de *Pictou*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par sir *John A. Macdonald*,—deux pétitions du conseil municipal du comté de *Carleton* ; et la pétition du révérend *W. R. Sutherlands* et autres, de *Glencoe* et *Ekfrid*.

Par M. Paint,—la pétition de *John Murchison* et autres, de la *Grande Rivière*, comté de *Richmond*, *Nouvelle-Ecosse*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John Murray* et autres, de *Zorra* ; de *Thomas Sykes* et autres du comté de *Renfrew* ; de *John Laing, jr.*, et autres, du comté de *Huron* ; du rév. *John Ross* et autres, de *Stanley* et *Tuckersmith* ; de *Alexander McBeath* et autres, de *Campbelltown*, comté de *Restigouche* ; du rév. *E. G. McCrudy* et autres, de *New Glasgow* ; de *John D. Fraser* et autres, de *French River*, comté de *Pictou* ; et du rév. *William Millen* et autres, de *Rolling Dam*, *Waveig* et *Bayside*, comté de *Charlotte*, *Nouveau-Brunswick* ; demandant que des mesures soient prises pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De la branche militaire de *New Glasgow* de la société biblique britannique et étrangère ; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des *Ecritures-Saintes*.

Du conseil municipal des comtés de *Wellington* et d'*Ontario* ; demandant la passation d'un acte pourvoyant au règlement des difficultés s'élevant entre des compagnies de chemins de fer et le public, relativement aux taux et péages.

Du président et des professeurs de l'université du collège *Victoria, Cobourg* ; demandant séparément l'entrée en franchise des livres et appareils importés pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques.

Du conseil municipal du comté de *Middlesex* ; demandant la passation d'un acte prohibant la vente des boissons enivrantes.

Du conseil municipal du comté de *Middlesex* ; demandant l'adoption d'un mode plus économique pour le transport des prisonniers des prisons des divers comtés du *Canada* aux pénitenciers.

Du conseil municipal du comté de *Middlesex* ; demandant la passation d'un acte pour empêcher les compagnies de chemins de fer d'imposer injustement des tarifs différentiels et pour mieux protéger la vie et la propriété aux passages à niveau des chemins de fer.

De *William Drysdale* et autres, de *Montréal, Hamilton* et *Ottawa* ; et de *Henry Hughes* et autres, de *Québec* ; demandant l'abolition des droits sur les livres importés en *Canada*.

De la compagnie du chemin de fer d'*Ontario Central* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, ne devienne pas loi.

Du conseil municipal du comté de *York* ; priant la Chambre d'enjoindre la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec* de faire, au passage à niveau de sa voie sur la rue *Yonge*, à l'entrée de la cité de *Toronto*, les constructions nécessaires pour protéger la vie et la propriété.

Du conseil municipal du comté d'*Ontario* ; demandant l'imposition d'un droit sur les laines fines importés en *Canada*.

Des professeurs et conférenciers de l'école de médecine de la Trinité, *Toronto* ; demandant l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 février, 1883, pour copie de toute correspondance relative à la construction d'une rallonge au quai de *St-Jean-Port-Joli*, comme de *l'Islet* ; des demandes faites pour surveiller les travaux ; des nominations, si on en a fait ; des plans et relevés ; des soumissions demandées et reçues, s'il en est, pour les matériaux et la construction ; le tout à dater de l'ouverture du crédit voté à cet effet pendant la dernière session du parlement. (*Documents de la session, No. 46.*)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 26 février, 1883, pour copie de toute correspondance échangée en 1882 avec le gouvernement ou quelqu'un de ses membres, touchant la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière *St-Jean*, à *St-Jean*. (*Documents de la session, No. 47.*)

Et aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 19 février, 1883, demandant copie de tous ordres en conseil, et de la commission adressée à certaines personnes, concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer Intercolonial ; de toutes instructions adressées aux commissaires et de toute correspondance échangée avec eux ; un état des questions qui leur ont été soumises jusqu'à présent, et des honoraires qui leur ont été payés ainsi qu'au secrétaire de la commission ; et aussi, un relevé du nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé jusqu'à présent. (*Documents de la session, No. 40b.*)

Ordonné, que l'honoraire payé sur le bill à l'effet d'incorporer l'Université de la *Saskatchewan* et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*, soit remboursé, moins les frais de traduction et d'impression, conformément à la recommandation du comité des bills privés.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. *Scriver* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des modifications.

Ordonné, que le bill ainsi modifié en comité général, soit pris en considération demain.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion proposée hier, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le levé du havre de *Summerside, I.P.E.*, l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre.

Et la motion étant mise aux voix, la question est résolue affirmativement.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier la loi concernant la cruauté envers les animaux, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité spécial, composé de messieurs *Richey, Abbott, Beaty, Casgrain, Davies, Girouard (Jacques-Cartier), Guillet, Mackintosh, Shakespeare, Thompson et Weldon*.

La Chambre, en conformité de l'ordre, reprend le débat ajourné sur la motion proposée mercredi, le 21 février dernier, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant le nombre total de licences ou permis pour la coupe du bois demandés et accordés ou refusés, jusqu'au premier février, 1883.

2. La superficie couverte par chaque licence ou demande.
3. Le montant du premium ou bonus par mille carré, et la somme totale payée au gouvernement et reçue par lui pour toute telle licence.
4. Le nom et domicile de chaque personne qui a demandé une licence.
5. La date de chaque demande de licence, et le nombre d'années pour lesquelles chaque licence est accordée.
6. Les honoraires de la couronne ou droit de souche imposés ou imposables pour chaque licence.
7. L'essence, la qualité et la quantité du bois dans chaque concession.
8. Copie de toutes réclamations présentées au gouvernement pour toute telle concession pour toutes personnes quelconques, et de toutes pétitions, remontrances ou communications adressées ou présentées au gouvernement concernant telles concessions, licences ou bois, et de toute correspondance échangée avec le gouvernement au sujet de telles réclamations, ou se rapportant en quelque manière aux dites concessions, terrains, licences ou bois, et la décision prise par le gouvernement à ce sujet ; aussi, copie de toutes cartes ou plans indiquant la situation et l'étendue de telles licences ou permis.

Et la motion étant mise aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Sur motion de M. *McIsaac*, secondé par M. *Pickard*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir de bien faire mettre devant Chambre copie de la correspondance, des requêtes, rapports, ordres en conseil et autres documents concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'*Ile du Prince-Edouard* pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Jackson*, secondé par M. *Campbell (Renfrew)*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance, des ordres en conseil et papiers, non encore soumis, concernant la permission de couper du bois et d'exploiter les mines sur les terres situées dans les limites du territoire actuellement en contestation avec l'*Ontario* ; aussi, un état des permis donnés, les noms des personnes qui les ont obtenus, et les montants d'argent provenant de tels permis, jusqu'à date.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Barnard*, secondé par M. *Homer*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance, des mémoires, plans, devis, etc., se rapportant aux études faites en 1882, pour la construction d'un canal entre les lacs *Shushwap* et *Okanagon*, dans la *Colombie anglaise*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Cameron (Huron)*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant la Chambre, copie de toutes pétitions, correspondance et télégrammes, ordres en conseil et autres documents concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le paiement du montant octroyé par la ville de *Pembroke* pour aider au chemin de fer du *Canada Central*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Cameron* (*Huron*).

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes soumissions, annonces, contrats, lettres, comptes, pièces justificatives, mandats, rapports et autres documents relatifs à l'achat de couvertes pour la milice, pendant la vacance.

Sur motion de M. *Wheler*, secondé par M. *King*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance, des mémoires, pétitions et papiers en possession du gouvernement, se rapportant aux droits sur le sel.

M. *Homer* propose, secondé par M. *Gordon*, que dans l'opinion de cette Chambre il est à désirer que le gouvernement adopte telle mesure qui lui paraîtrait les plus propres à amener une réciprocité commerciale entre le *Canada* et les îles *Hawai*.

Et un débat s'ensuivant,—La dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de M. *Mitchell*, secondé par M. *Moffat*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un rapport de tous les dommages et accidents qui ont eu lieu sur la ligne de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du *Canada* ou sur aucun de ses embranchements ou chemins de fer avec qui elle est en société ou sur lesquels elle exerce le contrôle, entraînant soit perte de vie ou tort aux personnes ou aux choses ; avec un état montrant toute l'étendue et les détails de ces accidents ; les endroits où ils sont arrivés et leur cause et nature ; avec une copie des règlements de la dite compagnie de chemin de fer, et ses embranchements, des chemins de fer avec qui elle est en société ou qui sont sous son contrôle conformément à la 55<sup>ème</sup> clause de l'acte des chemins de fer de 1879.

Sur motion de M. *Mitchell*, secondé par M. *Moffat*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du *Canada* ou aucun de ses départements et de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du *Canada* ou aucuns de ses officiers relativement au sujet mentionnés dans les avis publiés dans la *Gazette du Canada* du 3 mars courant, par H. W. *Tyler*, président, et J. B. *Benton*, secrétaire de la dite compagnie, datés de Dashwood House, 9, New Broad Street, *Londres*, le 28 février dernier, convoquant à *Londres*, pour le 29 mars courant une assemblée de la dite compagnie dans le but de prendre en considération, entre autres choses, l'achat de bons et actions du chemin de fer de *Wellington Grey* et *Bruce*, et aussi, l'achat, pour le compte de la compagnie, de certaines actions et parts de la compagnie du chemin de fer de *Hamilton* et du *Nord-Ouest* et de la compagnie du chemin de fer *St-Laurent* et *Ottawa* ;

Aussi, copie des arrangements relatifs au trafic ou de la correspondance y relative, ou de la correspondance concernant l'achat ou la vente du chemin de fer en dernier lieu mentionné et la compagnie du Grand Tronc ou avec le gouvernement du *Canada* ; aussi, un état détaillé de toute obligation ou engagements contractés à ce sujet par la dite compagnie du Grand Tronc ou en son nom.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Mitchell*, secondé par M. *Moffat*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute la correspondance entre la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du *Canada* ou aucun de ses officiers et le gouvernement du *Canada* ou aucun des ministères ou des membres du gouvernement, relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la *Rivière-du-Loup* du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement du *Canada* ; aussi de toute correspondance montrant la

manière dont la dite compagnie a dépensé ou se propose de dépenser l'argent ainsi reçu pour l'embranchement de la *Rivière-du-Loup* ; et aussi de toute correspondance relative à la dépense qui se fait de cet argent en tout ou en partie pour l'achat ou la construction d'un chemin de fer ou de chemins de fer dans les *Etats-Unis*, soit en son propre nom ou par aucune compagnie associée ou d'aucune autre manière et combien a été ainsi dépensé de l'argent reçu pour la vente du chemin de fer de la *Rivière-du-Loup* ; et aussi de toute la correspondance indiquant si l'hypothèque du gouvernement pour cette date de £2,111,500 et l'intérêt échu dû par le dit chemin de fer grève le chemin de fer ou les chemins de fer ainsi achetés ou construits dans les dits *Etats-Unis*, donnant aussi leur longueur et leur coût.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 16 mars 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :—

Par M. *Foster*,—la pétition du révérend *James Grey* et autres, de *Sussex*, comté de *King*, *Nouveau-Brunswick*.

Par M. *McIsaac*,—la pétition de *Alexander Polson* et autres, de la rivière du Sud ; et la pétition du révérend *J. F. Forbes* et autres, de *Union Centre*, comté d'*Antigonish*.

Par M. *Brecken*,—la pétition du révérend *D. Fitzgerald*, D.D., recteur de l'église *St-Paul* et autres, de *Charlottetown*, *Ile du Prince-Edouard*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *James Rosborough* et autres ; et de *James Gardner* et autres, du havre de *Musquodoboit*, comté de *Halifax*, *N.-E.* ; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De l'Université *McGill* ; demandant qu'avant de passer aucune mesure législative à l'effet d'accorder aux gradués du collège militaire Royal certains privilèges exceptionnels dans la profession d'arpenteur des terres fédérales, il soit donné pleine liberté aux personnes qui s'occupent de science, d'éducation et de questions de génie civil dans les diverses provinces, de faire connaître leur opinion sur cet important sujet.

Du révérend *Duncan Gillis* et autres, de la municipalité de *Douglas*, du comté de *Gaspé* ; demandant que l'acte des pêcheries soit amendé de manière que la pêche au saumon à la mouche et celle au filet soient fermées à la même époque.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général, le rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du *Canada*, pour l'année expirée le 30 juin, 1882. (*Documents de la session*, No. 29.)

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février 1883, pour un état contenant les noms des personnes au service du département des douanes, dans la ville de *Montréal*, comme commis surnuméraires, et qui ont été constamment employées pendant pas moins de six mois préalablement au 1er jour de juillet, 1882. (*Documents de la session*, No 49.)

Sir *Hector Langevin*, du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, présente à la Chambre, le second rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération le bill à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et fait rapport, avec le concours de l'auteur du bill, qu'il est inopportun de procéder plus loin avec la mesure dans sa forme actuelle, pendant la présente session ; il recommande, en conséquence, que le bill soit retiré.

Votre comité a aussi examiné le bill à l'effet de modifier l'acte constituant la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*, et est convenu de le rapporter, avec des amendements.

M. *Ives*, du comité des bills privés, présente à la Chambre le second rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné le bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des Poudres de l'*Acadie*, et est convenu de le rapporter avec des modifications ; et la question de juridiction étant soulevée au sujet de ce bill,—elle est réservée pour être décidée par la Chambre.

Ordonné, que M. *McCarthy* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier la loi concernant les connaissements.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que M. *Bolduc* ait la permission de présenter un bill pour amender l'acte des élections fédérales, 1874.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Ordonné, que M. *Robertson* (*Hamilton*) ait la permission de présenter un bill à l'effet de refondre et modifier les actes pour accélérer le procès des personnes accusés de félonies ou de délits dans les provinces d'*Ontario*, de *Québec* et du *Manitoba*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,  
Ordonné, que le nom de M. *White* (*Cardwell*) soit substitué à celui de M. *Landry*, sur le comité des Banques et du Commerce.

Ordonné, que MM. *Landry* et *Mulock* soient ajoutés au comité des bills Privés.

Ordonné, que le nom de M. *Rinfret* soit substitué à celui de M. *Glen* sur le comité des Comptes Publics.

Ordonné, que le nom de M. *Glen* soit substitué à celui de M. *Rinfret*, sur le comité des Bills Privés.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

Ordonné, que le paragraphe du discours prononcé par Son Excellence à l'ouverture de cette session, relatif au jugement des Lords du comité judiciaire du Conseil Privé dans la cause en appel de *Russell vs. la Reine* soit lu ; et le dit paragraphe est lu, comme suit :—

“ On m'avise que le jugement des Lords du comité judiciaire du Conseil Privé, rendu au mois de juin dernier, dans la cause en appel de *Russell vs. la Reine*, tend à

“ établir qu’afin d’empêcher la vente sans restriction des liqueurs enivrantes, et, dans ce but, de régler l’émission des licences de maga-ins, de buvettes et d’auberges, l’intervention législative du parlement fédéral sera nécessaire. Cet important sujet est signalé à votre sérieuse considération.”

Sir *John A. Macdonald* propose, secondé par sir *Leonard Tilley*, que l’examen du sujet mentionné dans le dit paragraphe soit déferé à un comité spécial de 17 membres, avec pouvoir d’envoyer quérir personnes, papiers et documents, et de faire rapport par bill ou autrement.

Et un débat s’ensuivant ;

A six heures P.M., M. l’Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie P.M.

*Sept heures et demie P.M.*

L’ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l’article 19 du règlement.

La Chambre, en conformité de l’ordre, se forme en comité général sur le bill à l’effet d’incorporer l’université de la *Saskatchewan* et d’autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l’Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Cardwell)* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général, soit pris en considération lundi prochain.

La Chambre, en conformité de l’ordre, se forme en comité général sur le bill à l’effet de constituer en corporation “ Les révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du *Nord-Ouest* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l’Orateur reprend le fauteuil, et M. *Sproule* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d’en faire rapport sans amendements.

Ordonné, que le bill soit lu la troisième fois lundi prochain.

L’ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l’effet d’amender l’acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de *Chignectou* (à responsabilité limitée), étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L’ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l’effet d’élucider l’intention et la portée de certaines dispositions de l’acte pour incorporer la compagnie de placement de *Londres* et d’*Ontario* (à responsabilité limitée), étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des banques et du commerce.

L’ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l’effet de modifier l’acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Nord-Ouest* et du *Sault Sainte-Marie*, et de changer le nom de la dite compagnie en celui de Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du *Pacifique*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L’ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l’effet de constituer en corporation la compagnie manufacturière de *Davis* et *Lawrence*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

La Chambre reprend alors le débat sur la motion pourtant que l'examen du sujet mentionné dans le paragraphe du discours prononcé par Son Excellence à l'ouverture de cette session, relatif au jugement des Lords du comité judiciaire du Conseil Privé dans la cause en appel de *Russell vs. la Reine*, soit déféré à un comité spécial de dix-sept membres, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, et de faire rapport par bill ou autrement.

Et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs :

<i>Allison,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Homier,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Desautniers,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Robertson (Hastings),</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dodé,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Kilbert,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bilty,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Small,</i>
<i>Blinchet,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Bolduc,</i>	<i>Ferguson (L'set Gren)</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>McDonald (C Breton)</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Foster,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Burnham,</i>	<i>Giguault,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Girouard (J. Cartier)</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McGreevy,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wigle,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Colby,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Wood (Westmoreland)</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Woodworth et,</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wright.—111.</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Paint,</i>	

## CONTRE :

## Messieurs :

<i>Allen,</i>	<i>Cockburn,</i>	<i>King,</i>	<i>Ross (Lisgar),</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Cook,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Auger,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Scriven,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Springer,</i>



<i>Blake,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Burpee (St. Jean),</i>	<i>Giltmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Harley,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Holton,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wells,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wheler, et</i>
<i>Catudul,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Wilson.—63.</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Rinfret,</i>	

Ainsi la question est résolue affirmativement.

Sir *John A. Macdonald* propose secondé par sir *Hector L. Langevin*, que l'article 78 du règlement de cette Chambre, concernant le choix des comités, soit suspendu, et que le comité spécial auquel a été déféré le dit paragraphe soit composé de MM. *Blake, Ross, (Middlesex), McCarthy, Cameron (Victoria, Ontario), Blanchet, Laurier, Desjardins, Casgrain, Hall, Foster (King, N.-B.), Burpee (St-Jean), Richey, Robertson (Shelburne), Brecken, Royal, Baker (Victoria, C.A.)* et de l'auteur de la motion. Et cinq membres s'opposant à ce que l'auteur de la proposition soumette les noms des membres devant composer le comité ;

M. l'Orateur décide,—" que la proposition pourvoit à la suspension de l'article du règlement quant au choix des membres."

M. *Blake*, s'étant alors opposé à la suspension de l'article du règlement, à moins que ce ne soit de consentement unanime ;

M. l'Orateur décide,—" qu'avis ayant été donné régulièrement, comme dans le cas actuel, la majorité de la Chambre est parfaitement compétente à suspendre un article du règlement."

Messieurs *Blake, Ross (Middlesex), Laurier, Casgrain, Burpee (St-Jean)* et *Robertson (Shelburne)*, ayant déclaré qu'ils déclinent toute participation dans le comité pour le motif qu'ils sont opposés au principe et à la substance de la question comprise dans la proposition ;

M. l'Orateur décide,—" que la proposition porte suspension de l'article entier du règlement, et que l'objection des honorables membres ne peut pas être admise si la Chambre consent à suspendre l'article du règlement.

Et la motion étant mise aux voix ;

Ordonné, que l'article 78 du règlement de cette Chambre, concernant le choix des comités, soit suspendu, et que le comité spécial auquel a été déféré le dit paragraphe soit composé de messieurs *Blake, Ross (Middlesex), McCarthy, Cameron (Victoria, Ont.), Blanchet, Laurier, Desjardins, Casgrain, Hall, Foster (King, N.B.), Burpee, (St-Jean), Richey, Robertson (Shelburne), Brecken, Royal, Baker (Victoria, C.A.)*, et de l'auteur de la motion.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 19 mars 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Gunn*,—la pétition de *George W. Serviss* et autres d'*Oshawa*.

Par M. *Rykert*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer de *Welland* du *Canada*.

Par M. *Hay*,—la pétition de la chambre de commerce de *Toronto*.

Par M. *Sutherland* (*Selkirk*),—la pétition de *James Farquharson* et autres, de la division électorale de *Selkirk*.

Par M. *Cameron* (*Victoria, O.*),—la pétition du révérend *William Cleland* et autres, ministres de l'église presbytérienne du *Canada* en rapport avec l'église d'*Ecosse*.

Par M. *McMillan* (*Huron*),—la pétition de *Ebenezer McMurray* et autres, de *Tuckersmith*; et la pétition de *James Smellie* et autres, de *Stanley* et *Hay*, comté de *Huron*.

Par M. *Mulock*,—la pétition de *W. Barry* et autres de la province d'*Ontario*.

Par M. *Richey*,—la pétition du révérend *Robert F. Burns, D.D.*, et autres, membres de la congrégation de l'église presbytérienne de *Fort Massey, Halifax*.

Par M. *Somerville* (*Bruce*),—la pétition du révérend *Alexander Sutherland* et autres, du village de *Ripley* et canton de *Huron*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John Burns* et autres, de *Shinimicas*; de *Samuel Moore* et autres, de *Linden* et des environs, comté de *Cumberland*; de *William Forbes* et autres, de *Goshen*; de *James H. Nichols* et autres, du lac des *Huit Iles*; de *Hugh McNeill* et autres, d'*Argyle*, comté de *Guysborough*; de *Washington Chesley* et autres; de *Benjamin Miller* et autres, de *Bridgetown*, comté d'*Annapolis*; de *John Forbes* et autres, de la rivière *Upper Sutherlands*; de *David McQueen* et autres, de la *Rivière Sutherland*; de *John W. McBean* et autres, de *Vale Colliery*, comté de *Piotou*; d'*Alexander Polson* et autres, de la rivière du *Sud*; du révérend *J. F. Forbes* et autres, de *Union Centre*, comté d'*Antigonish*, tous de la *Nouvelle-Ecosse*; de *Neil Taylor* et autres; de *Melvin Adams* et autres, de *Kemot Road* et *Broad Lands*, comté de *Restigouche*, comté de *Bonaventure*; du révérend *W. K. Sutherland* et autres, de *Glencoe* et *Ekfrid*; du révérend *James Grag* et autres, de *Sussex*, comté de *Kings, Nouveau-Brunswick*; et du révérend *D. Fitzgerald, D.D.*, recteur de l'église *St-Paul*, et autres, de *Charlottetown, Ile du Prince-Edouard*; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Du conseil municipal du comté de *Carleton*; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de constituer une cour de commissaires des chemins de fer du *Canada*, et de modifier l'acte refondu des chemins de fer, 1879, devienne loi.

Du conseil municipal du comté de *Carleton*; demandant la passation d'un acte pourvoyant au règlement des difficultés s'élevant entre les compagnies de chemins de fer et le public, relativement aux taux et péages.

De *John Murchison* et autres, de *Grande Rivière*, comté de *Richmond, N.-E.*; demandant que l'acte des pêcheries soit amendé de manière que la pêche au saumon à la mouche et celle au filet soient fermées à la même époque.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, un relevé supplémentaire des dépenses du pénitencier de la *Colombie anglaise* pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882, se rapportant au rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du *Canada*, pour l'année expirée le 30 juin, 1882, et déposé sur le bureau de la Chambre, vendredi dernier, le 16 courant. (*Documents de la session, No. 29a.*)

Ordonné, que M. *White* (*Hastings*) ait la permission de présenter un bill à l'effet de constituer la *Loyale Association Orangiste de l'Amérique Britannique*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

M. *White* (*Hastings*) propose, secondé par M. *O'Brien*, que le bill soit lu la seconde fois, demain.

M. *Coursol* propose comme amendement, secondé par M. *Burns*, que le mot "demain" soit retranché et qu'il soit remplacé par les suivants : "dans six mois à dater d'aujourd'hui."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Amyot,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Massue,</i>
<i>Bécharé,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Méthot,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Mitchell,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Montplaisir,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Mulock,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Bolduc,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Mc Donald (C. Breton)</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>Mackenzie,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>Mc Millan (Huron),</i>	<i>Wells,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>Mc Millan (Vaudreuil)</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>Mc Greevy,</i>	<i>Wilson,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Girouard (J Cartier),</i>	<i>Mc Intyre,</i>	<i>Wood (Westm'land), et</i>
<i>Colby,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>Mc Isaac,</i>	<i>Wright. — 89.</i>
<i>Costigan,</i>			

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Allen,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Allison,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (Sir John)</i>	<i>Scott,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Scrifer,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Foster,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Small,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Sutherland (Oxford)</i>
<i>Blake,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Moffatt,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Tupper (Cumberland),</i>
<i>Burpee (St-Jean),</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Cockburn,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Reid,</i>	<i>White (Cardwell),</i>

<i>Cook,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Richey,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Davies,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>	<i>White (Renfrew),</i>
<i>Dawson,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Robertson (Hastings),</i>	<i>Williams, et</i>
<i>Dickinson,</i>	<i>King,</i>	<i>Ross (Lisgar),</i>	<i>Woodworth.—94.</i>
<i>Dundas,</i>	<i>Kinney,</i>		

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit lu la seconde fois demain.

Ordonné, que l'article 51 du règlement de cette Chambre, soit suspendu au sujet d'un bill à l'effet de réunir la compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson* et la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la *Nelson*, en une même corporation, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson*," conformément à la recommandation du comité des ordres permanents, et que *M. Cameron (Victoria)*, ait la permission de présenter le dit bill.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de *M. McCarthy*, secondé par *M. Haggart*,

Ordonné, que toutes les pétitions présentées à la Chambre, pendant la présente session, pour ou contre la passation d'un acte à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, soient déferées au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour étant lu, pour la prise en considération du bill à l'effet d'incorporer l'Université de la *Saskatchewan* et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*, tel que modifié en comité général de la Chambre ;

*M. Williams* propose, secondé par *M. Richey*, que le bill soit maintenant pris en considération.

*M. Blake* propose comme amendement, secondé par *M. Laurier*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter un proviso portant que la corporation devra, dans les dix ans qui suivront l'achat, disposer des propriétés foncières qui ne seront pas requises pour l'usage et l'occupation de la corporation, ou autres fins semblables.

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter un proviso portant que la corporation devra, dans les dix ans qui suivront l'achat, disposer des propriétés foncières qui ne seront pas requises pour l'usage et l'occupation de la corporation, ou autres fins semblables.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, *M. l'Orateur* reprend le fauteuil, et *M. White (Renfrew)* fait rapport que le comité a modifié le bill.

Ordonné, que le bill ainsi modifié en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède en conséquence à prendre ce bill en considération.

Ordonné, que le bill soit maintenant lu une troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill concernant le "Crédit Foncier Franco-Canadien;" et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Scriver* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer la compagnie d'assurance du *Manitoba* et du *Nord-Ouest* contre l'incendie; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Sproule* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier l'acte constituant la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. *White (Cardwell)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des poudres de *l'Acadie*; et après avoir ainsi siégé pendant quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Daly* fait rapport que le comité a fait quelque progrès et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour incorporer la *Société Royale du Canada*, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des bills privés.

Sur motion de M. *Platt*, secondé par M. *Springer*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de tous ordres en conseil, ordres et rapports administratifs, correspondance, requêtes, plaintes, recommandations et rapports de maîtres de poste et autres touchant le changement opéré depuis le 1er septembre, 1882, dans le service postal dans le comté de *Prince Edward*, et en vertu duquel des voitures ont remplacé le chemin de fer pour le transport des malles; aussi, un état détaillé des routes, facilités postales, coût du service et durée du transport des matières postales d'après la méthode ancienne et celle actuellement adoptée.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Wallace* (*York*), secondé par M. *Hilliard*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance relative à la supplique de *John Stewart*, de *Woodbridge*, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance soit par un octroi de terre ou autrement pour ses services dans la défense du pays pendant ces années.

Sur motion de M. *Vanasse*, secondé par M. *Homer*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance échangée depuis le 1er juillet, 1837, jusqu'à cette date, entre le gouvernement fédéral et les différents gouvernements provinciaux de la Puissance du *Canada*, relativement aux réclamations de chacun de ces gouvernements contre le gouvernement fédéral, pour le remboursement des sommes dépensées par ces provinces, pour le compte du gouvernement fédéral, pour l'administration de la justice dans ces diverses provinces, savoir : pour l'arrestation, le procès, la conviction et l'entretien des criminels ayant violé les statuts de la législation criminelle ;

2. Un état détaillé des réclamations réglées, la date du règlement, et les sommes payées, et le nom des provinces auxquelles elles ont été payées.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Ross* (*Middlesex*), secondé par M. *Charlton*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance échangée depuis 1878 entre le gouvernement du *Canada* et celui des *Etats-Unis* ou entre aucune chambre de commerce du *Canada* et des *Etats-Unis* au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays basée sur le traité de réciprocité de 1854.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Mitchell*, secondé par M. *Valin*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du *Canada* et le département de la marine et des pêcheries, et le gouvernement britannique ou le Bureau de l'Amirauté de ce gouvernement, au sujet de la cession au *Canada* de l'*Ile du Portage*, à l'entrée de la rivière *Miramichi* ; aussi, copie de tous les rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet, et de la correspondance s'y rapportant.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

M. *Casey* propose, secondé par M. *Weldon*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie des ordres en conseil fixant le siège du gouvernement des Territoires du *Nord-Ouest* et les quartiers-généraux de la police à cheval à *Régina*, et ordonnant le transfert du lieutenant-gouverneur et autres fonctionnaires de *Battleford* à *Régina*, et de la police à cheval du *Fort Walsh* à *Régina* ; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par ce déplacement.

Copie des rapports et de la correspondance du lieutenant-gouverneur des Territoires du *Nord-Ouest*, ou autres personnes, qui ont donné lieu à la décision prise de transférer le siège du gouvernement à *Régina* ; aussi, de toute correspondance avec la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, ou autres personnes, au sujet de la situation exacte de l'emplacement projeté de *Régina*, ou de toute modification apportée à l'emplacement en premier lieu choisi ; aussi de toute correspondance avec la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, ou autres personnes, touchant les intérêts acquis par le gouvernement dans aucuns des lots du dit emplacement de ville ou de toute convention intervenue entre lui et la dite compagnie au sujet du partage des produits de la vente de tels lots.

Copie des ordres en conseil ou autres mesures administratives ordonnant la construction à *Régina* d'une maison d'habitation pour le lieutenant-gouverneur, de casernes pour la police, et d'autres édifices, et copie de toutes annonces demandant des soumissions, copie des soumissions et des traités passés pour la construction des édifices ; et un relevé de toutes les sommes dépensées jusqu'à date pour leur construction.

Le plau du township dans lequel *Régina* est situé, faisant connaître le propriétaire de chaque section ou partie de section, autant qu'il est possible de s'en assurer, et indiquant aussi quelles sections, ou parties de sections, sont comprises dans l'emplacement de ville en premier lieu projeté et dans celui qui a été finalement choisi ; la situation des divers édifices publics et de la gare du chemin de fer.

Relevé de la valeur des édifices publics et de l'ameublement dernièrement en usage à *Battleford* et qui ne sert plus à présent ; et le montant, s'il en est, réalisé par sa vente.

Copie des ordres en conseil fixant les quartiers généraux de la police à cheval au *Fort Ellice*.

Copie des ordres en conseil fixant les quartiers généraux de la police à cheval au *Fort Pelly*.

Copie des ordres en conseil, ou autre autorisation, ordonnant la construction, au *Fort Pelly*, de casernes pour la police ou autres édifices publics, avec copie de toutes annonces demandant des soumissions, copie des soumissions et traités pour leur construction et un état de toutes les sommes dépensées jusqu'à date pour les fins de telle construction.

Copie des ordres en conseil fixant le siège du gouvernement des territoires du *Nord-Ouest*, et les quartiers généraux de la police à cheval à *Battleford*, et ordonnant le transfert du lieutenant-gouverneur et autres fonctionnaires et de la police à cheval du *Fort Pelly* à *Battleford*, avec un relevé des dépenses causées par tel transfert.

Copie des ordres en conseil, ou autre autorisation, ordonnant la construction, à *Battleford*, d'une résidence pour le lieutenant-gouverneur, de casernes de police ou autres édifices publics, avec copie de toutes annonces demandant des soumissions, copie des soumissions et des traités pour leur construction, et un relevé des sommes dépensées jusqu'à date pour les fins de telle construction.

Et un débat s'ensuivant ;

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Mardi, 20 mars 1883.

Et la motion étant mise aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Et la séance ayant continué jusqu'à minuit et quinze minutes, mardi matin, la Chambre s'ajourné alors.

Mardi, 20 mars, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau.

Par M. *Macmaster*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer *Canada Atlantique*.

Par M. *Richey*,—la pétition de *Gasper Leslie* et autres, de *Lawrencetown*; et la pétition de *Peter Neser* et autres, de *Cow Bay*, comté d'*Hatifax*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Woodworth*,—la pétition de *A. E. Porter*, M.D., et autres, de *Prince Albert* et des environs.

Par M. *McIsaac*,—la pétition de *Alexander D. Stewart* et autres, de *Lochaber*; la pétition de *John Inglis* et autres, de *Glen Alpine* et *Lochaber*; et la pétition de *Robert Stewart* et autres, de *Middleton*, comté d'*Antigonish*.

Par M. *Mulock*,—la pétition de *Robert Fraser* et autres, de la province d'*Ontario*.

Par M. *Carling*,—la pétition des professeurs, conférenciers et instituteurs du collège *Dufferin*, *London*, *Ontario*.

M. *Ives*, du comité des bills privés, présente à la Chambre, le troisième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné le bill suivant, et est convenu de le rapporter sans amendements : Bill à l'effet de réunir la caisse des veuves et orphelins des ministres presbytériens en rapport avec l'église presbytérienne des provinces inférieures, et la caisse des veuves et orphelins de l'église presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'église d'*Ecosse*, et de créer une corporation pour administrer ces caisses.

Le comité recommande le remboursement des honoraires et frais payés pour ce bill, moins le coût de traduction et d'impression, vu qu'il n'est pas sujet aux honoraires et frais prélevés sur les bills privés en vertu de l'article 51 du règlement.

Aussi,—rapportant les bills suivants, avec des amendements, savoir :—

Bill pour incorporer le conseil d'administration de la caisse de construction d'églises et de presbytères de l'Eglise presbytérienne en *Canada*, pour le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*;—et

Bill pour incorporer la compagnie des Phosphates et Mines du *Canada*. En ce qui concerne ce bill, la question de juridiction ayant été soulevée, elle est réservée pour être décidée par la Chambre.

M. *White (Cardwell)*, du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement, présente à la Chambre le troisième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a l'honneur de présenter comme son troisième rapport le rapport du sous-comité chargé de vérifier les comptes d'impressions, celui du greffier du comité des impressions pour l'année dernière, accompagné du bilan annuel des impressions du Parlement, depuis le 1er juillet 1881 jusqu'au 30 juin 1882, lesquels ayant été adoptés par le comté, sont respectueusement soumis à la considération des deux Chambres.

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ.

SALLE DU COMITÉ,  
20 mars, 1883.

Le sous-comité du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement auquel a été renvoyée l'audition des comptes d'impression pour l'année



dernière et qui a été chargé de s'assurer s'il serait nécessaire de faire des changements dans la distribution des documents imprimés par ordre du comité, a l'honneur de faire rapport comme suit :

L'état annuel des comptes d'impression du Parlement et les pièces justificatives, reçus, chèques, etc., ont été soumis à votre sous-comité par votre greffier, et bien que ces comptes et pièces justificatives aient été antérieurement vérifiés par l'auditeur général et certifiés par lui comme étant exacts, néanmoins votre sous-comité a comme d'habitude soigneusement examiné ces comptes, et il a la satisfaction de faire rapport qu'il les a trouvés exacts et que les livres, chèques et pièces justificatives sont tenus en ordre parfait.

Votre sous-comité a examiné les listes de distribution et il trouve qu'il est impossible de faire des changements notables à présent; le nombre des livres bleus et des documents imprimés est seulement suffisant pour les besoins de la distribution telle qu'elle se fait actuellement et il n'en reste qu'un très petit nombre comme réserve.

Votre sous-comité recommande qu'avant la prorogation du Parlement, votre comité prenne en sérieuse considération la question de la distribution, et fasse, si c'est possible, des arrangements avec le gouvernement pour utiliser, pour les besoins de distribution, le grand nombre de copies de livres bleus, etc., qu'il fait imprimer pour les divers départements. Votre sous-comité est d'avis qu'il est nécessaire de se procurer, d'une manière ou d'une autre, pour la distribution, des copies supplémentaires des différents documents imprimés par vous.

L'attention de votre sous-comité a été attirée sur la mauvaise qualité du papier fourni par l'entrepreneur, et ordre a été donné à votre greffier de lui écrire à ce sujet; et nous espérons que tout motif de plainte disparaîtra.

Votre comité verra sans doute avec plaisir qu'une grande réduction dans le coût des impressions contrôlées par nous a encore été opérée; le coût du service dans toutes ses branches a été pour l'exercice 1880-81 de..... \$50,155 63

Même service, exercice 1881 82 ..... 38,709 24

Réduction..... \$11,446 39

Le coût du service des impressions est bien au-dessous du chiffre que votre sous-comité pensait qu'il pourrait atteindre, et il est fortement d'avis que lors de la conclusion de nouveaux contrats, des efforts devraient être faits pour obtenir un meilleur genre d'impression, et de relier.

Dans le cas où il deviendrait nécessaire d'accroître la distribution et, par conséquent, d'augmenter le coût du service, votre sous-comité pense que le crédit demandé ne devrait pas être moindre que celui qui a été voté l'an dernier, savoir, \$60.000.

En terminant, votre sous-comité est heureux de pouvoir exprimer sa satisfaction de la manière parfaite avec laquelle votre greffier et le personnel de la distribution ont rempli leurs devoirs respectifs.

Le tout respectueusement soumis.

J. SIMPSON,  
THOS. WHITE,  
ALPH. DESJARDINS, } *Sous-comité.*  
GEO. W. ROSS,

RAPPORT DU GREFFIER DU COMITÉ.

Au président et aux membres du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions :—

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de soumettre le relevé annuel des recettes et des dépenses relatives aux impressions du Parlement pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1882.

L'auditeur-général a vérifié ce relevé et l'a attesté dans les termes suivants :  
" J'atteste l'exactitude du compte ci-dessus en tant que mes fonctions me permettent

d'en connaître. Je n'ai aucuns moyens de déterminer la quantité de papier ou autres articles en magasin."

La seule observation que j'aie à faire sur ce certificat, c'est que la voûte dans laquelle le papier est emmagasiné est ouverte, en tout temps, sur demande, si l'auditeur désire en faire l'inspection; le décompte des paquets de papier qui s'y trouvent et les réquisitions faites par l'imprimeur, permettront de constater la quantité de papier en magasin.

Quant à d'autres articles, nous n'en avons pas que je sache.

Le relevé fait voir une diminution dans les dépenses de cette année comparées avec celles de l'année précédente. Le crédit voté pour le service des impressions a été réduit l'an dernier de \$70,000 à \$60,000.

Le relevé ci-dessus pourrait donner lieu à une nouvelle réduction si le comité le juge à propos.

*William Cairns*, l'un des messagers sessionels, a abandonné sa position dans le bureau de distribution. Il est absolument nécessaire que la vacance soit remplie aussitôt que possible, vu qu'il a fallu demander de l'aide pour prévenir l'accumulation de l'ouvrage.

Les divers services ont été exécutés comme à l'ordinaire, mais je dois de nouveau attirer l'attention du comité sur la variation dans la teinte du papier, fait que l'on remarque plus spécialement pour les livres bleus. Je m'en suis plaint à l'entrepreneur à diverses reprises, mais il paraît croire qu'il est impossible qu'il en soit autrement.

Le tout respectueusement soumis.

HENRY HARTNEY,

*Greffier du comité mixte des impressions.*

Salle du comité,  
2 mars, 1883.

		Pièces justificatives	\$ cts.		\$ cts.
1882.					
1er juil.					
	A Valeur de papier en main de la dernière session.....		3,616 45		
	Crédit, impressions du Parlement.....		70,000 00		
	Lettres de crédit, rapports des départements \$5,027 73		13,875 05		
	do do 8,847 30				
	Montant reçu pour impression de bills privés, Chambre des Communes.....		982 66		
		1		Par Impression, moins les 20 p. c. retenus sur le dernier compte.....	5,632 99
				do jusqu'au 31 décembre 1881.....	5,639 28
				do jusqu'au 1er juillet 1882.....	\$26,962 85
				Moins la retenue de 20 p.c.....	5,392 56
					21,570 29
					2,196 20
		2		Reliure.....	
		3		Papier d'imprimerie.....	\$19,558 20
				do en main de la dernière session.....	3,616 45
				Valeur totale du papier en main.....	\$17,174 65
				Balance en main pour la prochaine session.....	5,455 30
				Coût total du papier employé.....	11,719 35
		4		Lithographie.....	540 50
		5		Assurance.....	32 50
		6		Salaires.....	3,749 97
		7		Frais de poste.....	167 82
		8		Divers.....	164 00
		9		Fonds de retraite.....	60 99
		10		Copies supplémentaires, exploration géologique.....	\$2,083 04
				Coût total.....	51,483 89
				Par valeur du papier en main.....	5,465 30
				Par balance de crédit non retirée.....	31,534 95
					88,474 14

\*Compte rendu et payé seulement après la clôture de l'exercice.

AV.

COMPTE DES IMPRESSIONS DU PARLEMENT, bilan annuel, etc.—Fin.

Dr

A balance de papier en main :—  
 1913 rames de Royal à \$2.52 ..... \$4,820 33  
 641 rames de papier ministre, à 97 $\frac{1}{2}$  cts ..... 624 97  
 \$5,455 30

Vérifié et trouvé exact,

J. SIMPSON,  
 THOS. WHITE,  
 ALPH. DESJARDINS,  
 GEO. W. ROSS,  
 ALEX. MACFARLANE,  
 S. 15-3-3 B

Coût total, comme ci-dessus... ..... \$51,483 89  
 REMBOURSEMENTS :  
 Rapports des départements. \$13,875 03  
 Bills Privés..... 982 66  
 14,857 69

Coût total, impressions du Parle-  
 ment..... \$36,626 20  
 Auquel devrait être ajouté le coût des  
 copies supplémentaires de l'explora-  
 tion géologique, comme ci-dessus... 2,083 04  
 \$38,709 24

Calculé numériquement, le coût pour chaque Chambre serait comme suit :  
 Sénat..... \$10,460 53  
 Chambre des Communes..... 28,468 71  
 \$38,709 24

Je certifie l'exactitude du compte ci-dessus, en tant que mes fonctions me permettent d'en connaître. Je n'ai aucun moyen à ma disposition de préciser la quantité du papier ou des autres articles en magasin.

J. L. McDOUGALL,  
*Auditeur général.*

HENRY HARTNEY, *greffier,*  
*Impressions du parlement.*

SALLE DE COMITÉ,  
 30 juin 1882.

Sur motion de M. *Mulock*, secondé par M. *Irvine*,

*Ordonné*, que le bill à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, soit retiré, conformément à la recommandation du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

*Ordonné*, que le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes soit autorisé à employer un sténographe pour prendre tels témoignages que le comité jugera nécessaire.

Sur motion de M. *Hackett*, secondé par M. *Brecken*,

*Résolu*, qu'il soit envoyé un message au Sénat, demandant à Leurs Honneurs qu'il soit permis aux honorables messieurs *Carvell*, *Haythorne* et *Howlan*, trois de leurs collègues, de comparaître et de témoigner devant le comité spécial de cette Chambre chargé de s'enquérir et de faire rapport sur la question d'une communication par vapeurs entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la terre ferme.

*Ordonné*, que le greffier porte le dit message au Sénat.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender de nouveau l'acte intitulé: "Acte concernant les banques et le commerce de banque," et les différents actes qui le modifient; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant:

Le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la Banque Centrale du *Canada*," sans modification.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte qui amende l'acte du service civil du *Canada*, 1882," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte pour amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du service civil du *Canada*," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte portant amendement de l'acte du bureau des postes, 1875; auquel il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada*," auquel il demande le concours de cette Chambre

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé: "Acte qui amende l'acte du service civil du *Canada*, 1882;" soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Hector L. Langevin*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé: "Acte pour amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du service civil du *Canada*," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de *M. Carling*, secondé par *M. Costigan*,  
Ordonné, que le bill du Sénat intitulé: "Acte portant amendement de l'acte du bureau des postes, 1875;" soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de *M. White (Cardwell)*, secondé par *M. Haggart*,  
Ordonné, que le bill du Sénat intitulé: "Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour étant lu, pour la prise en considération du bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature, tel que modifié en comité général de la Chambre ;

*M. Charlton* propose, secondé par *M. Cameron (Huron)*, que le bill soit maintenant renvoyé à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter ce qui suit comme clause 1 du dit bill :

*Clause 1.* Tout homme qui, sous promesse de mariage, séduira une personne du sexe non-mariée et de mœurs chastes jusque-là, et aura un commerce illicite avec elle, sera coupable de délit et puni tel que ci-dessous prescrit; pourvu, dans le cas d'un homme non-marié, que le mariage subséquent des parties, ou une offre de mariage faite de bonne foi par le défendeur, puisse être apporté comme fin de non recevoir :

Et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

POUR :

Messieurs

<i>Allan,</i>	<i>Cook,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Ray,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Keefler,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Foster,</i>	<i>Mackenzie,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Trow,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gullet,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Tyrophitt,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Hall,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Harley,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Paint,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>	<i>Wigle, et</i>
<i>Cockburn,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wilson.—31.</i>
<i>Colby,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Platt,</i>	

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Mitchell,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Montplaisir,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Orton,</i>
<i>Bell,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Doid,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Robertson (Hastings),</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Small,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>McDonald (C. Breton)</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Tupper (Cumberland),</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Mc Millan (Vaudreuil)</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>White (Rentrew),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Williams, et</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wood (West'land).—73</i>
<i>Coursol,</i>			

Ainsi la question est résolue affirmativement.

Ordonné, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général, afin d'ajouter ce qui suit comme clause 1 du dit bill:—

Clause 1. Tout homme qui, sous promesse de mariage, séduira une personne du sexe non-mariée et de mœurs chastes jusque-là, et aura un commerce illicite avec elle, sera coupable de délit et puni tel que ci-dessous prescrit; pourvu dans le cas d'un homme non-marié, que le mariage subséquent des parties, ou une offre de mariage faite de bonne foi par le défendeur, puisse être apporté comme fin de non recevoir.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. *Ives* fait rapport que le comité a amendé le bill.

Et la question étant proposée, que le bill ainsi amendé soit maintenant pris en considération;

M. *Cameron (Victoria)* propose comme amendement, secondé par M. *Bergin*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter à la fin de la clause 4, les mots: "affirmant que l'offense a été commise."

Et un débat s'ensuivant;

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Cameron (Victoria)*,

Ordonné, que le débat soit ajourné.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Ross (Middlesex)* fait rapport, que le comité a examiné le bill, et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

Ordonné, que le bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill modifiant de nouveau "l'Acte Refondu des chemins de fer, 1879," étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier la loi criminelle, et portant des dispositions spéciales pour le châtiment des individus convaincus de voies de fait sur leurs femmes, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité spécial, composé de messieurs *McCarthy*, *Tupper (Pictou)*, *Davies*, *Robertson (Hamilton)*, *Wood (Brockville)*, *Weldon*, *Cameron (Victoria)*, *Cameron (Huron)*, *Girouard (Jacques-Cartier)*, *Amyot* et *Casgrain*.

Sur motion de M. *Weldon*, secondé par M. *Burpee (Sunbury)*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un rapport du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au collège militaire royal depuis son établissement; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial; le nombre de ceux qui ont été nommés dans les batteries A et B depuis le 6 février, 1880, et qui n'ont pas pris leurs diplômes au collège militaire royal, et de ceux qui ont été nommés ayant reçu leurs diplômes au collège.

Sur motion de M. *Weldon*, secondé par M. *Burpee (Sunbury)*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du *Nouveau-Brunswick* par le département de la Marine et des Pêcheries et le montant du loyer stipulé dans chaque cas; le nombre de baux ou permis annulés ou abandonnés et la date à laquelle les loyers annuels ont été payés.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, le 21 mars, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Gillmor*,—la pétition de *Robert King* et autres, de *Baillie, Saint James, N.-B.*

Par M. *Gigault*,—la pétition de Sa Grâce l'archevêque de *Québec* et autres.

Par M. *Jamieson*,—la pétition de *F. L. Stephenson* et autres, d'*Almonte*; et la pétition de *Francis T. Frost*, maire, et autres, de *Smith's Falls*.

Par M. *Charlton*,—la pétition du révérend *Duncan B. Blair* et autres, de *Blue Mountain*, comté de *Pictou, N.-E.*

Par M. *Richey*,—la pétition de *O. T. Daniel* et autres; et la pétition du révérend *Louis H. Jordan* et autres, d'*Halifax, N.-E.*

Par M. *Kirk*,—la pétition de *Neil McQuarrie* et autres, de *Goldenville*, comté de *Guysborough, N.-E.*

Par M. *Mulock*,—la pétition de *D. F. Doan* et autres; la pétition de *J. E. Howell* et autres, de la province d'*Ontario*; et la pétition de la corporation municipale d'*Aurora*.

Par M. *Davies*,—la pétition du révérend *Alexander Munro* et autres, de *Valleyfield* et *Brown's Creek*.



Par M. Paint,—la pétition du révérend G. Lawson Gordon et autres, de *Grand River*, et des environs, comté de *Richmond, N. E.*

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *George W. Serviss* et autres, d'*Oshawa* ; de *James Farquharson* et autres, de la division électorale de *Selkirk* ; de *Ebenezer McMurray* et autres ; de *James Cameron* et autres, de *Tuckersmith* ; de *James Smillie* et autres, de *Stanley* et *Hay*, comté de *Huron* ; du révérend *Robert F. Burns, D.D.*, et autres, membres de la congrégation de l'Eglise presbytérienne de *Fort Massey, Halifax* ; et du révérend *Alexander Sutherland* et autres, du village de *Ripley* et canton de *Huron* ; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De la compagnie du chemin de fer *Welland, du Canada* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et de modifier l'Acte Refondu des chemins de fer, 1879, ne devienne pas loi.

De la chambre de commerce de *Toronto* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de répartir équitablement les biens des faillis, ne devienne pas loi.

Du révérend *William Cleland* et autres, ministres de l'Eglise presbytérienne du *Canada*, en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi, aux fins de modifier l'acte de la Puissance du *Canada*, quarante-cinq *Victoria*, chapitre cent vingt-quatre, concernant le fonds des biens temporels de l'Eglise presbytérienne du *Canada* en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse*, ne soit pas adopté, à moins que les droits et privilèges qu'ils ont acquis ne soient en aucune manière diminués ou affectés d'une manière préjudiciable.

De *W. Barry* et autres, de la province d'*Ontario* ; demandant que l'Acte Refondu des chemins de fer soit amendé de manière qu'il ne soit permis à aucun chemin de fer de se fusionner ou d'entrer en arrangements avec d'autres voies ferrées sans avoir préalablement obtenu la sanction du parlement ou du gouvernement.

M. *White (Cardwell)*, du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement, présente à la Chambre le quatrième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les documents suivants, et recommande qu'ils soient imprimés, savoir :—

[*Sur renvoi de la Chambre des Communes*],—Appendice du rapport du comité spécial formé à la dernière session pour s'enquérir des effets de la politique nationale sur les industries agricoles dans la Puissance du *Canada*. 10,000 copies en langue anglaise et 5,000 copies en langue française.

Rapport donnant des renseignements complets, sur toutes les matières relatives au chemin de fer du *Pacifique* canadien jusqu'à la date la plus rapprochée. (No 27).

Rapport de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien eu compte avec le gouvernement du *Canada*, savoir : Mémoire sur la substitution par le chemin de fer du *Pacifique* de stock du chemin de fer de *Credit Valley*, pour \$1,000,000 déposés en espèces, et cédule de la correspondance relative aux obligations hypothécaires du *Pacifique* canadien. (No 27 a.c.)

Mémoire sur le progrès des travaux de construction du chemin de fer du *Pacifique* canadien, daté de *Montréal*, le 21 février, 1883. (No 27d.)

Nouveau rapport donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du *Pacifique* canadien jusqu'à la date la plus rapprochée. (No 27e.)

Copie des diverses communications reçues de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien au sujet du partage et du transport des terres auxquelles elle a droit en vertu du contrat passé entre elle et le gouvernement. (No 27f.)

Réponse à l'Ordre,—Liste des officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale de 1882 autres que les régistres ou shérifs, et une liste des shérifs et

régistrateurs des districts dans lesquels tels autres officiers-rapporteurs ont été nommés. (No 33.)

Réponse à Ordre,—Etat de la quantité de tonnes de charbon exporté de chaque port de la *Nouvelle-Ecosse*, pendant l'année expirée le 30 juin, 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882, et les pays où il a été exporté ; aussi, indiquant séparément les quantités expédiées par voie ferrée et par eau dans les ports de *Québec* et d'*Ontario*, et les noms de ces ports. (No 36.)

Règlements pour la disposition des terrains houilliers, approuvés par Son Excellence l'Administrateur du gouvernement en conseil, en date du 2 mars, 1883, substitués à ceux du 17 décembre, 1881. (No 36a.)

Copie des ordres en conseil, instructions et formules de demandes d'octrois, conformément aux prescriptions de l'acte 45 *Vic.*, chap. 18. (No 37.)

Réponse à Adresse (Sé debates),—Correspondance sur le sujet du service postal entre la *Canada* et le Royaume-Uni et sur le prix de transport reçu par les propriétaires de la ligne de paquets qui exécute ce service. (No 39.)

Réponse à Ordre,—Etat donnant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année finissant le 31 décembre, 1882, les personnes de qui il a été acheté et le coût de chaque espèce. Aussi, un état montrant ce qui a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement, nommant chaque espèce. (No 40)

Réponse à Ordre,—Etat indiquant les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial calculés pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre, 1880, 1881 et 1882. (No 40a.)

Réponse à Adresse,—Ordres en conseil et commission adressée à certaines personnes, concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer Intercolonial, etc., etc. (No 40b.)

Réponse à Ordre,—Correspondance échangée en 1882 avec le gouvernement ou quelqu'un de ses membres, touchant la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière *St-Jean*, à *St-Jean*. (No 47)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants ne soient pas imprimés :—

*Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien*,—Compte d'avance de rails—compte des octrois en terre—compte courant—et compte de subvention. (No 27b.)

Relevé des dépenses du pénitencier de la *Colombie* anglaise pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882. (No 29a.)

Réponse à Ordre,—Etat comprenant les noms et résidence de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant la dernière année fiscale, ainsi que le montant donné à chacun. (No 31a.)

Réponse à Ordre,—Copie des rapports faits par la Banque de *St-Jean*, au gouvernement, tant annuels que mensuels, depuis 1875. Aussi, copie des certificats accordés par la trésorerie à la dite banque, lors de l'ouverture des opérations. (No 34.)

Réponse à Ordre,—Etat indiquant,—1. le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février, 1883 ; 2. la quantité de tabac canadien employé dans les manufactures de tabac depuis 1880 ; 3. la quantité respective de cigares et de cavendish, manufacturés depuis le 1er mai, 1880, jusqu'au 1er février, 1883. (No 35.)

Réponse à Ordre,—Etat faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du *Canada* pendant la dernière année fiscale, le chiffre des amendes perçues, et la manière dont on en a disposé ; etc., etc. (No 38.)

Réponse à Ordre,—Etat faisant connaître toutes les demandes faites pour drawbacks sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin, 1882, donnant le nom de la personne qui a fait la demande ; etc., etc. (No 45.)

Réponse à Ordre,—Correspondance relative à la construction d'une rallonge au quai de *St-Jean-Port-Joli*, comté de l'*Islet* ; etc., etc. (No 46.)

Réponse à Ordre,—Etat contenant les noms des personnes au service du département des douanes, dans la ville de *Montréal*, comme commis surnuméraires, et qui ont été constamment employés pendant pas moins de six mois préalablement au 1er jour de juillet, 1882. (No. 49.)

M. *Abbott*, du comité des Banques et du Commerce, présente à la Chambre le troisième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :—

Votre comité a examiné avec soin le bill suivant et est convenu de le rapporter avec des modifications.

Bill autorisant la fusion de la Banque de la *Nouvelle-Ecosse* avec la banque Union de l'*Ile du Prince-Edouard*.

Le comité recommande que le délai pour la réception des rapports de comités sur bills privés, qui expire aujourd'hui, soit prorogé pour une période de quatre semaines.

M. *Ives*, du comité des Bills Privés, présente à la Chambre le quatrième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Les promoteurs du bill à l'effet de modifier l'acte de la Puissance du *Canada*, quarante-cinq *Victoria*, ch. cent vingt-quatre, concernant les fonds des biens temporels de l'Eglise Presbytérienne du *Canada* en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse*, ayant exprimé leur intention de ne pas procéder plus loin avec ce bill, le comité recommande qu'il soit retiré et que les frais et honoraires payés pour ce bill soient remboursés, moins le coût d'impression et de traduction.

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Haggart*,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le troisième rapport du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le gouverneur-général, revêtu de la signature de Son Excellence.

Et le dit message est lu par M. l'Orateur, (tous les membres de la Chambre étant découverts) et il est comme suit :—

#### LORNE.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre le budget des sommes requises pour le service du *Canada* pour l'année expirant le 30 juin 1884 ; et conformément aux dispositions de l'"Acte de l'*Amerique Britannique du Nord*, de 1867," il recommande ce budget à la Chambre des Communes. (*Documents de la session, No. 1.*)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 21 mars, 1883.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *John A. Macdonald*,  
*Ordonné*, que les dits message et budget soient renvoyés au comité des Subsidés.

Sur motion de M. *Abbott*, secondé par M. *Haggart*,  
*Ordonné*, que le délai pour recevoir des rapports de comités sur bills privés soit prolongé pour une période de quatre semaines à dater d'aujourd'hui, conformément à la recommandation du comité des Banques et du Commerce.

Sur motion de M. *Charlton*, secondé par M. *Mackenzie*,  
*Ordonné*, que l'honoraire payé pour le bill à l'effet de modifier l'acte de la Puissance du *Canada*, quarante-cinq *Victoria*, chapitre cent vingt-quatre, concernant les fonds des biens temporels de l'Eglise Presbytérienne du *Canada* en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse*, soit remboursé moins les frais d'impression et de traduction, conformément à la recommandation du comité des Bills Privés.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Résolu*, que lorsque cette Chambre s'ajournera, ce jour, elle restera ajournée jusqu'à mercredi prochain, à trois heures P.M.

M. *Irvine* propose, secondé par M. *Mulock*, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante :—

Qu'il est expédient de modifier l'Acte des Poids et Mesures, de 1879, en prescrivant que le poids équivalant à un minot des articles suivants devrait être établi comme suit :

Avoine.....	Trente-deux livres.
Grain de mil .....	Quarante cinq livres.

Et la question est résolue négativement.

M. *Beaty* propose, secondé par M. *Kranz*, qu'un message soit envoyé au Sénat priant Leurs Honneurs de se joindre à cette Chambre pour former un comité mixte chargé de réviser les règlements relatifs aux devoirs du comité des Ordres Permanents, dans chaque Chambre, et, spécialement, de s'enquérir s'il ne devrait pas être nommé un comité mixte des deux Chambres pour faire le travail du dit comité pour les deux Chambres ; et aussi, informant Leurs Honneurs que MM. *Ives, Daly, Casgrain, Gunn, Dawson* et l'auteur de la motion agiront comme membres de tel comité de la part de cette Chambre.

Et un débat s'ensuivant ;

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Charles Tupper*,

Ordonné, que le débat soit ajourné,

Sur motion de M. *McNeill*, secondé par M. *Dawson*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant la Chambre, copie de tous les ordres en conseil documents et de la correspondance relative à l'octroi de permis pour couper du bois, pin ou autres essences, sur les terres des sauvages, dans la province d'*Ontario*, depuis janvier 1875, jusqu'à présent.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Mackenzie*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, un état du nombre de personnes qui sont entrées dans le *Manitoba* par chemin de fer pendant chacun des mois de la dernière année civile, et du nombre de celles qui ont quitté cette province par chemin de fer pendant chacun des dits mois. Aussi, copie de toute correspondance et de tous rapports, données, et états sur lesquels le gouvernement s'est basé pour calculer le nombre d'immigrants qui se sont fixés dans chaque province du *Canada* et dans les Territoires du *Nord-Ouest* pendant le cours de l'année, et du nombre de Canadiens qui ont quitté chaque province ou Territoire ou le *Canada*, pendant l'année.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

M. *Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 7 mars 1883, pour copie du contrat pour la construction de la salle d'exercices à *Iona, Ontario*, du rapport d'inspection de cette salle, et de la correspondance ou des rapports concernant les paiements faits à l'entrepreneur ; aussi, un relevé des sommes qui lui ont été payées à compte de cette entreprise. (*Documents de la session, No. 50.*)

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à mercredi prochain.

Mercredi, 28 mars, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :—  
Par M. *McIsaac*,—la pétition du révérend P. *Goodfellow* et autres, du comté d'*Antigonish*, Nouvelle-Ecosse.

Par sir *Charles Tupper*,—la pétition de *Peter McDonald* et autres, de *Pugwash* ; et la pétition de *Samuel Simpson* et autres, de *Gulf Shore*, comté de *Cumberland*, Nouvelle-Ecosse.

Par M. *Kilvert*,—la pétition du révérend *John James*, D.D., et autres, de l'église *Knox*, *Hamilton*, Ontario.

Par M. *Campbell* (*Victoria*),—la pétition de *Peter Clark* et autres, de *Cap Nord*, Nouvelle-Ecosse.

Par M. *Patterson* (*Essex*),—la pétition du conseil municipal du comté d'*Essex*.

Par M. *Carling*,—la pétition de la Chambre de commerce de *London*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De la compagnie du chemin de fer Atlantique du *Canada* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et de modifier l'acte refondu des chemins de fer, 1879, ne devienne pas loi.

De *Gasper Leslie* et autres, de *Lawrencetown* ; de *Peter Meser* et autres, de *Cow Bay* ; de O. T. *Daniel* et autres ; du révérend *Louis H. Jordan* et autres, de *Halifax*, comté de *Halifax* ; de *Alexander D. Stewart* et autres de *Lochaber* ; de *John Inglis* et autres, de *Glen Alpine* et *Lochaber* ; de *Robert Stewart* et autres, de *Middleton*, comté d'*Antigonish* ; du révérend *Duncan B. Blair* et autres, de *Blue Mountain*, comté de *Pictou* ; de *Neil McQuarrie* et autres, de *Goldenville*, comté de *Guysborough* ; du révérend G. *Lawson Gordon* et autres, de *Grand River* et des environs, comté de *Richmond*, tous de la *Nouvelle-Ecosse* ; de *Robert King* et autres de *Baillie*, *St-James*, *Nouveau-Brunswick* ; et du révérend *Alexander Munro* et autres, de *Valleyfield* et *Brown's Creek* ; demandant que des mesures soient prises pour empêcher la circulation des trains de chemin de fer le dimanche.

De A. E. *Porter*, M.D., et autres, de *Prince-Albert* et des environs ; demandant que des lettres patentes soient émises en faveur des colons qui ont choisi leurs terres dans les Territoires du *Nord-Ouest* avant le transfert de ces Territoires au *Canada* ou avant le 1er octobre, 1879, ou qui les ont améliorées ou qui se sont conformés à la loi sur les *homesteads*, ou qui sont prêts à payer au gouvernement le prix fixé pour ces terres avant cette date, et pour autres mesures favorables aux colons dans les dits territoires.

De *Robert Fraser* et autres ; de D. F. *Doan* et autres ; de J. E. *Howell* et autres ; et de la corporation municipale d'*Aurora*, tous de la province d'*Ontario* ; demandant que l'acte refondu des chemins de fer soit amendé de manière qu'il ne soit permis à aucun chemin de fer de se fusionner ou d'entrer en arrangements avec d'autres voies ferrées sans avoir préalablement obtenu la sanction du parlement ou du gouvernement.

Des professeurs et conférenciers du collège *Dufferin*, *London*, *Ontario* ; demandant l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques.

De Sa Grâce l'archevêque de *Québec* et autres ; demandant l'adoption de mesures plus sévères relativement à l'octroi de licences pour la vente des boissons enivrantes et la tenue des lieux de réunions publiques dans la province de *Québec*.

Du révérend *F. L. Stephenson* et autres, d'*Almonte* ; et de *Francis T. Frost*, maire, et autres, de *Smith's Falls* ; demandant l'abolition ou une réduction considérable des droits de douane sur les livres.

*M. McLelan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 16 février 1883, demandant copie de l'ordre en conseil destituant *M. Octave C. de la Chevrotière* de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de *Lotbinière*, comté de *Lotbinière*, et de toutes plaintes, requêtes ou rapport relativement à cette destitution. (*Documents de la session, No. 51.*)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 février 1883, pour copie de toute correspondance relative au transfert à *Richmond, Halifax*, de *William D. McCallum*, chef du mouvement à *Truro, N.-E.*, pendant la période comprise entre le 1er septembre, 1881, et le 7 décembre, 1881. Aussi, toute correspondance depuis le 7 décembre, 1881, et le 25 mars, 1882, touchant son transfert à *Truro*, où on lui a offert une position subalterne, et des recommandations qui ont donné lieu à cette offre. Aussi, toute correspondance depuis le 25 mars, 1882, jusqu'à la date de son renvoi définitif 5 septembre, 1882, et de la correspondance subséquente, s'il en est. Aussi, toute correspondance adressée par *James Coleman*, surintendant à *Truro*, touchant la promotion, le renvoi ou la dégradation du dit *W. D. McCallum*. Aussi, toute autre correspondance adressée à *D. Pottinger*, surintendant principal à *Moncton*. Aussi, toute la correspondance semblable adressée à sir *Leonard Tilley* ; la correspondance adressée par *D. Pottinger* à *C. Schreiber* ; la correspondance de *C. Schreiber* et autres, à sir *Charles Tupper*, toute portant sur le même sujet. Aussi toutes recommandations et rapports de toutes personnes quelconques, touchant le renvoi ou la dégradation du dit *W. D. McCallum*, adressés aux différents chefs de département ; et tous rapports d'enquêtes à ce sujet. (*Documents de la session, No. 40c.*)

Ordonné, que sir *Charles Tupper* ait la permission de présenter un bill modifiant "l'acte concernant les charges de receveur-général et de ministre des Travaux publics," relativement aux pouvoirs du ministre des chemins de fer et canaux.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*M. Ross (Middlesex)* propose, secondé par *M. Charlton*, que dans l'opinion de cette Chambre, il est à désirer qu'il soit publié, à une date aussi rapprochée que possible de la clôture de chaque année fiscale, une analyse de tous les rapports des départements contenant des renseignements sur la situation financière du pays, son commerce, sa marine, ses importations et exportations et sa population, et telles autres données statistiques qui pourraient, dans l'opinion du ministre de l'Agriculture et des Statistiques, être utiles au public.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

*M.* l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat permet aux honorables messieurs *Carvell*, *Haythorne* et *Howlan*, trois de ses membres de comparaître et de rendre témoignage devant le comité spécial chargé par la Chambre, de s'enquérir et de faire rapport sur la question d'une communication par vapeurs entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la terre ferme, s'ils le jugent à propos.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte pour amender de nouveau l'acte d'interprétation," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : " Acte pour amender de nouveau l'acte d'interprétation," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de *M. Gordon*, secondé par *M. Shakespeare*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le gouverneur-général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance non encore soumise à la Chambre, échangée entre le gouvernement du *Canada* et celui de la Colombie Anglaise, au sujet de la construction du chemin de fer d'*Esquimalt* à *Nanaimo*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Forbes*, secondé par *M. Vail*.

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries, ou le sous-ministre, et toute personne ou toutes personnes concernées dans l'emploi du steamer du gouvernement, le *Newfield*, pour aider le steamer naufragé, le *Moravian*; aussi, un relevé du nombre de jours pendant lesquels le dit *Newfield* a été employé, la rémunération commune et le montant reçu par le gouvernement pour les dits services.

Sur motion de *M. Reid*, secondé par *M. Brecken*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance, des pétitions et rapports aux mains du gouvernement touchant le service postal entre *Barkerville* et les *Fourches de Quesnelle*, dans la Colombie anglaise depuis l'année 1878.

Sur motion de *M. Blake*, secondé par *M. Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant séparément, pour chaque année depuis l'établissement de la caisse de retraite,—

1. le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte;
2. le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, en vertu de l'acte;
3. le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte;
4. le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge;
5. le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant leur service;
6. le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes, dans l'année, pendant leur service.

Sur motion de *M. Vanasse*, secondé par *M. Lesage*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir de bien faire mettre devant Chambre un état indiquant,—

1. Les noms des compagnies de chemin de fer qui ont fait application au gouvernement ou au parlement du *Canada*, pour des subsides ou octrois, en argent, en terres ou autres valeurs, depuis 1867 jusqu'à cette date.
2. Les noms des chemins de fer à qui il a été accordé et payé des subsides ou octrois en argent, en terres ou autres valeurs par le gouvernement fédéral, depuis 1867 jusqu'à cette date.

3. Les sommes payées à chacune des dites compagnies de chemin de fer depuis 1867 jusqu'à cette date.

4. La longueur des dits chemins de fer.

5. Le nom de la province ou des provinces traversées par ces chemins de fer.

6. Le montant originaire de l'hypothèque possédée par la Puissance du *Canada* sur les propriétés de la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada* (*Northern Canada*).

7. Copie de l'ordre en conseil opérant la radiation de cette hypothèque en faveur de la dite compagnie, la date de la dite radiation, et le montant des intérêts accrus sur cette dite créance à la date de la radiation.

8. Les sommes payées par le gouvernement du *Canada*, depuis 1867 jusqu'à cette date, pour prolonger le chemin de fer Intercolonial dans la cité de *Halifax*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Un bill à l'effet d'amender la loi criminelle et d'étendre les dispositions de l'acte concernant les offenses contre la personne, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics, étant lu ;

M. *Casgrain* propose, secondé par M. *Cameron* (*Huron*) que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

M. *Ross* (*Middlesex*) propose comme amendement, secondé par M. *Charlton*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général, afin d'ajouter la clause suivante :—

*Clause 4.* Quiconque, dans le but d'aider aux élections des membres du parlement du *Canada*, pendant l'exécution de son entreprise, ou attendant le paiement du prix de l'entreprise stipulé au dit contrat, souscrit, fournit, donne ou promet de donner et fournir quelque somme d'argent, valeur ou considération quelconque, soit directement ou indirectement, par lui-même ou par l'entremise d'autres personnes de sa part, à qui que ce soit, est coupable de délit (*misdeemeanor*) et passible, sur conviction, à la discrétion du tribunal, d'une amende de pas moins de mille piastres, ainsi que d'un emprisonnement de pas moins d'un mois et de pas plus de douze mois ; et à défaut de paiement de l'amende ainsi encourue, le délinquant sera emprisonné pendant douze mois de plus, à moins que l'amende ne soit plus tôt payée.

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

POUR :

Messieurs

<i>Armstrong,</i>	<i>Cockburn,</i>	<i>King,</i>	<i>Ray,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Cook,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Ross (Middlesex).</i>
<i>Bain,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Vail,</i>



<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Harley,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wheler, to</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wilson.—49.</i>
<i>Charlton,</i>			

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Allison,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Ouimet,</i>
<i>Amor,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Patterson (Essax),</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Robertson (Hastings),</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Ferguson (L'Islet Gren),</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Small,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Gagné,</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Campbell (Victoria)</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McGreevy,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Caring,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Colby,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (Westm'nd) et</i>
<i>Curran,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wright.—90.</i>
<i>Daly,</i>	<i>Hay,</i>		

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour étant lu, pour la reprise du débat ajourné sur la motion proposée mardi, le 20 mars courant, portant que le bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature, tel qu'amendé en comité général soit maintenant pris en considération, lequel amendement est comme suit : que tous les mots après " maintenant " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général, afin d'ajouter à la fin de la clause 4, les mots : " affirmant que l'offense a été commise."

Et l'amendement étant de nouveau proposé ; la Chambre reprend le dit débat ajourné.

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Amyot,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Méthot,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Mitchell,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>DeBeaujeu,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Moffat,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Montplaisir,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Orton,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Ouimet,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Robertson (Hastings),</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Ferguson (L'ds&amp;Gren)</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Gagné,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Small,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McMillan (Vaubreuil),</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McGreevy,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>White (Cardwell), et</i>
<i>Curran,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Williams.—73.</i>
<i>Daly,</i>			

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Armstrong,</i>	<i>Cook,</i>	<i>King,</i>	<i>Ray,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Scriven,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Harley,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Hay,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wilson, et</i>
<i>Cockburn,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wood.—61.</i>
<i>Colby,</i>			

Ainsi la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter à la fin de la clause 4, les mots : " affirmant que l'offense a été commise."

A six heures p.m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.

*Sept heures et demie, P.M.*

L'ordre du jour pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien, étant lu ;

M. *Desjardins* propose, secondé par M. *Guilbault*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Auger* propose comme amendement, secondé par M. *Bourassa*, que tous les mots après " soit " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " lu la troisième fois d'aujourd'hui en six mois."

M. *Ouimet* propose comme sous-amendement, secondé par M. *Méthot*, que les mots " lu la troisième fois d'aujourd'hui en six mois," soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter à la fin de la clause 2, les mots suivants : ' y compris l'allocation annuelle pour frais de gestion ' " ;

Et un débat s'ensuivant ; et l'heure pour les bills privés étant expirée ;

La Chambre se forme de nouveau en comité général sur le bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Scriver* fait rapport que le comité a modifié le bill.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général, soit pris en considération demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill concernant les voituriers par terre ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait un amendement.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général soit pris en considération demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites et lettres de change, et d'expliquer la loi relative aux timbres sur les billets promissoires et les lettres de change," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité spécial composé de messieurs *Weldon*, *McCarthy*, *Girouard* (*Jacques-Cartier*), *Jamieson* et *Wells*.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Jeudi, 29 mars, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Paint*,—la pétition de *Neil Stewart* et autres, de *Framboise* ; et la pétition du révérend *Gavin Sinclair* et autres de *Loch Lomond*, comté de *Richmond*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Cameron* (*Inverness*),—la pétition du révérend *E. Roberts* et autres, de *Mabou* ; et la pétition du révérend M. *Campbell* et autres, de *Strahlorn*, comté d'*Inverness*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. Kirk,—la pétition de *John Sutherland* et autres, *Isaac's Harbor* et *Country Harbor*, comté de *Guysborough*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. Ferguson (*Welland*),—la pétition du révérend *Robert Acheson* et autres, de *Stamford*, et des environs, comté de *Welland*.

Par M. McDonald (*Cap-Breton*),—la pétition du révérend *Donald Sutherland* et autres ; la pétition de *John McLeod* et autres ; la pétition de *S. Nicholson* et autres ; et la pétition de *A. P. McDonald* et autres, *Gabarouse*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. McMillan (*Huron*),—la pétition du révérend *H. Cameron* et autres, de *Rippon* et des environs ; la pétition de *S. Martin* et autres, des cantons de *Hay* et *Stanley* ; et la pétition de *James Forrest* et autres de *Hills Green* et des environs, comté d'*Huron*.

Par M. Allen,—la pétition de *W. J. Cameron* et autres, de *Chesley* et des environs.

Par M. Somerville (*Bruce*),—la pétition de *Ira J. Fisher* et autres, de la ville de *Kincardine*, comté de *Bruce*.

Par M. McCarthy,—la pétition de *David James* et autres ; la pétition de *Charles T. Cocking* et autres ; la pétition de *John McCallum* et autres ; la pétition de *George Strathan* et autres, de *Midland* ; et la pétition du révérend *O. G. Dobbs*, M.A., et autres, de *Tiny* et *Tay*, comté de *Simcoe*.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 mars, 1883, pour copie de l'annonce relative à la construction du brise-lames à *Port-Lorne*, *N.-E.*, et des diverses soumissions reçues ; le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant du contrat. (*Documents de la session*, No. 52.)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 5 mars, 1883, pour copie de tous papiers, rapports d'ingénieurs, pétitions et correspondance touchant la construction d'un brise-lames à *Indian Harbor*, comté de *Guysborough*, *N.-E.* (*Documents de la session*, No. 52a.)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 15 mars, 1883, pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le levé du havre de *Summerside*, *I.P.E.*, l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre. (*Documents de la session*, No. 54.)

Et aussi,—la réponse à une adresse à Son Excellence, du 19 mars 1883, demandant copie de la correspondance échangée depuis 1878 entre le gouvernement du *Canada* et celui des *Etats-Unis* ou entre aucune Chambre de commerce du *Canada* et des *Etats-Unis* au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays basée sur le traité de réciprocité de 1854. (*Documents de la session*, No. 55.)

M. Caron, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 mars, 1883, pour un rapport du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au collège militaire royal depuis son établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial ; le nombre de ceux qui ont été nommés dans des corps de la milice permanente ; aussi le nom des officiers nommés dans les batteries A et B depuis le 6 février, 1880, et qui n'ont pas pris leurs diplômes au collège militaire royal, et de ceux qui ont été nommés ayant reçu leurs diplômes au collège. (*Documents de la session*, No. 56.)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 6 mars, 1883, pour un état des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer Intercolonial par suite des rails brisés ou autrement, lorsqu'il n'y a pas eu perte de vies ou blessures, depuis le 1er mars, 1882, et aussi depuis le 1er juillet, 1882, jusqu'au 1er mars, 1883, avec les causes respectives et les dates et le chiffre des dommages (s'il en est) causés dans chaque cas à la propriété et

le montant de l'indemnité payée aux personnes possédant les propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages subis (s'il en est) qui ne sont pas encore réglées. (*Documents de la session, No. 40d.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 février, 1883, pour copie de la réclamation du docteur *LeBel, de St-Gervais*, pour avoir soigné l'un des employés de l'Intercolonial, nommé *Dionne*, l'automne dernier; ainsi que copie de la réclamation du docteur *Renouf* pour le même objet, et un état des sommes à eux payées. (*Documents de la session, No. 40e.*)

*M. McLelan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 mars, 1883, pour un état des soumissions reçues pour la réfection du phare de *Quaco, N.-B.*, le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant mentionné dans le contrat. (*Documents de la session, No. 57.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 13 février, 1883, pour copie de toute correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens naviguant sur les grands lacs et la baie *Georgienne*, pendant les trois dernières années, et des rapports des personnes chargées de s'enquérir des causes de tels accidents; les noms des navires perdus ou échoués et les ports d'où ils étaient partis. Aussi un état des pertes de vies dans chaque cas. (*Documents de la session, No. 58.*)

*M. Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 26 février, 1883, pour un état donnant,—

1. Les quantités, sous leurs différents noms, tel que mentionnés aux rapports du commerce, des liqueurs distillées et fermentées importées et consommées au *Canada* depuis 1868 à 1882, ces deux années comprises, calculées en gallons impériaux, chaque province séparément, avec leur valeur et les droits payés.

2. Les quantités des liqueurs distillées et fermentées, sous les différents noms énumérés dans les rapports du Revenu de l'Intérieur, fabriquées et consommées au *Canada* par provinces, leur valeur et les droits payés, pendant les mêmes années.

3. La somme des matières employées pour la fabrication de la bière et la distillation des liqueurs alcooliques dans les diverses provinces du *Canada*, pendant les mêmes années. (*Documents de la session, No. 59.*)

*M. Abbott*, du comité des Banques et du Commerce, présente à la Chambre la quatrième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les bills suivants, et est convenu de le rapporter sans amendements :

Bill autorisant la compagnie Nationale d'Assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte, et pourvoyant à sa dissolution;—et

Bill concernant la compagnie d'assurance des citoyens du *Canada* (à resp. limitée.)

Votre comité a aussi examiné les bills suivants, et est convenu de les rapporter avec des amendements.

Bill à l'effet de réduire de nouveau le capital social de la compagnie d'Assurance de *Québec* contre les accidents du feu.

Bill à l'effet d'incorporer la Banque de *London* en *Canada*;—et

Bill pour élucider l'intention et la portée de certaines dispositions de l'acte à l'effet d'incorporer la compagnie de placement de *London* et *Ontario* (à resp. limitée.)

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

Ordonné, que le bill du Sénat intitulé : " Actes concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement, soit maintenant ou la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *Mulock* ait la permission de présenter un bill à l'effet de mieux prévenir la fraude au sujet de la vente de droits de brevets d'invention.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Woodworth*,  
*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le quatrième rapport du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération du bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature, tel qu'amendé en comité général de la Chambre.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois ;

*Résolu*, que le bill passe, et que le titre soit " Acte à l'effet de pourvoir à la punition de la séduction et des crimes de même nature.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill portant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents, avec lequel sont refondus en un seul bill,—le bill à l'effet d'amender l'acte concernant la procédure dans les causes criminelles, ainsi que certaines autres matières relatives à la loi criminelle,—le bill à l'effet d'amender la loi de la preuve dans les poursuites au criminel,—et le bill à l'effet d'amender la loi criminelle et déclarer délit le fait de laisser sans entourage et protection des trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur des eaux navigables et fréquentées ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'amender les actes concernant la procédure dans les causes criminelles et autres matières se rattachant à la loi criminelle, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Patterson (Essex)* fait rapport que le comité a examiné le bill, et lui a enjoint d'en faire rapports sans amendements.

*Ordonné*, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

M. *Shakespeare* propose, secondé par M. *Baker*, que cette Chambre se forme maintenant en comité général pour considérer la résolution suivante : Que dans l'opinion de cette Chambre, il est expédient de promulguer une loi semblable en principe à celle actuellement en vigueur en *Australie* et qui est intitulé : " *Influx of Chinese Restriction Act, 1881.*"

Et un débat s'ensuivant ;

Sur motion de M. *Rykert*, secondé par M. *Allison*,

*Ordonné*, que le débat soit ajourné.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant cette Chambre par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport annuel du département de l'Intérieur pour l'année 1882. (*Documents de la session, No. 23.*)

Sir *John A. Macdonald*, présente aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 28 février, 1883, demandant copie de la correspondance relative à la nomination de l'honorable *Hector Fabre* à la position qu'il occupe maintenant en *France* ; de sa commission et des instructions qu'il a reçues du gouvernement ; aussi, un état faisant connaître la nature de ses fonctions et le salaire et la commission qui lui sont ou qui

lui seront payés pour tels services, ainsi que toutes autres dépenses et allocations. Aussi, copie de tous rapports faits par le dit honorable *Hector Fabre* et de tous autres documents officiels faisant connaître les résultats de sa mission. (*Documents de la session, No. 60.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 février, 1883, pour copie de toute correspondance échangée entre tout membre du gouvernement et tous hôteliers licenciés ou toute autre personne, de la part de toute organisation d'hôteliers licenciés, et copie de toute pétitions, mémoires ou résolutions présentés par toute telle personne au sujet de mesures législatives affectant la vente des liqueurs. (*Documents de la session, No. 61.*)

Aussi, la réponse à un adresse à Son Excellence, du 21 février, 1883, demandant un état détaillé, avec dates, de toutes dépenses faites au sujet de la commission ou de l'autorisation donnée à l'honorable *James Cockburn, C.R.*, de refondre les statuts fédéraux, et copie de la commission ou de l'autorisation, et de tous rapports faits par lui à ce sujet. (*Documents de la session, No. 17a.*)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 23 mars, 1882, demandant copie de tout ordre en conseil, correspondance, rapports, instructions ou documents concernant la nomination d'un commissaire pour réviser les statuts du *Canada*; aussi, un état détaillé et les dates de tous paiements faits au sujet de telle nomination. (*Documents de la session, No. 17b.*)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 7 mars, 1883, demandant copie de la correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons du comté aux pénitenciers. (*Documents de la session, No. 62.*)

Et aussi,—la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 février, 1883, pour copie de toute correspondance échangée avec *M. J. A. Miller*, ci-devant juge de la Cour du Banc de la Reine, *Manitoba*, antérieurement à sa nomination, au sujet de sa promotion à la charge de juge de cette cour, et après sa nomination, au sujet de la démission de sa charge. (*Documents de la session, No. 53.*)

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

---

Vendredi, 30 mars, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par *M. Ferguson (Welland)*,—la pétition de *James McClive* et autres, du village de *Drummondville* et des environs, comté de *Welland*.

Par *M. Wallace (York)*,—la pétition du conseil municipal du village de *Parkdale*, comté de *York*.

Par *M. Cameron (Inverness)*,—la pétition du révérend *Alexander Grant* et autres, du lac *Ainslie*; la pétition du révérend *Angus McMillan* et autres, de *Malugawatch*, comté d'*Inverness, Nouvelle-Ecosse*.

Par *M. Paterson (Brant)*,—la pétition du conseil municipal du comté de *Brant*.

Par *M. McDougald*,—la pétition de *Duncan McLean* et autres; la pétition de *Alexander Noble* et autres, de *Scotsburn*; la pétition de *David McKay* et autres, de *Dalhousie*; la pétition de *David Ross* et autres, de *Plainfield*; la pétition du révérend

George Walker et autres, de *New-Glasgow* et des environs ; la pétition de *Daniel R. Stewart* et autres ; et la pétition de *J. W. McCully* et autres, de *Durham*, comté de *Pictou*, *Nouvelle-Ecosse*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Du révérend *P. Goodfellow* et autres du comté d'*Antigonish* ; de *Peter McDonald* et autres, de *Pugwash* ; de *Samuel Simpson* et autres, de *Gulf Shore*, comté de *Cumberland* ; du révérend *Peter Clark* et autres, du *Cap Nord*, comté de *Victoria*, tous de la *Nouvelle-Ecosse* ; et du révérend *John James, D. D.*, et autres, de l'église *Knox, Hamilton, Ontario* ; demandant que des mesures soient prises pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Du conseil municipal du comté d'*Essex, Ontario* ; demandant la passation d'un acte à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*.

De la Chambre de Commerce de *London* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de répartir équitablement les biens des faillis, devienne loi.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

Ordonné, que 900 copies des déclarations faites devant le comité des chemins de fer de cette Chambre, pour ou contre le bill à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, soient imprimées pour l'usage des députés ; et que l'article 94 du règlement soit suspendu à ce sujet.

*M. Cameron (Huron)* propose, secondé par *M. Mackenzie*, que lundi prochain, cette Chambre se forme en comité général pour considérer de nouveau le bill portant que les personnes accusées de délits seront témoins compétents, avec lequel sont refondus en un seul bill,—le bill à l'effet d'amender l'acte concernant la procédure dans les causes criminelles, ainsi que certaines autres matières relatives à la loi criminelle, — le bill à l'effet d'amender la loi de la preuve dans les poursuites au criminel,—et le bill à l'effet d'amender la loi criminelle et de déclarer délit le fait de laisser sans entourage et protection les trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur des eaux navigables et fréquentées.

Et objection ayant été faite à cette procédure dans le cas d'un bill non rapporté d'un comité de toute la Chambre,—et à ce que la proposition soit faite sans avis préalable ;

*M. l'Orateur* décide : " Qu'un comité n'a pas qualité pour faire disparaître un " bill, et quodans le cas où un bill disparaît des ordres du jour, comme dans le cas " actuel, la pratique régulière est qu'un membre propose que ce bill soit inscrit sur " les ordres du jour pour être pris en considération à un jour ultérieur. Si la Chambre " agréé tell proposition, alors le comité peut reprendre le bill à la phase à laquelle il " était arrivé lorsque le comité a levé sa séance. Pour des propositions de ce genre " aucun avis n'est nécessaire aux termes de l'article 31 du règlement, et d'après les " usages au parlement anglais."

Et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

POUR :

Messieurs.

*Allen,*  
*Atkinson,*  
*Armstrong,*  
*Auger,*  
*Bain,*  
*Bécharé,*  
*Bernier,*

*Dickinson,*  
*Dodé,*  
*Fairbank,*  
*Farrow,*  
*Fisher,*  
*Fleming,*  
*Forbes,*

*Kinney,*  
*Kirk,*  
*Landerkin,*  
*Laurier,*  
*Mackenzie,*  
*McMillan (Huron),*  
*McCraney,*

*Ross (Middlesex),*  
*Rykert,*  
*Scriven,*  
*Shakespeare,*  
*Somerville (Brant),*  
*Somerville (Bruce),*  
*Springer,*



<i>Blake,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>MeIsaac,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Burnham,</i>	<i>Harley,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Hay,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Holton,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Innes,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Wells,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Reid,</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Richey,</i>	<i>White (Renfrew),</i>
<i>Cockburn,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Rinfret,</i>	<i>Wigle, et</i>
<i>Cuthbert,</i>	<i>King,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>	<i>Wilson,—77.</i>
<i>Davies,</i>			

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Costigan,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Moffat,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Montplaisir</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Orton,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Ouimet,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Bell,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Robertson (Hastings),</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Small,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dumas,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Ferguson (L's et Glen),</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bolduc,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Tupper (Cumberland),</i>
<i>Burns,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil),</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McGreavy,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wood (West'm'd), et</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Wright.—101.</i>
<i>Colby,</i>			

Ainsi la question est résolue négativement.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens, étant lu ;

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par sir *Charles Tupper*, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil ;

Et un débat ensuivant ;

A six heures P.M., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie P.M.

Sept heures et demie, P.M.

L'ordre du jour pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
Résolu, que la Chambre passe immédiatement aux ordres du gouvernement.

La Chambre reprend alors le débat sur la motion : Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil (pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens); Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Samedi, 31 mars 1883,

Sur motion de M. *Hesson*, secondé par M. *Orton*,  
Ordonné, que le débat soit ajourné.

Et la séance ayant continué jusqu'à une heure et vingt-cinq minutes, samedi matin, la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 2 avril, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Cameron (Inverness)*,—la pétition de *Duncan Livingstone* et autres, de *Whycocomah*, comté d'*Inverness*.

Par M. *Wood (Westmoreland)*,—la pétition de *James Frier* et autres, de *Shédiac*, *Nouveau-Brunswick*.

Par M. *Jamieson*,—la pétition du révérend *Joseph Andrew* et autres, du canton de *Lanark*, comté de *Lanark*.

Par M. *Girouard (Kent)*,—la pétition de *Andrew Dunn* et autres, de *Weldford* ; et la pétition de *A. W. Walker* et autres, de *Bass River* et *Mill Branch*, comté de *Kent*, *Nouveau-Brunswick*.

Par M. *Benoît*,—la pétition de *B. Normandin*, maire, et autres, de la ville de *Longueuil* ; et la pétition de *James Thompson*, maire, et autres de la paroisse de *Longueuil*, comté de *Chambly*, province de *Québec*.

Par M. *Baker (Victoria, C.A.)*, la pétition de la Chambre de Commerce de la *Colombie anglaise*.

Par sir *Charles Tupper*,—la pétition de *John M. Baillie* et autres, de *Wallace* ; et la pétition d'*Alexander MacMillan* et autres, de *Malagash*, comté de *Cumberland*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Paint*,—la pétition de *Donald McKenzie* et autres, de *St-Peters* et des environs, comté de *Richmond*, *Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Fortin*,—la pétition du révérend *Charles E. Trudel*, curé, et autres, de la municipalité de *Malbaie*, comté de *Gaspé*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *Neil Stewart* et autres, de *Framboise* ; du révérend *Gavin Sinclair* et autres, de *Loch Lomond*, comté de *Richmond* ; du révérend *E. Roberts* et autres, de *Mabou* ; du révérend *M. Campbell* et autres, de *Strathlorn* ; du révérend *Alexander Grant* et autres, de *Lake Ainslie* ; du révérend *Angus McMillan* et autres, de *Malagawatch*, comté d'*Inverness* ; de *John Sutherland* et autres, de *Isaac's Harbor* et *Country Harbor*, comté de *Guysborough* ; du révérend *Daniel Sutherland* et autres ; de *John McLeod* et autres ; de *S. Nicholson* et autres ; de *A. P. McDonald* et autres, comté de *Gabarouse*, comté du *Cap-Breton* ; de *Duncan McLean* et autres ; d'*Alexander Noble* et autres, de *Scotsburn* ; de *David McKay* et autres, de *Dalhousie* ; de *David Ross* et autres, de *Plainfield* ; du révérend *George Walker* et autres, de *New Glasgow* et des environs ; de *Daniel K. Stewart* et autres ; de *J. W. McCully* et autres, de *Durham*, comté de *Pictou*, tous de la *Nouvelle-Ecosse* ; du révérend *Robert Acheson* et autres, de *Stamford* et des environs ; de *James McClive* et autres, du village de *Drummondville* et des environs, comté de *Welland* ; du révérend *H. Cameron* et autres, de *Kippen* et des environs, de *S. Martin* et autres, des cantons de *Hay* et *Stanley* ; de *James Forrest* et autres, de *Hills Green* et des environs, comté d'*Huron* ; de *W. J. Cameron* et autres, de *Chesley* et des environs, de *Ira J. Fisher* et autres, de la ville de *Kincardine*, comté de *Bruce* ; de *David James* et autres, de *Charles T. Cocking* et autres ; de *John McCallum* et autres ; de *George Strathan* et autres, de *Midland* ; et du révérend *O. G. Dobbs, M.A.*, et autres, de *Tiny* et *Tay*, comté de *Simcoe*, tous d'*Ontario* ; demandant que des mesures soient prises pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Du conseil municipal du village de *Parkdale*, comté d'*York* ; demandant l'adoption de mesures propres à protéger la vie et la propriété au passage à niveau de la voie ferrée sur la rue *Queen*, à l'entrée de la cité de *Toronto*.

Du conseil municipal du comté de *Brant, Ont.* ; demandant la passation d'un acte à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*.

*Sir John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, une déclaration de la Cour Suprême du *Canada*, à l'effet que la cédule *D*, des règles de la dite cour soit amendée, et qu'il soit imposé, par le registraire, et à sa discrétion, sur l'agent régulièrement inscrit dans tout appel, une allocation jusqu'au montant de \$20. (*Documents de la session, No. 63.*)

*M. Weldon* du comité spécial sur le bill à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites, et lettres de change," et d'expliquer la loi relatives aux timbres sur les billets promissoires et les lettres de change, fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que *M. Curran* ait la permission de présenter un bill pourvoyant à la répartition des biens des négociants insolvable.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill pour constituer en corporation " Les révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du Nord-Ouest," étant lu ;

*M. Ryal* propose, secondé par *M. Giguault*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

*M. Blake* propose comme amendement, secondé par *M. Vail*, que tous les mots après " maintenant " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient

remplacés par les suivants : renvoyé de nouveau à un comité général afin d'ajouter la clause suivante : " Pourvu que la dite corporation se défasse, dans les dix ans qui suivront l'achat, de toute partie des propriétés foncières qui ne sera pas requise pour l'usage et l'occupation de la corporation, ou autres fins semblables."

Et l'amendement étant mis aux voix, la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général afin d'ajouter la clause suivante : " Pourvu que la dite corporation se défasse, dans les dix ans qui suivront l'achat, de toute partie des propriétés foncières qui ne sera pas requise pour l'usage et l'occupation de la corporation, ou autres fins semblables."

La Chambre se forme en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Desjardins* fait rapport que le comité a amendé le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre reprend le débat ajourné sur le sous-amendement proposé mercredi dernier à l'amendement à la motion : Que le bill concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien, soit maintenant lu la troisième fois, lequel amendement est, que tous les mots après " soit " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : lu la troisième fois dans six mois à dater d'aujourd'hui," et lequel sous-amendement est que les mots " lu la troisième fois dans six mois à dater d'aujourd'hui " soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants, " renvoyé de nouveau à un comité général, afin d'ajouter à la fin de la clause 2, les mots suivants : " y compris l'allocation annuelle pour frais de gestion."

Et le sous-amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Et l'amendement à la motion originale ainsi amendée, étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le dit bill soit renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter à la fin de la clause 2 les mots suivants : " y compris l'allocation annuelle pour les frais de gestion."

La Chambre se forme en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Landry* fait rapport que le comité a modifié le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi modifié en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

M. *Desjardins* propose, secondé par M. *Blanchet*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Auger* propose comme amendement à la motion, secondé par M. *Catudal*, que le mot " maintenant " soit retranché et qu'il soit remplacé par les suivants : " lu dans six mois à dater d'aujourd'hui."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Allen,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Springer,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Harley,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Innes,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Irvine,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wilson, et</i>
<i>Cook,</i>	<i>Keefler,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Yeo.—35.</i>
<i>Davies,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>	

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Allison,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Daly,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Reid.</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Béchar, d,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Ross (Lisgar),</i>
<i>Bell,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Small,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Ferguson (L's et Gren)</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Sporule,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Sutherland (Oxford)</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McDonald (C Breton),</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Mackenzie,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bolduc,</i>	<i>Foster,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Macmillan (Middlesex)</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Trow,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Tupper (Cumberland),</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Burnham,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Valin,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wells,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Hall,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>White (Renfrew),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wigle,</i>
<i>Cockburn,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Colby,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>	<i>Wood (Westm'nd) et</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wright.—145.</i>
<i>Coursol,</i>			

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de *Kingston* à *Pembroke*, et l'acte qui l'amende ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit renvoyé de nouveau au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, pour y être de nouveau pris en considération.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des Poudres de l'*Acadie* ; et après avoir siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de réunir la caisse des veuves et des orphelins des ministres presbytériens en rapport avec l'église presbytérienne des provinces inférieures, et la caisse des veuves et orphelins de l'église presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'église d'*Ecosse*, et de créer une corporation pour administrer ces caisses ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Brecken* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait un amendement.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer le conseil d'administration du fonds de construction d'églises et presbytères de l'église presbytérienne en *Canada*, pour le *Manitoba* et le *Nord-Ouest* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Casey* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill pour incorporer la compagnie des phosphates et mines de la Puissance ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil ; et M. *Brecken* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill autorisant la fusion de la Banque de la *Nouvelle-Ecosse* avec la Banque Union de l'*Ile du Prince-Edouard* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Orton* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill concernant la compagnie d'Assurance des Citoyens du *Canada* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Tassé* fait rapport que le comité a examiné le bill, et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de réduire de nouveau le capital social de la compagnie d'Assurance de *Québec*, contre les accidents du feu ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Tassé* fait rapport que le comité a examiné le bill, et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la banque de *London*, en *Canada* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Ives* fait rapport que le comité a examiné le bill, et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général, sur le bill à l'effet d'élucider l'intention et la portée de certaines dispositions de l'acte pour incorporer la compagnie de placement de *Londres* et d'*Ontario* (à responsabilité limitée) ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit renvoyé de nouveau au comité des banques et du commerce, pour y être de nouveau pris en considération.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : " Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Sur motion de M. *Cameron (Huron)*, secondé par M. *Farrow*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous rapports, plans et relevés faits par les ingénieurs du gouvernement concernant le havre de *Port-Albert*, dans le comté de *Huron*, et relevé du coût estimatif du prolongement des jetées du dit havre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre la compagnie de jetées de *Port-Albert* et le gouvernement au sujet du dit havre.

Sur motion de M. *Valin*, secondé par M. *McDonald (Cap-Breton)*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous les documents et correspondance qui ont rapport à la saisie du tabac du brig *Adeline* et de l'enquête qui a été faite le 17 au 21 mai 1880 à la demande de MM. *Lemesurier* et fils, au sujet de la dite saisie.

Sur motion de M. *Gordon*, secondé par M. *Wallace (Albert)*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toutes les pétitions et de la correspondance concernant les droits des colons ou squatters sur la réserve du chemin de fer dans l'*Ile de Vancouver*.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Gigault*, secondé par M. *Royal*,

Ordonné, que la pétition de Sa Grâce l'archevêque de *Québec* et autres, demandant l'adoption de mesures plus sévères relativement à l'octroi de licences pour la vente des boissons enivrantes et la tenue des lieux de réunions publiques dans la province de *Québec*, soit renvoyé au comité spécial pour étudier la réglementation des liqueurs enivrantes.

Sur motion de M. *Casgrain*, secondé par M. *Ross (Middlesex)*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour compléter la réponse à un ordre de cette Chambre, en date du 21 février dernier, demandant copie de la correspondance, etc., concernant la construction d'une rallonge au quai de *St-Jean-Port-Joli*, comté de l'*Islet*, en donnant la date du memorandum qui se trouve à la fin de ces documents.

Sur motion de M. *Forbes*, secondé par M. *Wilson*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre, soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance échangée entre quelques personnes que ce soit, relativement à la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de la Baie *Liverpool* ; aussi, copie des pétitions, et des levés et rapports des ingénieurs du gouvernement, avec l'évaluation du coût du dit brise-lames, depuis 1870 jusqu'à 1882.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Mackenzie*,

Résolu, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie des dépêches au sujet des lois du *Canada* et des provinces relatives à l'imposition de restrictions sur la vente des boissons enivrantes, et copie des rapports et ordres en conseil concernant telles dépêches.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.



Sur motion de M. *Ross (Middlesex)*, secondé par M. *Casgrain*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant le montant payé pour du matériel roulant acheté pour l'Intercolonial, chaque année depuis le 1er juillet, 1878 ; la nature de tel matériel et l'endroit où il a été fabriqué ; la quantité de tel matériel chargée au capital et au revenu, respectivement, et la quantité destinée respectivement à l'équipement de la section de la *Rivière-du-Loup* et de l'Intercolonial proprement dit.

Sur motion de M. *Ross (Middlesex)*, secondé par M. *Casgrain*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant la nature du matériel roulant acheté pour l'Intercolonial compris dans l'item de \$153,853.84, à la page 238, part. II des comptes publics de 1882 ; l'endroit où il a été fabriqué, et le prix payé pour chacune des différentes classes de matériel roulant.

Sur motion de M. *Casgrain*, secondé par M. *Ross (Middlesex)*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance, des ordres en conseil, documents et communications échangés entre le Secrétaire d'Etat et les départements de la Marine et des Pêcheries et de la Justice, concernant les suppliques des divers marins du port de *Québec*, demandant d'être relaxés de prison pour retourner en mer, etc., à la demande de *R. Temple*, patron du navire anglais, le *Genii*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril, 1883, pour un état indiquant la nature du matériel roulant acheté pour l'Intercolonial compris dans l'item de \$153,853.84, à la page 238, part. II des comptes publics de 1882 ; l'endroit où il a été fabriqué, et le prix payé pour chacune des différentes classes de matériel roulant. (*Documents de la session, No. 40f.*)

Sur motion de M. *Somerville (Brant)*, secondé par M. *McCraney*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyés en *Angleterre* ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 16 décembre, jusqu'à date.

Sur motion de M. *McCraney*, secondé par M. *Somerville (Brant)*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant toutes les sommes payées pour défrayer les dépenses des dernières élections fédérales dans les différents districts électoraux du *Canada* ; les noms des officiers-rapporteurs et des sous-officiers-rapporteurs auxquels elles ont été payées, et spécifiant les divers services pour lesquels les dites sommes ont été affectées.

Sur motion de M. *Landry*, secondé par M. *Gigault*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des documents (plainte, rapport d'enquête, etc., etc.), se rattachant à une saisie de tabac faite tout dernièrement chez *M. N. Bernatchez*, et autres marchands de *Montmanly*, en vertu de la loi qui permet de saisir le tabac de contrebande partout où il se trouve.

Sur motion de M. *Landry*, secondé par M. *Gigault*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour production de toute plainte portée contre *Hubert Hébert*, écuier, employé comme

agent et chef de gare à *Montmagny*, relativement à une accusation de manœuvre frauduleuse soutenue affirmativement par *P. B. Casgrain*, écuier, député de l'Islet.

Un bill à l'effet de modifier les actes concernant la procédure dans les causes criminelles et autres matières se rattachant à la loi criminelle, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, 3 avril 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *White (Renfrew)*,—la pétition de *Thomas Deacon* et autres, du comté de *Renfrew*.

Par M. *Allison*,—la pétition de *David Frieze* et autres, de *Maitland*, comté de *Hants, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Pinsonneault*,—la pétition du révérend *F. Bourgeault*, curé, et autres, de *Laprairie*.

Par M. *McDonald (Cap-Breton)*,—la pétition du révérend *Duncan P. McDonald* et autres, de *Cow-Bay*, comté du *Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Richey*,—la pétition du révérend *H. H. McPherson* et autres, d'*Halifax, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *Gillmor*,—la pétition de *G. S. Grimmer* et autres, de *St-André*, comté de *Charlotte, Nouveau-Brunswick*.

Par M. *McDougald*,—la pétition du révérend *W. Stuart*, et autres, de *Green Hill*, comté de *Pictou, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. *McDougald*,—la pétition du révérend *Robert Laird* et autres, de *Little Harbor, Nouvelle-Ecosse*.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, présente à la Chambre le troisième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération le bill à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'Acte refondu des chemins de fer, 1879, et il est convenu de faire rapport que le préambule n'est pas prouvé d'une manière satisfaisante.

Votre comité soumet aussi en même temps des déclarations faites devant lui pour ou contre la mesure projetée. (Pour les déclarations, voir appendice No. 1).

M. *McLelan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 27 février, 1883, pour copie de toute correspondance échangée entre quelques membre de cette Chambre ou toute autre personne et le gouvernement, au sujet de la levée hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe *St-Laurent* et des autres côtes maritimes du *Canada*. (*Documents de la session, No. 64.*)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 mars, 1883, pour un état de toutes les soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts au dépôt de l'Intercolonial à *St-Jean, N.-B.* ; pour les fondations, travaux en brique et en maçonnerie et autres travaux y relatifs ; les noms des divers entrepreneurs et le montant de chaque contrat ; le nombre et les noms des surintendants et surveillants des travaux et les montants payés pour leurs services. (*Documents de la session, No. 40g.*)

Et aussi,—la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 mars, 1883, pour un état des diverses sommes payées à titre de dédommagement pour expropriation de terrains sur les rues Mill et Pond, à *St-Jean, N.-B.*, pour le chemin de fer Intercolonial ; les noms des arbitres nommés pour évaluer les terrains et les appointements qu'ils ont reçus ; les diverses sentences arbitrales qu'ils ont rendues ; la preuve sur laquelle telles sentences ont été basées et les particuliers auxquels a été payé le montant fixé par ces sentences arbitrales. (*Documents de la session, No. 40h.*)

Ordonné, que M. *Landry* ait la permission de présenter un bill à l'effet de restreindre la juridiction d'appel de la Cour Suprême.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Un bill à l'effet d'amender de nouveau l'acte intitulé : "Acte concernant les banques et le commerce de banque," et les différents actes qui le modifient, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour étant lu, pour reprendre débat ajourné sur la motion proposée vendredi dernier, portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil (pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens) ;

Et la motion étant de nouveau proposée ; la Chambre reprend le dit débat ajourné ;

Sur motion de M. *Charlton*, secondé par M. *Cameron (Huron)*,

Ordonné, que le débat soit ajourné de nouveau ;

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Hector L. Langevin*,

Résolu, que les mesures du gouvernement aient la priorité les jeudis, pendant le reste de la session.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, 4 avril, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau.

Par M. *Kirk*,—la pétition de *William Murray* et autres, de *South End Lochaber* ; et la pétition de *Horatio McDonald* et autres, de *Caledonia, St. Mary's, comté de Guysborough, N.-E.*

Par M. Richey, — la pétition de W. H. Waller, vice-président, et autres membres de la société Métropolitaine pour empêcher la cruauté envers les animaux, de la cité d'Ottawa.

Par M. Innes, — la pétition de l'association ministérielle de Guelph.

Par M. Wood (Westmoreland), — la pétition de Wilkam Wry et autres, de Shédiac, comté de Westmoreland, N.-B.

Par M. Mulock, — la pétition des professeurs et conférenciers de l'école de science pratique de Toronto.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De Duncan Livingstone et autres, de Whytecomagh, comté de Inverness ; de John M. Baillie et autres, de Wallace ; de Alexander MacMillan et autres, de Malagash, comté de Cumberland, de Donald Mackenzie et autres, de St. Peter et des environs comté de Richmond, tous de la Nouvelle-Ecosse ; du révérend Joseph Andrew et autres, du canton de Lanark, comté de Lanark, Ont. ; de James Frier et autres, de Shédiac ; de Andrew Dunn et autres, de Weldford ; et de A. W. Walker et autres, de Bass River et Mill Branch, comté de Kent, tous du Nouveau-Brunswick ; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De B. Normandin, maire, et autres, de la ville de Longueuil ; et de James Thomson, maire de Saint-Lambert, et autres, de la paroisse de Longueuil, comté de Chambly ; demandant séparément que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de constituer en corporation la compagnie du pont et de manufactures du Saint-Lambert, devienne loi.

De la chambre de commerce de la Colombie anglaise ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de répartir équitablement les biens des faillis, devienne loi.

Du révérend Charles E. Trudel, curé, et autres, de la municipalité de la Malbaie, comté de Gaspé ; demandant que l'acte des pêcheries soit amendé de manière que la pêche au saumon à la mouche et celle au filet soient fermées à la même époque.

M. McLelan, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 9 mars 1882, pour un état relatif au nombre des navires enregistrés dans la province de Québec ; aussi, un état indiquant le nombre des navires vendus et perdus depuis le 1er janvier, 1873, jusqu'au 1er janvier, 1882. (*Documents de la session, No. 58a.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 13 mars, 1882, pour copie de toutes pétitions et de toute correspondance adressées au ministère de la marine et des pêcheries depuis le 1er janvier, 1881, au sujet de la pose d'un sifflet de brume à l'entrée du port de Shelburne, N.-E. (*Documents de la session, No. 66.*)

M. Bowell, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 15 mars, 1883, pour copie de la correspondance, des mémoires, pétitions et papiers en possession du gouvernement, se rapportant aux droits sur le sel. (*Documents de la session, No. 65.*)

Sir Hector L. Langevin, du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, présente à la Chambre le quatrième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les bills suivants et a résolu de les rapporter avec des amendements, savoir :—

Bill pour incorporer la compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle et Prince-Albert.

Bill pour amender les divers actes incorporant la compagnie du chemin de fer du Portage, de Westbourne et du Nord-Ouest, et de changer son nom en celui de "La Compagnie du Grand chemin de fer du Nord du Canada," et

Bill relatif à la compagnie du chemin de fer de *Montréal, Ottawa* et *Occidental*, et pour changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer de *Montréal* et *Occidental*."

Quant aux deux bills en premier lieu mentionnés, votre comité a cru devoir en changer les noms en "La Compagnie du chemin de fer *Montagne-de-Bois* et *Qu'Appelle*" et "La Compagnie du chemin de fer de *Manitoba* et du Nord du *Canada*."

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 1er mai, 1882, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du *Nouveau-Brunswick* ou aucun de ses membres et le gouvernement fédéral ou aucun de ses membres, au sujet de la création d'une nouvelle cour de comté dans cette province et de la nomination d'un juge pour la dite cour. (*Documents de la session, No. 67.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 février, 1882, pour un état faisant connaître le nombre de causes décidées par le juge et les différents juges subrogés de la cour maritime depuis sa création jusqu'au 1er février 1882 ; la localité où chacune des dites causes a été jugée ; le nom du demandeur et du défendeur dans chaque cause, et le nom du navire ou de la propriété saisie ; le chiffre de chaque réclamation ; le montant accordé à la disposition finale de chaque cause, soit par voie d'appel ou autrement ; le montant des frais accordés au plaideur heureux, le montant des honoraires de l'huissier, celui reçu par chaque officier de la cour, dans chaque cause, la valeur du navire ou de la propriété saisie, suivant évaluation, et le chiffre de la vente ; aussi à quelles dates les causes ont été intentées et finalement décidées. (*Documents de la session, No. 68.*)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 15 mars, 1883, demandant copie de toutes pétitions, correspondance et télégrammes, ordres en conseil et autres documents concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le paiement du montant octroyé par la ville de *Pembroke* pour aider au chemin de fer du *Canada Central*. (*Documents de la session, No. 69.*)

Et aussi,—la réponse à une adresse à Son Excellence, du 1er mars, 1882, demandant copie des chartes ou constitutions octroyées par la couronne ou la parlement impérial aux provinces du *Cap-Breton*, de la *Nouvelle-Ecosse*, de l'*Ile du Prince-Edouard*, du *Nouveau-Brunswick*, de la *Colombie anglaise* et de l'*Ile Vancouver* ; aussi, copie de tous actes, chartes, instructions royales, commissions, ordres en conseil ou dépêches altérant ou modifiant les dites chartes ou constitutions telles qu'octroyées dans le principe, ou conférant ou retirant tous droits ou privilèges politiques avant ou après l'octroi de telles chartes. (*Documents de la session, No. 70.*)

Sur motion de *M. Cameron (Inverness)*, secondé par *M. McDonald (Cap-Breton)*, Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant les montants portés au compte de la dette publique de la Puissance du *Canada* qui ont été dépensés pour obligation de chemins de fer, canaux et navigation dans la *Colombie anglaise*, le *Manitoba*, *Ontario*, *Québec*, le *Nouveau-Brunswick*, l'*Ile du Prince-Edouard*, la *Nouvelle-Ecosse* proprement dit, et l'*Ile du Cap-Breton*, jusqu'au 1er juillet, 1882 ; aussi, indiquant la superficie et la population de chacune de ces divisions de la Puissance du *Canada*, respectivement.

L'ordre du jour pour la prise en considération du bill concernant les voituriers par terre, tel qu'amendé en comité général de la Chambre, étant lu ;

*M. McCarthy* propose, secondé par *M. Haggart*, que le bill soit maintenant pris en considération ;

*M. Ouimet* propose comme amendement, secondé par *M. Abbott*, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "dans l'opinion de cette Chambre, l'adoption de ce bill serait inconstitutionnelle et peu judicieuse."

Et un débat s'ensuivant ;

A six heures p.m., *M. l'Orateur* quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.

*Sept heures et demie P.M.*

L'ordre pour les Bills Privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des Poudres de l'*Acadie*, étant lu ;

M. *Tupper (Pictou)* propose, secondé par M. *Hesson*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Amyot* propose comme amendement, secondé par M. *Dejardins*, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " dans l'opinion de cette Chambre ce bill est en dehors de la juridiction du gouvernement fédéral de la Puissance du *Canada*."

Et un débat s'ensuivant ;

Sur motion de M. *Ives*, secondé par M. *Wright*,

*Ordonné*, que le débat soit ajourné.

Un bill à l'effet de réunir la Caisse des Veuves et Orphelins des *Ministres Presbytériens* en rapport avec l'Eglise Presbytérienne des Provinces Inférieures, et la caisse des Veuves et Orphelins de l'Eglise Presbytérienne des Provinces *Mariâmes* en rapport avec l'Eglise d'*Ecosse*, et de créer une corporation pour administrer ces caisses, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

Un bill à l'effet de constituer le conseil d'administration du fonds de construction d'églises et presbytères de l'église presbytérienne en *Canada*, pour le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill autorisant la compagnie Nationale d'assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte, et pourvoyant à sa dissolution ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Cardwell)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de réunir la compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson* et la compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la *Nelson*, en une même corporation, sous le nom de " Compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

La Chambre reprend le débat ajourné sur l'amendement proposé à la motion, que le bill concernant les voituriers par terre, soit maintenant pris en considération.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par M. *Cameron (Victoria)*,

*Ordonné*, que le débat soit ajourné.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa

Majesté, intitulé : " Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites et lettres de change," et d'expliquer la loi relative aux timbres sur les billets promissoires et les lettres de change ; et après avoir ainsi siégé pendant quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Scriver* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre, en conséquence, procède à prendre ce bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier la loi concernant les connaissements, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger demain.

Sur motion de M. *McLelan*, secondé par sir *Hector L. Langevin*.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution pourvoyant à l'examen des patrons et seconds de navires employés dans les eaux intérieures du *Canada*.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'il est expédient de pourvoir à l'examen de ceux qui désirent devenir patrons ou seconds de navires d'une certaine catégorie, enregistrés au *Canada* et employés dans les eaux intérieures de la Puissance ou au cabotage—et que, après certaines dates fixées, tout tel navire ainsi employé devra avoir un patron porteur d'un certificat régulier d'aptitudes, à la suite de tel examen, et devra aussi, s'il est d'une certaine classe ou catégorie, avoir un second ayant subi l'examen voulu et obtenu un certificat qu'il est apte à remplir ce poste.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Rykert* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*, qu'il est expédient de pourvoir à l'examen de ceux qui désirent devenir patrons ou seconds de navires d'une certaine catégorie, enregistrés au *Canada* et employés dans les eaux intérieures de la Puissance ou au cabotage—et que, après certaines dates fixées, tout tel navire ainsi employé devra avoir un patron porteur d'un certificat régulier d'aptitudes, à la suite de tel examen, et devra aussi, s'il est d'une certaine classe ou catégorie, avoir un second ayant subi l'examen voulu et obtenu un certificat qu'il est apte à remplir ce poste.

La dite résolution étant lu une seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que M. *McLelan* ait la permission de présenter un bill concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Jeudi, 5 avril 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. Richey,—la pétition de John P. Mott, vice-président, et autres, membres de la société pour empêcher la cruauté envers les animaux, cité d'*Halifax, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. Jamieson,—la pétition de John Munro et autres; la pétition de William Stewart et autres, de *Dalhousie, North Sherbrooke* et *Levant*; et la pétition de John McNicol et autres, du comté de *Lanark, Ontario*.

Par M. McLelan,—la pétition du révérend A. F. Thomson et autres, d'*Economy*; la pétition de J. M. Pitblado et autres, de *Truro*; la pétition de George B. Morrison et autres, de *Five Islands*; la pétition d'Edward Sutton et autres, de *Bass River*; la pétition d'Alexander Cameron et autres, de *Port-au-pique*; la pétition de James E. Dickie et autres, de *Upper Steviacke*; et la pétition de John Bradley et autres, tous du comté de *Colchester, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. Pickard,—la pétition d'Archibald Charters et autres, de *New Maryland*; et la pétition du révérend A. J. Mowat et autres, de la cité de *Fredericton*, comté d'*York, Nouveau-Brunswick*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De Thomas Deacon et autres, du comté de *Renfrew*; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de constituer l'Association Loyale Orangiste de l'Amérique Britannique, devienne loi.

De David Frieze et autres, de *Mailand*, comté de *Hants*; du révérend Duncan P. McDonald et autres, de *Cow Bay*, comté du *Cap-Breton*; du révérend H. H. McPherson et autres, de *Halifax*, comté de *Halifax*; du révérend W. Stuart et autres, de *Green Hill*; du révérend Robert Laird et autres, de *Little Harbor*, comté de *Pictou*, tous de la *Nouvelle-Ecosse*; et de G. S. Grimmer et autres, de *St-André*, comté de *Charlotte, Nouveau-Brunswick*; demandant que des mesures soient prises pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Du révérend F. Bourgeault, curé, et autres, de *Laprairie*; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de constituer en corporation la compagnie du pont et de manufactures du *St-Laurent*, ne devienne pas loi.

Sir Leonard Tilley, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 1er mars 1883, pour copie de toute correspondance échangée entre aucun membre de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de l'établissement d'une communication directe par les bateaux à vapeur entre *Montréal, Québec, St-Jean, N.-B., Halifax* et les ports de mer de l'*Allemagne*. (*Documents de la session, No. 71*)

M. McLelan, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 2 avril 1883, demandant copie de la correspondance, des ordres en conseil, documents et communications échangés entre le Secrétaire d'Etat et les départements de la Marine et des Pêcheries et de la Justice, concernant les suppliques de divers marins du port de *Québec*, demandant d'être relâchés de prison pour retourner en mer, etc., à la demande de R. Temple, patron du navire anglais, le *Genit*. (*Documents de la session, No. 72.*)



Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de Fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre, le cinquième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a soigneusement examiné les bills suivants, et est convenu de les rapporter avec des amendements, savoir :—

Bill à l'effet d'amender l'acte incorporant la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique au Nord-Ouest*, et

Bill à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit-Valley*.

Votre comité a aussi examiné le bill à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommis et de construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada* (à responsabilité limitée), et désire faire rapport, que comme il appert de la déclaration des promoteurs du bill qu'ils en abandonnent cette partie qui cherche à avoir le pouvoir d'affermier et exploiter des chemins de fer et de mettre en opération des lignes de télégraphes, etc., et qu'ils désirent limiter les pouvoirs demandés à aider à la construction de lignes de chemins de fer et télégraphes, qu'il soit *Résolu*,—" Quo dans ces circonstances le dit bill qui doit être ainsi amendé, ne vient pas sous la juridiction ordinaire de ce comité, et qu'il soit renvoyé à la Chambre pour en disposer comme elle le jugera à propos."

M. *Ives*, du comité des Bills Privés, présente à la Chambre, le cinquième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a soigneusement examiné les bills suivants, et est convenu de les rapporter avec des amendements, savoir :—

Bill pour constituer légalement une compagnie sous le nom de "*H. B. Rathbun et Fils*."

Bill pour incorporer la Société Royale du *Canada*.

Bill à l'effet d'amender et maintenir en vigueur l'acte d'incorporation de la compagnie du havre de *Grafton*, et pour d'autres fins ;—et

Bill à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la Société des Missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada*.

En ce qui concerne le dernier bill, votre comité en a modifié le préambule en retranchant les mots : " ou pour telles autres fins "—" et donner pouvoir à la dite société d'accepter de l'argent en dépôt et de donner des obligations de rente annuelle, et pour d'autres fins," vû que votre comité considère qu'ils sont inutiles.

Le comité recommande aussi le remboursement des honoraires et frais, moins les frais de traduction et d'impression payés pour le bill pour incorporer la Société Royale du *Canada*,—et le bill à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la Société des Missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada*, vû qu'ils ne sont pas sujets aux honoraires et frais prélevés sur les bills privés en vertu de l'article 58 du règlement.

M. *White (Cardwell)*, du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de la Chambre pendant la présente session, présente à la Chambre le second rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Conformément à l'ordre de votre honorable Chambre du 14 mars, 1883, votre comité a pris de nouveau en considération son premier rapport, et demande respectueusement qu'il lui soit permis de le retirer et de lui substituer la résolution suivante, à titre de recommandation :—

*Résolu*,—Que le système d'adjudication pour la traduction du rapport officiel des "Débats" de cette Chambre soit discontinué après la présente session, et qu'il soit nommé quatre traducteurs permanents qui seront sous le contrôle du comité ; l'un de ces traducteurs devant être le chef du personnel, avec un salaire de \$1,000, et les trois autres devant recevoir \$800 chacun ; aucun d'eux ne devant être employé par la Chambre à aucun autre travail que celui de la traduction des "Débats"—il est entendu que le chef des traducteurs sera tenu responsable de la correction des épreuves et de la rédaction de l'index.

Votre comité recommande aussi que M. *J. O. Marceau* soit nommé sténographe français supplémentaire dans le personnel officiel des "Débats" pendant le reste de la session, et qu'il soit payé *au pro rata* de son service.

Sur motion de *M. Richey*, secondé par *M. Daly*,  
*Ordonné*, que l'honoraire payé sur le bill à l'effet de réunir la caisse des veuves et orphelins des ministres presbytériens en rapport avec l'église presbytérienne des provinces inférieures, et la caisse des veuves et orphelins de l'église presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'église d'Écosse, et de créer une corporation pour administrer ces caisses, soit remboursé, moins les frais de traduction et d'impression conformément à la recommandation du comité des Bills Privés.

L'ordre du jour étant lu pour reprendre le débat ajourné sur la motion proposée vendredi dernier, portant que *M. l'Orateur* quitte maintenant le fauteuil (pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens);

Et la motion étant de nouveau proposée; la Chambre reprend le dit débat ajourné.

Sur motion de *M. Wigle*, secondé par *M. Macmaster*,  
*Ordonné*, que le débat soit ajourné de nouveau.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 6 avril, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :—

Par *M. Watson*,—la pétition d'*Alexander Fleming* et autres, de la cité de *Brandon*, *Manitoba*.

Par *M. Yeo*,—la pétition de la société auxiliaire biblique britannique et étrangère de *Pictou*, *Nouvelle-Écosse*.

Par *M. Weldon*,—la pétition de *John Sears*, président, et autres, de la cité de *St-Jean, N.-B.*, tous membres de sociétés pour empêcher la cruauté envers les animaux.

Par *M. Hesson*,—la pétition du révérend *George Richardson* et autre, de *Stratford*, comté de *Perth*.

Par *M. Guillet*,—la pétition du révérend *John W. Smith* et autres, de *Grafton*, et des environs, comté de *Northumberland, Ontario*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *William Murray* et autres, de *Lochaber*, partie sud; de *Horatio Macdonald* et autres, de *Caledonia, Ste-Marie*, comté de *Guysborough, Nouvelle-Écosse*; de l'Association Ministérielle de *Guelph*; et de *William Wry* et autres, de *Shédiac*, comté de *Westmoreland, Nouveau-Brunswick*; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De *W. H. Waller*, vice-président, et autres, membres de la Société Métropolitaine pour empêcher la cruauté envers les animaux, de la cité d'*Ottawa*; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi pour amender les actes concernant la cruauté envers les animaux, devienne loi.

Des professeurs et conférenciers de l'École de Science Pratique de *Toronto* ; demandant que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins de pourvoir à l'admission des gradués du collège militaire royal à la profession d'arpenteur fédéral, ne devienne pas loi à moins que toutes les autres écoles scientifiques du *Canada* ne soient admises à jouir du même privilège

M. *Colby*, du comité mixte des deux Chambres, au sujet de la bibliothèque du Parlement, présente à la Chambre, le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Les membres de la Chambre des communes faisant partie du comité mixte de la bibliothèque du Parlement prennent la liberté de faire rapport.

Le comité s'est spécialement occupé de la nécessité de prendre les moyens d'augmenter et de rendre plus utile la bibliothèque qui est loin d'être complète surtout en ce qui regarde les sections importantes des ouvrages sur l'Amérique du Nord, et des recherches scientifiques, et cela à cause des dépenses encourues pour l'achat des ouvrages de droit depuis l'établissement de la Cour Suprême.

A la dernière session, il a été convenu, conformément à l'avis du comité, de transférer à la Cour Suprême, les séries des rapports judiciaires de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. L'expérience a démontré qu'il n'était pas à propos de séparer ces rapports des ouvrages sur le droit.

Dans le but de rendre la bibliothèque de la Cour Suprême aussi complète que possible et en même temps de décharger la bibliothèque du Parlement de la dépense considérable nécessaire pour maintenir cette collection aussi complète que possible, le comité a décidé de recommander de transporter d'une façon permanente au bâtiment de la Cour Suprême la plupart des ouvrages de droit et de donner au département de la Justice le soin de maintenir et de contrôler cette bibliothèque de droit qui ne devra plus être considérée comme faisant partie de la bibliothèque du Parlement. Il est entendu cependant que les membres des deux Chambres auront le droit de se servir de ces livres en tout temps et partout où il leur conviendra de les consulter. On ne conservera à la bibliothèque, ou on ne conservera pour son usage que les livres de droit qui sont nécessaires à la législation.

En approuvant le rapport du sous-comité sur ce sujet, rapport ci-annexé, le comité désire exprimer l'opinion que la bibliothèque du Parlement ne peut être complétée de façon à la rendre aussi utile qu'il est désirable et à faire honneur au *Canada*, sans augmenter son crédit actuel. Le comité propose donc que les cinq années à venir, la somme de douze mille piastres soit votée annuellement, pour compléter la bibliothèque, surtout les sections mentionnées plus haut, en laissant au département de la Justice le soin de demander l'argent nécessaire à la bibliothèque de droit transférée à la Cour Suprême.

Le comité prend la liberté d'attirer l'attention sur le rapport de son sous-comité relativement à la question des salaires du personnel de la bibliothèque ; il demande aux deux Chambres d'accepter les recommandations qu'il renferme.

Le comité a pris en considération la requête de M. *J. G. Bourinot*, greffier de la Chambre des Communes, soumise avec le présent, demandant qu'on l'aide à publier un ouvrage auquel il travaille depuis quelques années, sur les usages et la procédure du Parlement. Certain du mérite et de l'utilité de ce traité, le comité recommande qu'il en soit acheté, pour l'usage des membres, trois cents exemplaires, à raison de cinq piastres chacun.

Le comité désire que la bibliothèque se procure une série complète de tous les Journaux des Chambres, statuts, documents officiels des différentes provinces qui font partie du *Canada*, depuis leur origine, et aussi la série des publications officielles du *Canada*, depuis la confédération, lesquels seront mis de côté, à la bibliothèque, pour y être consultés, sans qu'il puisse jamais être permis de les laisser sortir de l'édifice.

Le comité a, en conséquence, donné ordre au bibliothécaire de demander ces documents à qui de droit, et il demande à l'Exécutif d'aider cette entreprise.

BUREAU DE L'ORATEUR,

CHAMBRE DES COMMUNES,

5 avril, 1883.

Le sous-comité auquel a été renvoyée la question du crédit annuel accordé à la bibliothèque, a l'honneur de faire rapport comme suit :—

Le sous-comité croit que la première question à décider est celle qui a trait à la bibliothèque de droit. On en est venu à la conclusion que l'arrangement actuel d'après lequel les rapports sont conservés dans l'édifice de la Cour Suprême et les livres de texte dans la bibliothèque du Parlement, ne saurait être justifié. Ces livres devraient être réunis et mis sous notre contrôle.

Le sous-comité recommande que tous les livres de textes, sauf les éditions les plus récentes et les livres de textes traitant du droit constitutionnel, et tels autres qui doivent se trouver dans une bibliothèque parlementaire générale, comme par exemple les ouvrages sur le droit criminel, soient conservés avec les rapports dans l'édifice de la Cour Suprême; que cette bibliothèque du droit soit mise sous le contrôle de l'administration du ministère de la Justice, lequel aurait à demander le crédit nécessaire pour la maintenir et l'administrer, et qu'elle ne soit plus considérée comme faisant partie de la bibliothèque du Parlement, sauf cependant pour les membres des deux Chambres, la réserve du droit d'avoir accès à ces livres et de les consulter dans la bibliothèque ou dans les édifices du Parlement, suivant qu'ils le préféreront.

Le sous-comité recommande que l'achat futur de livres de droit pour la bibliothèque du Parlement soit limité aux rapports des tribunaux des provinces et de la Cour Suprême et aux livres de textes sur des questions de droit constitutionnel, qui n'en traîneront qu'une dépense limitée.

Le sous-comité considère que par suite de la dépense pour l'achat de livres de droit depuis l'établissement de la Cour Suprême, les achats pour les autres départements ont été si sérieusement diminués, que la bibliothèque se trouve aujourd'hui dans un état arriéré fort à regretter.

Il y a une lacune déplorable en ce qui concerne les livres sur l'Amérique du Nord, et pourtant notre bibliothèque devrait être complète sous ce rapport. Les plus anciens livres sur cette matière qui nous manquent, ne peuvent être achetés que par occasion et à des prix élevés.

Le sous-comité trouve aussi que la bibliothèque est très-insuffisante en livres traitant de sujets scientifiques, et qu'à cet égard il y aurait beaucoup à suppléer, de même qu'il y aurait des achats annuels considérables à faire.

Le sous-comité désirerait attirer l'attention du comité sur le fait qu'une grande partie du crédit annuel est nécessairement dépensé pour défrayer l'achat de livres écrits en langue française, et qu'en conséquence la dépense annuelle de cette bibliothèque doit être plus considérable que pour la plupart des bibliothèques publiques, où le gros des achats est de livres en une seule langue.

Néanmoins le crédit accordé est loin d'approcher des ressources mises à la disposition d'autres bibliothèques, ainsi qu'il apparaîtra en consultant le mémoire annexé à ce rapport.

Dans de précédentes occasions il n'a pas été jugé opportun, vu l'état du revenu public, de demander une augmentation du crédit, mais le sous-comité croirait manquer à son devoir dans les circonstances actuelles, s'il hésitait à proposer cette démarche.

Le sous-comité croit qu'il devrait être accordé pendant cinq ans un crédit spécial de \$2,000 par année, qui serait consacré exclusivement à l'achat de livres sur l'Amérique du Nord, et que le crédit général, pendant la même période, devrait être en

autre d'au moins \$10,000 par année, et il recommande que cette proposition soit soumise à l'approbation du Parlement.

Le sous-comité recommande de plus que tous les ouvrages rares et de prix de la bibliothèque soient placés dans une chambre séparée, et que des précautions spéciales soient prises par le bibliothécaire pour leur conservation.

Le tout respectueusement soumis.

GEORGE A. KIRKPATRICK.

Ottawa, 21 mars, 1883.

MÉMOIRE des dépenses annuelles pour le compte de certaines grandes bibliothèques publiques, compilé d'après des documents officiels :

*La Bibliothèque publique de Boston* (contenant 400,000 volumes) reçoit de la ville une subvention annuelle de \$115,000 en sus d'un revenu provenant d'un fonds placé en fidéicommis.

*La Bibliothèque publique de Cincinnati* (123,000 vols.) a dépensé l'an dernier \$51,465.

*La Bibliothèque Astor et la Bibliothèque Lenox, de New-York*, possèdent chacune une dotation d'au-delà d'un million cent mille piastres.

*La Bibliothèque publique de Manchester* (160,000 vols.) dépense annuellement environ \$55,000.

*La Bibliothèque du Congrès à Washington* (410,000 vols.) reçoit du Congrès une subvention annuelle de \$52,840 pour augmentation et entretien.

*La Bibliothèque publique de Melbourne, Victoria, Australie*, près de (\$100,000 vols.) L'année dernière la subvention a été de \$25,000.

*La Bibliothèque du Musée Britannique* dépense annuellement \$50,000 en achat de livres, sans compter les augmentations énormes en vertu de l'acte concernant les droits d'auteur, \$12,500 pour l'achat de manuscrits, et environ \$12,500 pour reliure et entretien des livres.

*La Bibliothèque de l'Université Cowell (New-York)* a un revenu annuel de près de \$50,000.

Une nouvelle bibliothèque a été récemment établie dans l'Etat d'Indiana au moyen de fonds s'élevant à \$750,000 qui doivent être dépensés pour l'achat de livres d'ici à dix ans, et dans la partie nord-ouest de Chicago, une somme d'au-delà de deux millions de piastres a été léguée pour fonder une bibliothèque gratuite dans cette partie de la ville en sus de la grande bibliothèque publique qui existe à Chicago depuis 1872.

Le sous-comité auquel a été renvoyée la question des salaires du personnel de la bibliothèque, a l'honneur de faire rapport comme suit :—

1. Le comité mixte de la bibliothèque, à la date du 13 avril, A.D., 1880, a fait un rapport embrassant toute cette question et a fixé les salaires et défini le principe qui devrait régir les augmentations (*voir le Journal de la Chambre des Communes, pager 232*), et depuis, ce rapport a été mis à effet.

2. M. *Laperrière* demande d'être promu au rang de commis principal ; mais le comité ne voit pas qu'un tel officier soit nécessaire dans le service de la bibliothèque et, conséquemment, il ne peut recommander cette promotion.

3. Il s'est présenté une difficulté dans le cas de MM. *Fletcher et Campbell*, par suite du changement apporté dans la classification des commis par l'acte du service civil de la dernière session.

Pour que ces deux messieurs puissent obtenir l'augmentation de \$50 pour l'année courante et la suivante, à laquelle ils ont droit aux termes du rapport déjà mentionné et pour laquelle ils ont été recommandés, il est nécessaire, d'après les prescriptions de l'auditeur général, qu'il y ait une recommandation du comité approuvée par le Parlement.

Le sous-comité est d'avis que MM. *Fletcher et Campbell* ont droit à cette augmen-

tation, et il recommande que le comité adopte sa manière de voir et la soumette au Parlement pour son concours ; et alors le crédit nécessaire sera sans doute voté.

4. M. L. J. Casault a demandé une augmentation à son salaire qui avait été fixé par le précédent rapport à \$350 par année et le logement.

Le sous-comité est d'opinion que les appointements de M. Casault sont proportionnés à la charge de messager en chef et de gardien, mais il a constaté que M. Casault est parfaitement au fait du service de la bibliothèque et qu'il se rend extrêmement utile en aidant aux commis à répondre aux demandes des députés et du public ; en considération de ses aptitudes et des services qu'il rend, le sous-comité recommande qu'une augmentation finale de \$50 soit faite à son salaire.

Mais le sous-comité recommande que dans le cas où la charge de M. Casault deviendrait vacante, la question du salaire attaché à cette charge soit considérée de nouveau, vu que le comité est d'avis que le salaire devrait être diminué si le nouveau titulaire ne remplissait que les devoirs assignés à un messenger en chef et gardien.

Le sous-comité ne fait pas d'autres recommandations au sujet des salaires, car l'application du rapport de 1880 semble devoir régler d'une manière satisfaisante toutes les questions qui pourraient être soulevées au sujet des autres officiers.

3 AVRIL, 1883.

A l'honorable GEO. A. KIRKPATRICK,  
Orateur de la Chambre des Communes.

MONSIEUR L'ORATEUR.—Pendant les dix dernières années, j'ai consacré la majeure partie de mes loisirs à préparer un traité sur les règles, les usages et la procédure suivis dans le Sénat et la Chambre des Communes. Ce travail a été compilé avec le plus grand soin, et a été tiré des sources les plus autorisées tant en Angleterre qu'en Canada. Il explique l'origine de chaque règle et de chaque usage et la pratique qui s'y rapporte ; il indique la différence, s'il en est, entre la pratique du Parlement canadien et celle des chambres anglaises. Dans tous les cas douteux et imprévus, la pratique du Parlement anglais est indiquée et appuyée par de nombreux exemples. Je me suis attaché constamment à donner à ce travail le caractère pratique que mon expérience officielle pendant quinze ans dans les deux Chambres m'autorise à considérer comme le plus utile aux hommes qui s'occupent de questions parlementaires.

Ce travail est divisé en vingt-deux chapitres dont chacun donne l'exposé complet du sujet qui y est traité. Ces chapitres sont aussi divisés en parties distinctes qui permettent de trouver à l'instant chaque sujet spécial. Le chapitre suivant explique la chose :—

CHAPITRE XIV.—*Bills d'intérêt public.*

- I. Dépôt des bills concernant les taxes ou bills d'argent.
- II. Procédure lors du dépôt des bills dans les deux Chambres.
- III. Bills concernant les matières commerciales.
- IV. Bills imposant des charges ou fardeaux au public, délibérés en premier lieu en comité général.
- V. Deuxième lecture des bills.
- VI. Motion portant que la Chambre se forme en comité général.—Instructions.
- VII. Renvoi des bills aux comités spéciaux.
- VIII. Avis des amendements à proposer en comité général.
- IX. Bills rapportés des comités spéciaux.
- X. Procédure en comité général.
- XI. Rapport du comité général.
- XII. Bills non déferés au comité général.

- XIII. Troisième lecture des bills.  
 XIV. Motion pour passation des bills.  
 XV. Bills communiqués à chaque Chambre, et procédure dans le cas d'amendements à ces bills.  
 XVI. Sanction royale des bills.  
 XVII. Remise en vigueur d'un bill.  
 XVIII. Bill déposé par erreur.  
 XIX. Diligence pour la passation des bills.  
 XX. Un bill une fois déposé ne peut être changé sans l'autorisation de la Chambre.  
 XXI. Erreurs pendant la passation d'un bill, et manière de les corriger.  
 XXII. Perte d'un bill pendant la session.  
 XXIII. Un bill rejeté ne peut être présenté de nouveau pendant la même session.  
 XXIV. Des actes peuvent être amendés pendant la même session.

Cette méthode de diviser les chapitres jointe à un index bien fait, donnera beaucoup plus de facilité pour consulter l'ouvrage.

Les chapitres consacrés aux bills d'intérêt privé seront aussi trouvés très utiles, car je me suis appliqué à citer les divers précédents que l'on rencontre si fréquemment dans le vaste domaine constitutionnel de la législation fédérale.

J'ai cru qu'il serait aussi très utile de faire dans un chapitre préliminaire une courte revue des divers changements constitutionnels qui ont conduit à l'établissement du système largement libéral de gouvernement parlementaire dont le Canada jouit actuellement. Le lecteur trouvera dans ce chapitre un sommaire des diverses mesures constitutionnelles sous l'empire desquelles les provinces anglaises de l'Amérique du Nord ont été et sont actuellement gouvernées, ainsi que la mention des autorités qui sont nécessaires pour comprendre clairement notre système parlementaire.

Le travail auquel j'ai dû me livrer pour perfectionner ce traité a été très considérable, mais je ne le regretterai pas s'il répond au but auquel il est destiné. Mon expérience au bureau de la Chambre m'a convaincu qu'un ouvrage de ce genre complété avec soin, est d'une valeur inappréciable pour quiconque s'occupe de questions parlementaires.

Mon désir est de faire publier cet ouvrage à temps pour la prochaine session du parlement. La correction des épreuves et la préparation de l'index prendront nécessairement plusieurs mois. Qu'il me soit permis d'ajouter ici que les précédents cités comprendront la session actuelle.

Je me dois à moi-même de dire que si j'eusse employé le même temps et le même travail à d'autres études d'un caractère plus général, j'en aurais retiré plus d'avantages que je n'en recevrai probablement pour la publication d'un livre dont la circulation sera de toute nécessité restreinte au Canada. Néanmoins, j'ai pensé que les membres des deux Chambres apprécieraient, comme il mérite de l'être, le fait de m'être voué à ces études qui me permettent de rendre des services plus utiles au parlement.

En conséquence, je prends respectueusement la liberté de soumettre le résultat de mes travaux à votre bienveillante considération et à celle des autres membres du comité de la bibliothèque du parlement, et si le comité approuve mon traité, j'ai tout lieu d'espérer qu'il en fera un rapport propre à m'encourager à le publier aussi tôt et de la meilleure manière qu'il me sera possible de le faire.

J'ai l'honneur de me souscrire, bien respectueusement,  
 Votre obéissant serviteur,

JNO. GEO. BOURINOT.

M. Abbott du comité des Banques et du Commerce, présente à la Chambre le cinquième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné avec soin les bills suivants et est convenu de les rapporter avec des amendements, savoir :

Bill à l'effet de proroger l'acte qui incorpore certaines personnes sous le nom de président, directeurs et compagnie de la *Farmers' Bank of Rustico*.

Bill pour incorporer la Banque du *Canada* du comté de *Brant*; et

Bill à l'effet d'incorporer la compagnie de steamers à passagers Royale Canadienne.

Le comité a considéré de nouveau le bill pour élucider l'intention et la portée de certaines dispositions de l'acte à l'effet d'incorporer la compagnie de placement de *London* et *Ontario* (limitée), qui lui a été de nouveau renvoyé pour considération ultérieure, et le rapporte modifié de nouveau.

Le comité a aussi examiné le bill à l'effet de constituer la compagnie Fédérale d'Assurance sur la vie, et les promoteurs du bill ayant exprimé le désir de la retirer, le comité recommande que le dit bill soit retiré et que les honoraires et frais soient remboursés, moins le coût de l'impression et de la traduction.

Sur motion de M. *McCarthy*, secondé par M. *Ouimet*,

Ordonné, que l'honoraire payé sur le bill à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la société des missions de l'Eglise méthodiste Wesleyenne en *Canada*, soit remboursé, moins les frais de traduction et d'impression, conformément à la recommandation du comité des Bills Privés.

Sur motion de M. *Desjardins*, secondé par M. *Dawson*,

Ordonné, que l'honoraire payé sur le bill pour incorporer la société Royale du *Canada*, soit remboursé, moins les frais de traduction et d'impression, conformément à la recommandation du comité des Bills Privés.

Sur motion de M. *Kilvert*, secondé par M. *Vanasse*,

Ordonné, que le bill à l'effet d'incorporer la compagnie d'assurance sur la vie La Fédérale, soit retiré, et que l'honoraire payé sur ce bill, soit remboursé, moins les frais de traduction et d'impression, conformément à la recommandation du comité des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour étant lu pour reprendre le débat ajourné sur la motion proposée vendredi dernier, portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil (pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens);

Et la motion étant de nouveau proposée; la Chambre reprend le dit débat ajourné.

A six heures p.m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.

*Sept heures et demie p.m.*

L'ordre pour les Bills Privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

Un bill autorisant la compagnie Nationale d'Assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte, et pourvoyant à sa dissolution, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Montagne-de-Bois* à *Qu'Appelle*



et *Prince-Albert* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe et que le titre soit : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Montagne-de-Bois* à *Qu'Appelle*."

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill relatif à la compagnie du chemin de fer de *Montréal*, *Ottawa* et *Occidental*, et pour changer son nom en celui de " Compagnie du chemin de fer de *Montréal* et *Occidental* ; " et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Daly* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender l'acte incorporant la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* au *Nord-Ouest* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Landry* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit-Valley* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommiss et de construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada* (à responsabilité limitée), étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit renvoyé au comité des Bills Privés.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer une compagnie sous le nom de "*H. B. Rathburn et Fils* ; " et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Guillet* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe et que le titre soit : " Acte à l'effet d'incorporer une compagnie sous le nom de ' La compagnie *Rathbun*.' "

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill pour incorporer la Société Royale du *Canada* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby*, fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender et maintenir en vigueur l'acte d'incorporation de la compagnie du havre de *Grafton*, et pour d'autres fins ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Ives* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait un amendement.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois lundi prochain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la société des missions de l'église Méthodiste Wesleyenne en *Canada* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (*Cap-Breton*) fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre reprend alors le débat sur la motion portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens. Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Samedi, 7 avril 1883.*

Et la motion étant mise aux voix,

*Ordonné*, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité des Voies et Moyens ; et après avoir ainsi siégé pendant quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a fait quelque progrès, et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que mardi prochain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

Et la séance ayant continué jusqu'à trois heures moins dix minutes, samedi matin, la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 9 avril 1883.

PRIÈRE.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier de la couronne en chancellerie a déposé sur le bureau, conformément à l'ordre de la Chambre, du 21 février dernier,— un état dressé d'après les dossiers des élections à la présente Chambre des Communes, indiquant le nombre de votes inscrits pour les candidats respectifs dans les divers districts électoraux, et dans leurs diverses subdivisions; aussi, le nombre de bulletins rejetés et maculés dans chaque subdivision, à la dernière élection générale, et aussi à chaque élection tenue subséquemment jusqu'à date; aussi, le nombre d'électeurs inscrits sur la liste des électeurs, avec le chiffre de la population telle que donnée par le dernier recensement de chaque subdivision, soit que l'élection ait été faite par acclamation ou par scrutin; aussi, un état séparé dans chaque cas où une nouvelle addition, ou un décompte a été fait, indiquant les changements produits dans chaque subdivision et dans le district lors de tel décompte, avec le nombre de bulletins rejetés qui avaient précédemment été acceptés, et de ceux acceptés lorsqu'ils avaient été précédemment rejetés, dans toute telle subdivision, et les motifs, en tant qu'on a pu les obtenir, de tel rejet ou acceptation. (*Documents de la session, No. 77.*)

M. l'Orateur met aussi devant la Chambre,—Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'*Arthabaska, Chicoutimi, Québec et Trois-Rivières*, et dans le comté de *Gaspé*, pendant l'année 1882. (*Documents de la session, No. 44.*)

Et aussi, état des affaires de la compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et Placement (limitée), à la date du 31 décembre, 1882, ainsi qu'un prospectus de débentures et une liste des actionnaires de la dite compagnie, conformément à l'Acte 43 *Victoria*, chap. 43. (*Documents de la session, No. 73.*)

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. Guillet,—la pétition *Joel Turney* et autres, de *Vernonville* et des environs, comté de *Northumberland, Ontario*.

Par M. Burpee (*Saint-Jean*),—la pétition du révérend *E. Bruce* et autres, membres de l'église *Saint-David, Saint-Jean, N.-B.*

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John P. Mott*, vice-président, et autres, de la cité de *Halifax, N.-E.*; et de *John Sears*, président, et autres, de la cité de *Saint-Jean, N.-E.*, tous membres de sociétés pour empêcher la cruauté envers les animaux; demandant séparément que le bill dont le parlement est actuellement saisi aux fins d'amender les actes concernant la cruauté envers les animaux, devienne loi.

De *John Munro* et autres; de *William Stewart* et autres, de *Dalhousie, Sherbrooke-Nord* et *Lavant*; de *John McNicol* et autres, du comté de *Lanark, Ontario*; du révérend *A. F. Thomson* et autres, d'*Economy*; de *J. M. Pitblado* et autres, de *Truro*; de *George B. Morrison* et autres, de *Five Islands*; de *Edward Sutton* et autres, de *Bass River*; de *Alexander Cameron* et autres, de *Portapique*; de *James E. Dickie* et autres, de *Upper Stewiacke*; de *John Bradley* et autres, tous du comté de *Colchester, Nouvelle-Ecosse*; de *Archibald Charters* et autres, de *New Maryland*; du révérend *A. J. Mowatt* et autres, de la cité de *Frédéricton*, comté de *York, N.-B.*; de *Alexander Fleming* et autres, de la cité de *Brandon, Manitoba*; du révérend *George Richardson* et autres, de *Stratford*, comté de *Perth*; et du révérend *John W. Smith* et autres, de *Grafton* et des environs, comté de *Northumberland, Ontario*; demandant séparément l'adoption

de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De la branche auxiliaire de *Pictou* et de la *Nouvelle-Ecosse* de la société biblique britannique et étrangère; demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Ecritures-Saintes.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 7 mars 1883, demandant copie de la correspondance au sujet de l'érection de sémaphores sur le quai de la *Rivière-du-Loup*, dans le comté de *Témiscouata*, et sur le "*Brandy-Pot*." (*Documents de la session, No. 74.*)

Et aussi la réponse à un ordre de la Chambre, du 14 mars, 1883, pour copie des rapports faits jusqu'à ce jour, touchant les mouvements de la glace au quai de la *Rivière-du-Loup* et à celui de la *Rivière-Ouelle*. (*Documents de la session, No. 75.*)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 5 mars 1883, demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du *Canada* ou aucun de ses départements et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du *Canada* ou aucuns de ses officiers relativement aux sujets mentionnés dans les avis publics dans la *Gazette du Canada* du 3 mars courant, par *H. W. Tyler*, président, et *J. B. Renton*, secrétaire de la dite compagnie, datés de *Dashwood House, 9, New Broad Street, Londres*, le 28 février dernier, convoquant à *Londres*, pour le 29 mars courant une assemblée de la dite compagnie dans le but de prendre en considération, entre autres choses, l'achat de bons et actions du chemin de fer de *Wellington, Grey et Bruce*, et aussi l'achat, pour le compte de la compagnie, de certaines actions et parts de la compagnie du chemin de fer de *Hamilton* et du *Nord-Ouest* et de la compagnie du chemin de fer *Saint-Laurent et Ottawa*. (*Documents de la session, No. 76.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 15 mars 1883, pour un rapport de tous les dommages et accidents qui ont eu lieu sur la ligne de la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du *Canada* ou sur aucun de ses embranchements ou chemins de fer avec qui elle est en société ou sur lesquels elle exerce le contrôle; entraînant soit perte de vie ou tort aux personnes ou aux choses; avec un état montrant toute l'étendue et les détails de ces accidents, les endroits où ils sont arrivés et leur cause et nature; avec une copie des règlements de la dite compagnie de chemin de fer, et ses embranchements, des chemins de fer avec qui elle est en société ou qui sont sous son contrôle conformément à la 55ème clause de l'acte des chemins de fer de 1879. (*Documents de la session, No. 76a.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 15 mars 1883, pour copie de toute la correspondance entre la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du *Canada* ou aucun de ses officiers et le gouvernement du *Canada* ou aucun des ministères ou des membres du gouvernement, relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la *Rivière-du-Loup* du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement du *Canada*; aussi, de toute correspondance montrant la manière dont la dite compagnie a dépensé ou se propose de dépenser l'argent ainsi reçu pour l'embranchement de la *Rivière-du-Loup*; et aussi de toute correspondance relative à la dépense qui se fait de cet argent en tout ou en partie ou qui s'en est faite en tout ou en partie pour l'achat ou la construction d'un chemin de fer ou de chemins de fer dans les *Etats-Unis*, soit en son propre nom ou par aucune compagnie associée ou d'aucune autre manière et combien a été ainsi dépensé de l'argent reçu pour la vente du chemin de fer de la *Rivière-du-Loup*; et aussi de toute la correspondance indiquant si l'hypothèque du gouvernement pour cette dette £3,111,500 et l'intérêt échu dû par le dit chemin de fer grève le chemin de fer ou les chemins de fer ainsi achetés ou construits dans les dits *Etats-Unis*, donnant aussi leur longueur et leur coût. (*Documents de la session, No. 76b.*)

Sir *Charles Tupper* met aussi devant la Chambre, conformément à une résolution de la Chambre, en date du 20 février, 1882,—le traité de la section est, de *Current*

*River à Nipigon, et le tarif de transport du chemin de fer du Pacifique canadien, section ouest. (Documents de la session, No. 27j.)*

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Colby*,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le second rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre pendant la présente session.

*Ordonné*, que M. *Colby* ait la permission de présenter un bill pour amender et étendre à toute la Puissance le chapitre 71 des Statuts Refondus du *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

La Chambre reprend le débat ajourné sur l'amendement proposé mercredi dernier, à la motion portant que le bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des poudres de l'*Acadie*, soit maintenant lu la troisième fois, lequel amendement est comme suit : que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "il soit déclaré par cette Chambre que ce bill dépasse la juridiction du gouvernement fédéral de la Puissance du *Canada*."

Et l'amendement étant de nouveau proposé ;

M. *Blake* propose comme sous-amendement, secondé par M. *Laurier*, que les mots "il soit déclaré par cette Chambre que ce bill dépasse la juridiction du gouvernement fédéral de la Puissance du *Canada*," soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "le bill soit de nouveau renvoyé à un comité général pour plus ample considération ;

Et le sous-amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Et l'amendement à la motion originale ainsi amendée étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix,

*Ordonné*, que le bill soit renvoyé de nouveau à un comité général pour plus ample considération.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a fait quelque progrès et lui a enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Ordonné*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité comme susdit.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender les divers actes incorporant la compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*, et de changer son nom en celui de "La Compagnie du Grand chemin de fer du Nord du *Canada* ;" et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe, et que le titre soit "Acte à l'effet d'amender les divers actes incorporant la compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*," et de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer du *Manitoba* et du *Nord-Ouest* du *Canada*."

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'éclaircir l'intention et la portée de certaines dispositions de l'acte pour incorporer la compagnie de placement de *Londres et Ontario* (à responsabilité limitée); et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de proroger l'acte qui incorpore certaines personnes sous le nom de Président, Directeurs et Compagnie de la *Farmers' Bank of Rustico*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Weldon* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la banque du *Canada* du comté de *Brant*; et après avoir ainsi siégé quelque temps M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Kilvert* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la compagnie de steamers à passagers *La Royale canadienne*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Macmillan (Middlesex)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte pour amender l'acte relatif aux banques, compagnies d'assurances, compagnies de prêt, sociétés de construction et corporations de commerce en état d'insolvabilité; " auquel il demande le concours de cette Chambre.

Sur motion de M. *Sutherland (Selkirk)*, secondé par M. *Yeo*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation)

de l'importation des instruments aratoires dans le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*, et des wagons, traîneaux et voitures, du 30 juin jusqu'au 31 décembre derniers.

Sur motion de *M. Sutherland (Selkirk)*, secondé par *M. Yeo*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation, de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au *Manitoba* des autres provinces du *Canada*, entre le 1er juillet et le 31 décembre dernier.

Sur motion de *M. Sutherland (Selkirk)*, secondé par *M. Yeo*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le gouverneur-général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance et des ordres en conseil, depuis le commencement de la dernière session, concernant les subventions ou octrois à la province du *Manitoba*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Sutherland (Selkirk)*, secondé par *M. Yeo*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation) de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au *Manitoba* des autres provinces du *Canada* pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

Sur motion de *M. Sutherland (Selkirk)*, secondé par *M. Yeo*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant la Chambre, copie de tous les ordres en conseil et règlements et de la correspondance avec des agents, défendant la concession, à titre de *homesteads* ou de préemption, de toutes les terres situées au sud de la ligne-mère du chemin de fer du *Pacifique* canadien ; aussi, copie des règlements existants au sujet de la disposition des dites terres.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Blake*, secondé par *M. Laurier*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toutes dépêches, ordres en conseil et rapports touchant le rappel des troupes de *Halifax*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Blake*, secondé par *M. Laurier*.  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant la valeur des instruments aratoires, voitures, wagons, etc., sur lesquels ont été basés les nouveaux droits spécifiques projetés, avec les données qui ont servi à établir cette valeur.

*M. Curran* propose, secondé par *M. Hesson*, qu'une copie des "Débats" contenant la discussion sur l'adoption de la politique nationale en 1879, serait grandement utile aux honorables membres de cette Chambre, et que des mesures devraient être prises pour leur procurer telle copie.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de *M. Dawson*, secondé par *M. Royal*,  
*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la

correspondance échangée entre le gouvernement du *Canada* et celui d'*Ontario* touchant la disposition, par ce dernier, en faveur des particuliers, de lots de terrain recouverts par les eaux dans les havres des lacs *Huron* et *Supérieur*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

• Sur motion de *M. Vail*, secondé par *M. Burpee (St-Jean)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un relevé des sommes d'argent perçues pour droits de quaiage au quai public de *Digby, N.-E.*, chaque année, de puis 1879 jusqu'en 1882, inclusivement.

Sur motion de *M. Fortin*, secondé par *M. Grandbois*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes communications relatives au steamer qui voyage entre *Campbellton, Gaspé* et les ports intermédiaires, en correspondance avec le chemin de fer Intercolonial.

*M. McLelan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 9 avril, 1883, pour un état du montant perçu pour droit de quaiage au quai public à *Digby, N.-E.*, pendant chacune des années comprise entre 1879 et 1882, inclusivement. (*Documents de la session, No. 79.*)

Sur motion de *M. Irvine*, secondé par *M. Burpee (Sunbury)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes lettres, rapports et autres documents concernant toute plainte ou accusation portée contre *Stephen G. Burpee*, maître de poste à *Spencerville, N.-B.*, depuis le 1er janvier, 1879.

Sur motion de *M. Irvine*, secondé par *M. Burpee (Sunbury)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance échangée entre aucun département du gouvernement et toute personne quelconque au sujet de la nomination de *James H. Jacques* et *Charles Kearny*, du comté de *Carleton, N.-B.*, ou de l'un ou de l'autre, à des emplois dans le service civil du *Canada*.

Sur motion de *M. De St-Georges*, secondé par *M. Rinfret*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du lac *St-Jean*, relativement au subside octroyé à la dite compagnie ; et un état de toutes les sommes payées à la dite compagnie sur le dit subside jusqu'à ce jour.

Sur motion de *M. Kirk*, secondé par *M. Campbell (Renfrew)*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de tous documents, papiers et correspondance échangés entre le gouvernement du *Canada*, ou aucun de ses membres, et le gouvernement des *Etats-Unis* d'Amérique, ou aucun de ses membres ou fonctionnaires et aucun membre ou officier de l'association Nationale des distillateurs des *Etats-Unis*, concernant la modification des lois et règlements douaniers actuellement en vigueur en *Canada* ; aussi, copie de tous ordres en conseil à ce sujet et de toutes requêtes, correspondance et télégrammes adressés à ce sujet par des particuliers ou par des associations en *Canada*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

*M. Hawkins* propose, secondé par *M. Hesson*, qu'il soit nommé un comité spécial pour examiner et faire rapport sur la conduite du juge de comté du comté de *Kent*, province d'*Ontario*, en refusant le décompte des votes ou bulletins inscrits à l'élection d'un



membre pour représenter le district électoral de *Bothwell* dans la Chambre des Communes du *Canada*, tenue dans le mois de juin, 1882, bien qu'une demande régulière en eût été faite, accompagnée d'un reçu de dépôt indiquant que le dépôt requis on espèce avait été fait entre les mains du greffier de la couronne et des plaids par *James Dawson*, électeur dûment qualifié du dit district, de la part *J. J. Hawkins*, l'un des candidats à la dite élection ; et que le dit comité soit composé de M.M. *Beaty, Daly, McMaster, Macmillan (Middlesex), Tupper (Pictou), Anyot, Weldon, Wells* et *Davies*, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents.

Et un débat s'ensuivant ;

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Mardi, 10 avril 1883.

Et la motion étant mise aux voix,—la question est résolue négativement.

Et la séance ayant continué jusqu'à minuit et cinq minutes, mardi matin, la Chambre s'ajourne alors.

## Mardi, 10 avril 1883.

### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Gillmor*,—la pétition du révérend *J. M. Sutherland* et autres, de la paroisse de *St-Jacques* comté de *Charlotte, N.-B.*

Par M. *Wilson*,—la pétition de M. *Hunsberger* et autres, de *St-Thomas*; comté de *Elgin, Ontario.*

Par M. *King*,—la pétition du révérend *Samuel Johnson* et autres, de *Chipman*, comté de *Queen's, N.-B.*

Par M. *McDougald*,—la pétition d'*Isaac Carmichael* et autres, de *Fisher's Grant*, comté de *Pictou, Nouvelle-Ecosse.*

Par M. *Moffat*,—la pétition de *Neil Shaw* et autres, de *Maple Green, Pointe la Nim* et *Dundee*, comté de *Restigouche, N.-B.*

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de Fer, Canaux et Télégraphes présente à la Chambre le sixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a de nouveau considéré le bill à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de *Kingston à Pembroke*, et l'acte qui l'amende, qui lui a été renvoyé de nouveau pour considération ultérieure, et rapporte ce bill avec de nouveaux amendements.

Votre comité a aussi examiné les bills suivants et est convenu de les rapporter modifiés, savoir :—

Bill à l'effet d'amender les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick*, et bill pour amender l'acte qui incorpore la compagnie du chemin de fer *Ontario et Pacifique.*

Votre comité a aussi examiné le bill à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la compagnie du Grand chemin de fer *Oriental* et il est convenu de le rapporter, sans amendement.

Le comité a l'honneur de recommander que les honoraires et frais payés pour le bill en dernier lieu mentionné soient remboursés.

M. White (Cardwell) du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement, présente à la Chambre le cinquième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les documents suivants, et recommande qu'ils soient imprimés, savoir :—

Réponse à Ordre, — Relevé détaillé de toutes les sommes dépensées pour la commission du chemin de fer du *Pacifique* canadien, concernant les personnes qui ont été payées, et l'impression de la preuve ou du rapport. (No 27g.)

Copie des contrats passés pour le chemin de fer du *Pacifique* canadien, conformément aux prescriptions de l'Acte 37 *Victoria*, chap. 14, clause 19, contrats Nos. 94, 95, 96, 97, 98. (No 27i.)

Réponse supplémentaire à Adresse (Sénat), — Correspondance relative au service postal entre le *Canada* et le *Royaume-Uni*, et au tarif de transport exigé par les propriétaires de la ligne de steamers qui font tel service postal. (*Dans les documents de la session seulement*). (No 39a.)

Réponse à Ordre, — Etat indiquant la nature du matériel roulant acheté pour l'Intercolonial compris dans l'item de \$153,853.84, à la page 238, part. II des comptes publics de 1882. (No 40f.)

Réponse à Ordre, — Etat des diverses sommes payées à titre de dédommagement pour expropriation de terrains sur les rues Mill et Pond, à *St-Jean, N.-B.*, pour le chemin de fer Intercolonial, et les noms des arbitres. (No 40h.)

Réponse à Adresse, — Copie des mémoires adressés à Son Excellence par la société royale du *Canada* et par l'institut canadien de *Toronto*, concernant la représentation du *Canada* à la conférence internationale qui sera appelée à déterminer un méridien unique suivant les vues du Congrès des *Etats-Unis*. (No 48.)

Réponse à Adresse, — Correspondance entre le gouvernement du *Canada* et celui des *Etats-Unis* ou des chambres de commerce au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays. (No 55.)

Réponse à Ordre, — Etat donnant les quantités, sous leurs différents noms, tel que mentionnés aux rapports du commerce, des liqueurs distillées et fermentées importées et consommées au *Canada* depuis 1863 à 1882, ces deux années comprises, calculées en gallons impériaux, chaque province séparément, avec leur valeur et les droits payés. (No 59.) (4,000 copies en langue anglaise et 1,000 copies en langue française.)

Réponse à Ordre, — Correspondance au sujet de la levée hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe *St-Laurent* et des autres côtes maritimes du *Canada*. (No 64.) (*Dans les documents de la session seulement*.)

Réponse à Adresse, — Correspondance, etc., concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le paiement du montant octroyé par la ville de *Pembroke* pour aider au chemin de fer du *Canada Central*. (No 69.)

Réponse à Adresse, — Copie des chartes ou constitutions octroyées par la couronne ou le parlement impérial aux provinces du *Cap-Breton*, de la *Nouvelle-Ecosse*, de l'*Ile du Prince-Edouard*, du *Nouveau-Brunswick*, de la *Colombie anglaise* et de l'*Ile Vancouver*. (No 70.) (*Documents de la session seulement*.)

Réponse à Ordre, — Correspondance au sujet de l'établissement d'une communication directe par bateaux à vapeur entre *Montréal*, *Québec*, *St-Jean, N.-B.*, *Halifax* et les ports de mer de l'*Allemagne*. (No 71.) (*Laissant de côté les parties déjà imprimées*.)

Troisième rapport du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, avec les états y annexés. (Appendice No 1.)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants ne soient pas imprimés, savoir :—

Réponse à Adresse, — Etat détaillé de toutes dépenses faites au sujet de la commission eu de l'autorisation donnée à l'honorable *James Cockburn*, C.R., de refondre les statuts fédéraux, et copie de la commission ou de l'autorisation, et de tous rapports faits par lui à ce sujet. (No 17a.)

Réponse à Adresse, — Correspondance concernant la nomination d'un commissaire pour réviser les statuts du *Canada* ; aussi, un état détaillé de tous paiements faits au sujet de telle nomination. (No 17b.)

Carte indiquant le tracé de construction du chemin de fer du *Pacifique* canadien entre *Callander* et les Moulins d'*Algoma*, 191 milles. (No 27h.)

Réponse à Ordre,—Correspondance relative au transfert à *Richmond*, de *William D. McCallum*, chef du mouvement des trains à *Truro, N.-E.* (No 40c.)

Réponse à Ordre,—Etat des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer Intercolonial par suite de rails brisés ou autrement, lorsqu'il n'y a pas eu perte de vies ou blessures. (No 40d.)

Réponse à Ordre,—Copie de la réclamation du docteur *LeBel*, de *St-Gervais*, pour avoir soigné l'un des employés de l'Intercolonial, nommé *Dionne*, l'automne dernier; ainsi que copie de la réclamation du docteur *Renouf* pour le même objet, et un état des sommes à eux payées. (No 40e.)

Réponse à Ordre,—Etat de toutes les soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts de l'Intercolonial à *St-Jean, N.-B.* (No 40g.)

Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans certains districts du *Bas-Canada*. (No 44.)

Réponse à Ordre,—Copie du contrat pour la construction de la salle d'exercices à *Iona, Ontario* du rapport d'inspection de cette salle, et état des paiements faits à l'entrepreneur, à compte de cette entreprise. (No 50.)

Réponse à Adresse,—Copie de l'ordre en conseil destituant *M. Octave C. de la Chevrotière* de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de *Lotbinière*. (No 51.)

Réponse à Ordre,—Copie de l'annonce relative à la construction du brise-lames à *Port-Lorne, N.-E.*, et des diverses soumissions reçues. (No 52.)

Réponse à Ordre,—Copie de la correspondance touchant la construction d'un brise-lames à *New Harbor*, comté de *Guysborough, N.-E.* (No 52a.)

Réponse à Ordre,—Correspondance échangée avec *M. J. A. Miller*, ci-devant juge de la Cour du Banc de la Reine, *Manitoba*, au sujet de la démission de sa charge. (No 53.)

Réponse à Ordre,—Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le levé du havre de *Summersidé, I.P.E.*, l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre. (No 54.)

Réponse à Ordre,—Etat du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au collège militaire royal depuis son établissement; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial. (No 56.)

Réponse à Ordre,—Etat des soumissions reçues pour la réfection du phare de *Quaco, N.-B.*, le nom de l'adjudicataire des travaux. (No 57.)

Réponse à Ordre,—Correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens naviguant sur les grands lacs et la baie *Georgienne*, pendant les trois dernières années. (No 58.)

Réponse à Ordre,—Etat relatif au nombre de navires enregistrés dans la province de *Québec*; aussi, un état indiquant le nombre des navires vendus et perdus depuis le 1er janvier, 1873, jusqu'au 1er janvier, 1882. (No 58a.)

Déclaration de la Cour Suprême du *Canada*, à l'effet que la cédula D des règles de la dite cour soit amendée. (No 63.)

Réponse à Ordre,—Copie de la correspondance se rapportant aux droits sur le sel. (No 65.)

Réponse à Ordre,—Correspondance au sujet de la pose d'un sifflet de brume à l'entrée du port de *Shelburne, N.-B.* (No 66.)

Réponse à Adresse,—Correspondance échangée entre le gouvernement du *Nouveau-Brunswick* et le gouvernement fédéral au sujet de la création d'une nouvelle cour de comté dans cette province et de la nomination d'un juge pour la dite cour. (No 67.)

Réponse à Ordre,—Etat faisant connaître le nombre de causes décidées par le juge et les différents juges subrogés de la cour maritime depuis sa création jusqu'au 1er février, 1882. (No 68.)

Réponse à Adresse,—Correspondance, etc., concernant les suppliques de divers

marins du port de *Québec*, demandant d'être relaxés de prison pour retourner en mer, etc., à la demande de *R. Temple*, patron du navire anglais le *Genii*. (No 72.)

Liste des actionnaires et état des affaires de la Compagnie Britannique Canadienne de prêt et de placement, à la date du 31 décembre, 1882. (No 73.) (Sénat.)

Votre comité recommande aussi, respectueusement, qu'il soit fait droit aux demandes présentées par le comité permanent d'Immigration et de Colonisation et par le comité spécial chargé de prendre en considération la question du commerce interprovincial, etc., aux fins que la preuve reçue devant eux, de jour en jour, soit imprimée pour l'usage de ces comités.

*M. Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 15 mars, 1883, demandant copie de toutes soumissions, annonces, contrats, lettres, comptes, pièces justificatives, mandats, rapports et autres documents relatifs à l'achat de couvertes pour la milice, pendant la vacance. (*Documents de la session*, No. 31b.)

*Sir Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 15 mars, 1882, pour un relevé de la quantité totale de terre qui doit être vendue par la compagnie de chemin de fer du *Pacifique* canadien, et du prix total à être payé pour ces ventes, chaque mois, jusqu'au 1er mars, 1882; faisant la différence entre les ventes de terres pour fins agricoles, et celles pour fins agricoles, et celles pour emplacements de villes, villages ou stations, terrains boisés, miniers, de carrières ou autres terrains de nature spéciale, y compris les quantités et les prix réalisés pour des terrains dans lesquels la compagnie a acquis des intérêts par suite de contrats se rapportant à l'emplacement des stations. (*Documents de la session*, No. 27k.)

*Sir John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 2 mars, 1883, demandant un état du nombre de causes entendues dans chacune des cours de comté des comtés de *King* et *Albert* depuis le 1er juin, 1882, ainsi que du montant des verdicts et des sentences portés dans ces causes. (*Documents de la session*, No. 67a.)

Et aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 22 février 1883, demandant copie des jugements dans la cause de *Russell vs. la Reine* dans la Cour Suprême du *Canada* et le Conseil Privé, et des jugements dans toutes cours provinciales de juridiction supérieure ou dans la Cour Suprême du *Canada*, dans toutes les causes traitant de la question du droit d'une législature provinciale de passer des lois affactant, réglant ou restreignant le nombre ou le caractère des personnes licenciées pour vendre des liqueurs enivrantes ou les heures de telle vente. (*Documents de la session*, No. 80.)

Sur motion de *sir John A. Macdonald*, secondé par *sir Charles Tupper*, Ordonné, que vu que *M.M. Ross (Middlesex)*, *Blake, Burpee (Saint-Jean)*, *Laurier*, *Casgrain* et *Robertson (Shelburne)*, ont déclaré qu'ils refusent de faire partie du comité spécial sur le paragraphe du discours du trône lu vendredi, le 16 mars, *M.M. Shakespeare*, *Bowell*, *Burns*, *Gigault*, *Landry* et *Allison* soient nommés membres de ce comité, et que l'article 78 du règlement de cette Chambre soit suspendu à cette fin.

*Sir Hector L. Langevin* propose, secondé par *sir Charles Tupper*, que jeudi prochain cette Chambre se forme en comité général pour considérer certaines résolutions concernant l'acte du service civil du *Canada*, 1882.

*Sir John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe la Chambre que Son Excellence le Gouverneur-Général ayant été informé de l'objet de ces résolutions, les recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que jeudi prochain, cette Chambre se formera en comité général.

Sur motion de M. *McLelan*, secondé par M. *Carling*,

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution concernant l' "Acte des pêcheries."

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général.

(En comité.)

*Résolu*,—Qu'il est expédient de modifier l' "Acte" des pêcheries en établissant de meilleures dispositions pour l'octroi des baux et licences de pêche, et au sujet de l'usage des rêts et autres appareils pour la capture du saumon; en pourvoyant à la définition de la limite des estuaires de pêche où se fait sentir la marée; en établissant des mesures plus sévères concernant la saisie et la confiscation des matériaux, ustensiles et engins employés en contravention de l'acte; en donnant au poursuivant (n'étant pas un officier des pêcheries) une part de l'amende en confiscation encourue par le contrevenant poursuivi par lui, et en établissant des dispositions en ce qui concerne les appels des condamnations prononcées sous l'autorité de l'acte, et pour la protection des officiers employés sous l'autorité de l'acte.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Colby* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit:

*Résolu*,—Qu'il est expédient de modifier l'Acte des pêcheries en établissant de meilleures dispositions pour l'octroi des baux et licences de pêche, et au sujet de l'usage des rêts et autres appareils pour la capture du saumon; en pourvoyant à la définition de la limite des estuaires de pêche où se fait sentir la marée; en établissant des mesures plus sévères concernant la saisie et la confiscation des matériaux, ustensiles et engins employés en contravention de l'acte; en donnant au poursuivant (n'étant pas un officier des pêcheries) une part de l'amende ou confiscation encourue par le contrevenant poursuivi par lui, et en établissant des dispositions en ce qui concerne les appels des condamnations prononcées sous l'autorité de l'acte, et pour la protection des officiers employés sous l'autorité de l'acte.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que M. *McLelan* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier de nouveau l'Acte des Pêcheries.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. *Costigan*, secondé par M. *Carling*,

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution concernant l'acte d'Inspection Générale, 1874.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général.

(En comité.)

*Résolu*,—Qu'il est expédient de modifier l' "Acte d'Inspection Générale, 1874," en ajoutant *Winnipeg* aux cités mentionnées dans la seconde clause du dit acte; et, de plus, en prescrivant que le blé dit *Flinty Fife*, lorsque cultivé dans la province du *Manitoba* ou dans les Territoires du *Nord-Ouest*, pourra être considéré à l'inspection comme supérieur au No 2.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Richey* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*.—Qu'il est expédient de modifier l'« Acte d'inspection générale, 1874, » en ajoutant *Winnipeg* aux cités mentionnées dans la seconde clause du dit acte; et, de plus, en prescrivant que le blé dit *Flinty Fife*, lorsque cultivé dans la province du *Manitoba* ou dans les Territoires du *Nord-Ouest*, pourra être considéré à l'inspection comme supérieur au No. 2.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que M. *Costigan* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier de nouveau l'Acte d'Inspection Générale, 1874.

Il présente en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du *Canada*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. *Landry* fait rapport que le comité a fait quelque progrès et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger demain.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, 11 avril, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :—  
Par M. *Macmullen*,—la pétition de *Thomas Gordon* et autres, de *Amaranth* et *East Luther* ; et la pétition de *D. C. McLagar* et autres, de *Waldemar*, comté de *Wellington, Ontario*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :—

De *Joel Turney* et autres, de *Vernonville* et des environs, comté de *Northumberland*, Ontario ; et du révérend *E. Bruce* et autres, membres de l'Église *St-David, St-Jean, N.-B.* ; demandant l'adoption de mesures pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de Fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre le septième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :—

Votre comité a examiné le bill à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de *Québec* à la baie de *James*, et est convenu de le rapporter modifié.

Il recommande au-si la résolution suivante :—

Que dans l'opinion de ce comité les bills concernant des matières qui lui sont déférées devraient, dans les sessions à venir, être dressés de manière à incorporer, par mode de renvoi, les clauses des actes généraux se rapportant aux détails auxquels ces bills doivent pourvoir ; que l'on devrait établir des règles spéciales pour toute infraction à ce principe, ou pour l'introduction d'autres dispositions quant à tels détails, et que telles autres dispositions devraient être imprimées en italiques avec renvoi à la clause de l'acte général dont on désire s'écarter, et que les bills qui ne seront pas rédigés conformément à cette règle, devraient être remodelés et imprimés par les promoteurs, avant que le comité fasse l'examen des clauses ; et que cette résolution soit rapportée à la Chambre et recommandée pour faire partie des ordres permanents de la Chambre.

*M. Ives*, du comité des Bills Privés, présente à la Chambre, le sixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les bills suivants et est convenu d'en faire rapport avec des amendements, savoir :

Bill pour incorporer la compagnie des Piliers et Estacades et d'amélioration des Quinze,—et

Bill pour incorporer la compagnie manufacturière de *Davis et Lawrence*.

Sur motion de *M. White (Cardwell)*, secondé par *M. Colby*,

Résolu, que cette Chambre concoure dans le cinquième rapport du comité mixte de deux Chambres au sujet des impressions du Parlement.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril, 1883, pour production de toute plainte portée contre *Hubert Hébert*, écuier, employé comme agent et chef de gare à *Montmagny*, relativement à une accusation de manœuvre frauduleuse soutenue affirmativement par *P. B. Casgrain*, écuier, député de *l'Islet*. (*Documents de la session, No. 78.*)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 15 mars 1883, demandant copie de la correspondance, des mémoires, plans, devis, etc., se rapportant aux études faites en 1882, pour la construction d'un canal entre les lacs *Shushwac* et *Okanagon*, dans la Colombie anglaise. (*Documents de la session, No. 81.*)

*M. Costigan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril 1883, pour copie des documents (plainte, rapport d'enquête, etc., etc.), se rattachant à une saisie de tabac faite tout dernièrement chez *M. N. Bernatchez*, et autres marchands de *Montmagny*, en vertu de la loi qui permet de saisir le tabac de contrebande partout où il se trouve. (*Documents de la session, No. 35a.*)

Sur motion de *M. Massue*, secondé par *M. Bergeron*,

*Ordonné*, que l'honoraire payé pour le bill à l'effet d'amender l'acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Oriental, soit remboursé conformément à la recommandation du comité des Chemins de Fer, Canaux et télégraphes.

*Ordonné*, que l'article 49 du règlement de cette Chambre soit suspendu au sujet d'un bill pour conférer certains pouvoirs à la compagnie canadienne de l'éclairage électrique, et que *M. Bergeron* ait la permission de présenter le dit bill.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*M. l'Orateur* informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet de modifier les actes concernant la procédure dans les causes criminelles et autres matières se rattachant à la loi criminelle," sans amendements.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte concernant la compagnie d'assurance des Citoyens du Canada," avec un amendement auquel il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre procède à la prise en considération de l'amendement fait par le Sénat au bill intitulé : "Acte concernant la compagnie d'assurance des Citoyens du Canada," lequel est lu pour la première et la seconde fois, et est adopté.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat, et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement.

Sur motion de *M. Paterson (Brant)*, secondé par *M. Holton*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant voir la réduction opérée par suite du changement apporté dans le mode de construction sur les sections A et B du chemin de fer du *Pacifique Canadien* et le montant compris dans ce changement ; aussi, un état indiquant le chiffre de chacun des paiements faits chaque mois aux entrepreneurs respectifs depuis l'adjudication des travaux ; aussi, un état de toutes les réclamations présentées par les entrepreneurs de ces travaux et la date de chacune d'elles.

*M. Paterson (Brant)* propose, secondé par *M. Holton*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie des instructions données à sir *A. T. Gait* lui enjoignant d'obtenir des conditions plus libérales en traitant de la réciprocité commerciale entre le *Canada* et l'*Espagne* ou aucune des colonies espagnoles.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de *M. Paterson (Brant)*, secondé par *M. Holton*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre, soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance au sujet de tout traité ou traités pour ouvrages de lithographie conclus entre *J. B. Burland et Cie de Montréal*, et le gouvernement du *Canada* faisant connaître quelles offres, s'il en est, ont été faites par d'autres personnes pour l'exécution de semblables travaux ; les noms et adresses de telles personnes et l'échelle des prix qui ont servi de base à telles offres ; aussi, l'échelle des prix convenus entre le gouvernement et le dit *J. B. Burland et Cie*, ou toute autre personne.

Sur motion de *M. Blake*, secondé par *M. Mackenzie*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état des valeurs qui ont servi de base aux calculs des droits projetés sur les articles que l'on se propose de frapper d'un droit spécifique ou spécifique et *ad valorem* combinés, en vertu des résolutions du tarif déposées sur le bureau.



M. Blake propose, secondé par M. Mackenzie, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent pour copie de toutes lettres, mémoires ou représentations demandant une élévation du tarif sur aucuns des articles dont les résolutions projetées du tarif changent les taux de droits ou auxquels elles accordent une prime;

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Allen,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Mackenzie,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Burpee (St. Jean),</i>	<i>Harley,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Holton,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Innes,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Keesler,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wells,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>King,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Wilson, et</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Rinfret,</i>	<i>Yeo.—65.</i>
<i>Cockburn,</i>			

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Allison,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Ives,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Daly,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Betty,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Bell,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desautniers,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Small,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Macdonald (Sir John) Smyth,</i>	
<i>Blanchet,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>McDonald (C. Breton) Sproule,</i>	
<i>Bolduc,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil) Tipper (Cumberland),</i>	
<i>Bowell,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Burnham,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Burns,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>Massue,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Gordon,</i>	<i>Méhot,</i>	<i>White (Renfrew),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Wigle,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>

Cimon,  
Cochrane,  
Colby,  
Costigan,

Guillet,  
Hackett,  
Hawkins,  
Hay,

O'Brien,  
Orton,  
Ouinmet,  
Paint,

Wood (Westm'land),  
Woodworth, et  
Wright.—115.

Ainsi la question est résolue négativement.

Sur motion de M. *McCarthy*, secondé par M. *Abbott*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance non encore soumise à cette Chambre, échangée entre le secrétaire d'Etat et le lieutenant-gouverneur de la province d'*Ontario* au sujet de la sentence arbitrale relative aux limites nord et nord-ouest de cette province.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Casey*, secondé par M. *Paterson (Brant)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant les améliorations projetées au havre de *Morpeth*, sur le lac *Erie*; aussi, un état des crédits pour ces améliorations et des sommes réalisées au moyen de souscriptions particulières ou fournies par le canton de *Howard* ou aucune partie du dit canton pour exécuter ces améliorations; faisant connaître comment l'on a disposé des deniers ainsi votés ou souscrits.

A six heures p.m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.

Sept heures et demie, P.M.

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

Un bill à l'effet d'amender et maintenir en vigueur l'acte d'incorporation de la compagnie du havre de *Grafton*, est pour d'autres fins, et, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des Poudres de l'*Acadie*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Daly* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède en conséquence, à prendre ce bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de *Kingston* à *Pembroke*, et l'acte qui l'amende; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil; et M. *Weldon* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique d'Ontario* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Renfrew)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender l'acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Oriental ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil ; et M. *Tassé* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

Un bill à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites et lettres de change," et d'expliquer la loi relative aux timbres sur les billets promissoires et les lettres de change, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le *Canada*, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, étant lu ;

M. *McCarthy* propose, secondé par M. *Fairbank*, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil ; et la motion étant mise aux voix,--la question est résolue négativement.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Jeudi, 12 avril 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *White (Renfrew)*.—la pétition de *A. Struthers* et autres ; la pétition de *John T. Anderson* et autres, de *Westmeath* et des environs ; et la pétition du révérend *William M. Christie* et autres, de *Beachburg* et des environs, comté de *Renfrew, Ontario*.

Par M. *Allison*,—la pétition du révérend *Archibald Gunn* et autres, de *Windsor*, comté de *Hants, Nouvelle-Ecosse*.

Par M. Campbell (Victoria),—la pétition du révérend *Kenneth McKenzie* et autres, de *Forbs et Baddeck River* ; et la pétition de *Michael McKinnon* et autres de *Baddeck*, comté de *Victoria, Nouvelle-Ecosse*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Du révérend *J. M. Sutherland* et autres, de la paroisse de *St-Jean*, comté de *Charlotte* ; du révérend *Samuel Johnson* et autres, de *Chipman*, comté de *Queen* ; de *Neil Shaw* et autres, de *Maple Green, Pointe-la-Nim* et *Dundee*, comté de *Restigouche*, tous du *Nouveau-Brunswick* ; de *M. Hunsberger* et autres, de *St-Thomas*, comté d'*Elgin, Ont.* ; et de *Isaac Carmichael* et autres, de *Fisher's Grant*, comté de *Pictou, Nouvelle-Ecosse* ; demant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre le huitième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a considéré les bills suivants et est convenu de les rapporter modifiés, savoir :

Bill à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer de jonction du Grand-Occidental à la rive du lac *Ontario*.

Bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie de houille et de chemin de fer de *Cumberland*, et

Bill à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la *Qu'Appelle*, du *Lac Long* et de la *Saskatchewan*.

M. *Richey*, du comité spécial sur le bill à l'effet de modifier la loi concernant la cruauté envers les animaux, fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que M. *McCarthy* ait la permission de présenter un bill à l'effet de déclarer ce qui constitue les titres aux biens-fonds et d'en faciliter le transfert dans les territoires du *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que M. *Small* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de *Toronto*, d'agrandir l'*Esplanade*, et de pourvoir au contrôle de son usage par les compagnies de chemins de fer.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. *Costigan*, secondé par M. *Caron*,

Résolu, que demain cette Chambre se formera en comité général pour considérer une certaine résolution à l'effet d'amender et refondre les actes concernant le Revenu de l'Intérieur.

M. *Pope*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant cette Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,—le rapport du ministre d'Agriculture pour l'année civile 1882. (*Documents de la session, No. 14.*)

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer l'Université de la *Saskatchewan* et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements, faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer l'Université de la *Saskatchewan* et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la *Saskatchewan*," lesquels sont lus pour la première et seconde fois et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du *Canada* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et, M. *Landry* fait rapport que le comité a fait quelque progrès, et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en conformité général sur le bill à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a fait quelque progrès, et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 13 avril 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par M. *McLelan*,—la pétition du révérend *John A. Logan* et autres, d'*Acadia-Mines*, *Folty Mountain* et *Westchester*, comté de *Nouvelle-Ecosse*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *Thomas Gordon* et autres, d'*Amaranthe* et *Luther-Est* ; et de *D. C. McLagan* et autres, de *Waldemar*, comté de *Wellington, Ont.* ; demandant séparément l'adoption de mesures de nature à empêcher la circulation des trains de chemin de fer le dimanche.

M. *Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 14 mars, 1883, pour copie de toutes requêtes demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de *Richmond*, et de toute correspondance à ce sujet. (*Documents de la session, No. 31c.*)

Et aussi,— la réponse à un ordre de la Chambre, du 19 mars, 1883, pour copie de toute la correspondance relative à la supplique de *John Stewart*, de *Woodbridge*, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance soit par un octroi de terre ou autrement pour ses services dans la défense du pays pendant ces années. (*Documents de la session, No. 31d.*)

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 1er mars, 1882, pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les juges de cours de comté du *Canada*, et autres, concernant la résolution présentée à la Chambre lors de la dernière session du parlement par le ci devant ministre de la Justice au sujet de l'élévation projetée du traitement de tels juges. (*Documents de la session, No. 67b.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 14 mars, 1883, pour copie de toutes pétitions venant de la province de *Québec* au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs enivrantes. (*Documents de la session, No. 59a.*)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 2 avril, 1883, demandant copie des dépêches au sujet des lois du *Canada* et des provinces relatives à l'imposition des restrictions sur la vente des boissons enivrantes, et copie des rapports et ordres en conseil concernant telles dépêches. (*Documents de la session, No. 59b.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 février, 1883, pour un état donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'*Ontario*, *Québec*, *Nouveau Brunswick*, et *Nouvelle-Ecosse*, depuis le 1er jour de juillet, 1856, jusqu'au 1er jour de juillet, 1882, et les objets auxquels les sommes ainsi perçues ont été appliquées; aussi, un état désignant les différentes propriétés dont partie a été ainsi vendue ou louée, et le nombre d'acres dans chaque cas. (*Documents de la session, No. 82.*)

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre le neuvième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération le bill à l'effet d'incorporer la compagnie de ponts et manufacturière du *St-Laurent*, et il trouve que le préambule de ce bill n'est pas prouvé d'une manière satisfaisante pour le motif que l'intervention de la législation n'est pas opportune actuellement.

Il recommande aussi que vû que les promoteurs du bill à l'effet d'incorporer la compagnie de chemin de fer et de navigation d'*Edmonton* à la *Rivière-à-la-Paix* ont exprimé le désir de retirer ce bill, il soit retiré et que toute balance d'honoraires, après déduction faite des frais d'impression et de traduction, soit remboursée.

*M. White (Cardwell)*, du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre, pendant la présente session, présente à la Chambre le troisième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a l'honneur de soumettre les recommandations suivantes :

1<sup>o</sup> Que *M. Mortimer*, l'entrepreneur pour la reliure du compte-rendu officiel des *Débats* de la dernière session, reçoive une augmentation de cinquante-cinq centins par volume, pour le dédommager des pertes qu'il a subies en exécutant son contrat par suite de l'épaisseur inusitée du volume.

2<sup>o</sup> Qu'après cette session, chaque membre de la Chambre des Communes ait droit à trois volumes reliés additionnels des *Débats*.

3<sup>o</sup>. Que vû que le contrat pour la reliure des " *Débats* " expire avec les travaux de la présente session, le comité soit autorisé à demander des soumissions pour l'exécution de ce service pour la prochaine session du parlement.

4<sup>o</sup>. Qu'à l'avenir, il ne soit pas relié de volume des *Débats* de plus de 1,200 pages.

Sur motion de *M. White (Cardwell)*, secondé par *M. Colby*,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le dit rapport.

Sur motion de *M. Dawson*, secondé par *M. Royal*,  
*Ordonné*, que le bill à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer et de navigation d'*Edmonton* à la *rivière de la Paix* soit retiré, et que les honoraires payés

sur le dit bill, moins les frais d'impression et de traduction, soient remboursés, conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Résolu*, que les mesures du gouvernement aient la priorité sur toutes autres mesures tous les mercredis.

*Ordonné*, que sir *John A. Macdonald* ait la permission de présenter un bill concernant le Cens Électoral.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour mardi prochain.

*M. Blanchet*, du comité des Privilèges et Elections, (auquel a été déféré le rapport transmis par *Michael McCormack*, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, à la dernière élection pour le dit district électoral, avec tous les papiers y annexés,) présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu. (Appendice, No 2.)

*Ordonné*, que la preuve et tous les documents se rapportant au rapport qui précède, soient renvoyés au comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens, étant lu ;

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par *M. Bowell*, que *M. l'Orateur* quitte maintenant le fauteuil ;

Et un débat s'ensuivant ;

A six heures P.M., *M. l'Orateur* quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie P.M.

Sept heures et demie P.M.

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

La Chambre en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de *Québec* à la baie de *James* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, *M. l'Orateur* reprend le fauteuil, et *M. White (Renfrew)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendement.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer de jonction du Grand-Occidental à la rive du lac *Ontario* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, *M. l'Orateur* reprend le fauteuil, et *M. Bergin* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie de Houille et de chemin de fer de *Cumberland* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald (Cap-Breton)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la *Qu'Appelle*, du *Lac Long* et de la *Saskatchewan* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Hastings)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill suivant sans amendements.

Bill intitulé : " Acte à l'effet de réduire de nouveau le capital social de la compagnie d'assurance de *Québec* contre les accidents du feu."

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la banque de *London*, en *Canada*."

La Chambre reprend alors le débat sur la motion portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil (pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens) ;

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Samedi*, 14 avril 1883.

Et la motion étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

La Chambre se forme en conséquence, en comité des Voies et Moyens.

( *En comité* )

1. *Résolu*.—Qu'il est expédient d'amender l'annexe B de l'acte 42 *Victoria* chap. 15 intitulé : Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise," et les actes de 1880, 1881 et 1882 qui l'amendent ; en y faisant les modifications et additions qui suivent, savoir :—

Après le mot "*Agates*," retrancher les mots "*non ouvrées*," et insérer les mots : *rubis, perles, saphirs, émeraudes, grenats et opales non polis ni autrement ouvrés*.

Après les mots "*Teintures d'aniline*," ajouter les mots *en blocs ou paquets ne pesant pas moins d'une livre*.

*Eaux minérales naturelles*. " En vertu de règlements à être faits par le ministre des Douanes."



Après les les mots "Cellulose ou xyloïdine en feuilles," ajouter les mots *en masses ou blocs*.

Sous le titre "Couleurs, sèches," retrancher les mots "blanc fixé" et "de mar-jacca," et ajouter les mots *couleurs métalliques, savoir: cobalt, zinc et étain*.

*Forêts à diamants, pour recherches dans les terrains miniers.*

*Teinture, noir de jais*

*Kainite, ou sels de potasse allemande, pour engrais.*

Sous le titre "Bois de service et de charpente," après le mot "chataignier" et avant les mots "noyer noir," insérer le mot *gommier*; et après le dernier mot "manufacturés," ajouter les mots et le *bran de scie de ces bois*. *Pourvu que le bois de noyer dur débité pour raies de roues, mais non autrement manufacturé, soit ainsi franc de droits.*

Sous le titre "Effets appartenant aux colons," après les mots "arrivée en Canada" et avant les mots "ne comprenant toutefois," insérer les mots *instruments de musique, machines à coudre pour usage domestique, bétail sur pied, charrettes ou autres véhicules et instruments aratoires dont le colon s'est servi pendant au moins une année avant son arrivée en Canada*; et après le mot "machines" retrancher les mots "ni bétail vivant," et après les mots "entré comme effet appartenant à un colon" et avant les mots "ne soit vendu," insérer les mots *ne puisse être ainsi entré à moins qu'il n'ait été apporté par le colon lors de sa première arrivée et*.

Toute la partie de l'annexe A qui impose des droits de douane sur les articles suivants, est par les présentes abrogée, et les dits articles sont ajoutés à l'annexe B des effets admis en franchise, savoir :

Asphalte.

Livres, reliés, qui auront été imprimés depuis plus de sept ans lors de la date de l'importation, à l'exception des ré-impressions étrangères d'ouvrages soumis aux droits de propriété littéraire dans le *Royaume-Uni*, seront sujets au droit de propriété littéraire.

Livres, publiés par aucun gouvernement ou par aucune association scientifique ou autre société actuellement existante, pour la diffusion des sciences et des lettres, comme résultat de leurs délibérations et non pour des fins de négoce.

Chronomètres et boussoles, pour navires.

Cuivre rouge, en feuilles.

Peluche, pour chapeliers, en soie ou coton.

Fer et acier de rebut et ferraille.

Poutres, feuilles ou plaques et courbes en fer pour navires en fer ou mixtes.

Iode, cru,

Manuscrits.

Marbre brut en blocs, venant de la carrière, ou scié sur deux faces seulement, n'ayant aucune forme particulière, contenant quinze pieds cubes ou plus.

Journaux. Après les mots "semi-mensuelles" et avant les mots "non reliées," ajouter et *publications littéraires hebdomadaires*.

Otto de rose.

Fil de platine.

Graines, anis, coriandre, cardamome, fenouil et fenugrec.

Molettes et cassettes employées pour la fabrication de la faïence.

Enveloppes de saucisses, non nettoyées.

Racine de valeriane.

Fil de cuivre jaune ou rouge, rond ou plat.

Fil de fer ou d'acier, galvanisé ou étamé, du numéro 15 ou plus fin.

Fil d'acier à ressorts, cuivrés, pour la fabrication des sommiers élastiques, du numéro neuf, et plus petit.

Retrancher l'item concernant l' "acier en lingots, en barres, en feuilles et en rouleaux, et barres ou lisses et éclisses de chemins de fer," et insérer le suivant :—

*Acier—barres ou lisses et éclisses de chemin de fer, et acier en feuilles pour la fabrication des scies.*

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu mardi prochain.

M. *Rykert*, informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que mardi prochain, cette Chambre se formera de nouveau en comité comme susdit.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures moins vingt minutes, samedi matin, la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 16 avril, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Colby*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada.

Par M. *Allison*,—la pétition de *John Boyce* et autres, du comté de *Hants, N.-E.*

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De A. *Struthers* et autres, ; de *John T. Anderson* et autres, de *Westmeath* et des environs ; du révérend *William M. Christie* et autres, de *Beachburg* et des environs, comté de *Renfrew, Ont.* ; du révérend *Archibald Gunn* et autres, de *Windsor*, comté de *Hants* ; du révérend *Kenneth McKenzie* et autres, de *Forks* et *Baddeck River* ; de *Michael McKinnon* et autres, de *Baddeck*, comté de *Victoria* ; et du révérend *John A. Logan* et autres, de *Acadia Mines, Folly Mountain* et *Westchester*, comté de *Colchester, N.-E.* ; demandant séparément l'adoption de mesures pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

*Ordonné*, que la pétition de la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada présentée ce jour, soit maintenant lue.

Et la dite pétition est lue et reçue ; la Cie demande que, nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions pour bills privés, il lui soit permis de mettre devant la Chambre sa requête pour un acte l'autorisant à conclure un traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord pour un terme de cinquante ans.

*Ordonné*, que la dite pétition soit renvoyée au comité des Ordres Permanents.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Hector L. Langevin*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat, intitulé : " Acte pour amender l'acte relatif aux banques, compagnies d'assurances, compagnies de prêt, sociétés de construction et corporations de commerce en état d'insolvabilité," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie manufacturière de *Davis et Lawrence* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Renfrew)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe, et que le titre soit : "Acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie *Davis et Lawrence*."

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de constituer la Loyale Association Oraugiste de l'Amérique britannique, étant lu ;

M. *White (Hastings)* propose, secondé par M. *O'Brien*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

M. *Curran* propose, comme amendement, secondé par M. *Hackett*, que le mot "maintenant" soit retranché et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion : "dans six mois à dater d'aujourd'hui ;"

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

POUR :

Messieurs

<i>Amyot,</i>	<i>Cockburn,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Montplaisir,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Colby,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Mulock,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Costigan,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>
<i>Bain,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Billy,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Blake,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bolduc,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Mackenzie,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Burpee (St. Jean),</i>	<i>Fortin,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Valin,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McMillan (Vauireuil)</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McGreevy,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Wells,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Gilmor,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wilson,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Wright, et</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Yeo.—106.</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Grandbois,</i>		

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Allison,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>McLelan,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Benson,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Hilliard,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Burnham,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Reid,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Richey,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Kilbert,</i>	<i>Rykert,</i>	<i>White (Renfrew),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Scott,</i>	<i>Wigle,</i>
<i>Davies,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Scriver,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Dickinson,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Shakespeare,</i>	<i>Wood (Brockville), et</i>
<i>Farrow,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Small,</i>	<i>Woodworth.—70.</i>
<i>Ferguson (L' dset Gren)</i>	<i>Macmillan (M' dlesex)</i>		

Ainsi la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit lu la seconde fois dans six mois à dater d'aujourd'hui.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements :

Bill intitulé : " Acte à l'effet de constituer en corporation les Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du Nord-Ouest."

Bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte constituant la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec."

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte pour incorporer la compagnie des phosphates et mines de la Puissance," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour amender l'acte à l'effet d'incorporer la banque du Nord-Ouest, étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit retiré.

Sur motion de M. *O'Brien*, secondé par M. *McNeill*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance et des pétitions adressées, depuis le 1er janvier dernier, au ministre de la Marine et des Pêcheries touchant la protection des pêcheries dans la baie *Georgienne* du lac *Huron*.

Sur motion de M. *Casey*, secondé par M. *Ross (Middlesex)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant l'immigration des réfugiés juifs de *Russie* dans aucune partie du *Canada*, et l'entretien ultérieur et le placement de tels immigrants ; aussi, un état du coût, s'il en est, se rapportant à leur émigration et entretien.

Sur motion de M. *Weldon*, secondé par M. *Burpee (St Jean)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état de toutes sommes d'argent avancées par anticipation au gouvernement du *Nou*

*veau-Brunswick* à compte de sa subvention, depuis le 1er janvier, 1882 ; les dates des diverses avances, le taux d'intérêt, stipulé et le montant de l'intérêt portée en débit.

Sur motion de M. *Ross (Middlesex)*, secondé par M. *Cameron (Huron)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant le nom et le salaire de chaque officier faisant partie du personnel d'instruction du collège militaire royal, et la date de sa nomination. Aussi, un état indiquant le personnel complet d'instruction des batteries A et B respectivement, avec le chiffre du salaire et la date de la nomination.

Sur motion de M. *Ross (Middlesex)*, secondé par M. *Cameron (Huron)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état donnant le nom de chaque officier et employé dans chaque district militaire, avec le salaire et la date de la nomination.

Sur motion de M. *Ross (Middlesex)*, secondé par M. *Cameron (Huron)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état donnant le coût de la fabrique de cartouches à *Québec*, depuis sa création, et les noms et salaire de tous les officiers employés et la valeur et la quantité des munitions fabriquées.

Sur motion de M. *Ross (Middlesex)*, secondé par M. *Cameron (Huron)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état donnant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instruction dans les batteries A et B, chaque année depuis leur établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu un certificat d'aptitudes, chaque année, et le coût complet, par année, de chaque batterie pendant la même période.

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Bergin*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître le montant de droits payés par la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien pour articles importés par elle depuis la date de son contrat avec le gouvernement jusqu'au 23 février, 1883 ; spécifiant les ports d'entrée où ces articles ont été déclarés en douane et le montant payé à chaque port.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance et des rapports au conseil et ordres en conseil concernant la réclamation de M. *Dustan*, d'*Halifax*, pour remise de droits sur machines destinées à une raffinerie de sucre.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements d'*Ontario* et du *Canada* touchant la vente de l'*Ile la Cloche*, près de la baie *Georgienne*, ou les *Ile aux Canards*, et touchant les droits respectifs de ces gouvernements sur les îles situées dans ces parages. Aussi, copie de la correspondance et des documents concernant les ventes de telles îles et un état donnant les détails de toutes ventes opérées, y compris les dates, noms et prix.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Mitchell*, secondé par *M. Valin*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre, soit adressé à l'officier compétent, pour un état faisant connaître tous les accidents arrivés sur les divers chemins de fer en *Canada* pendant les trois dernières années le 31 décembre, 1882, entraînant soit pertes de vie, blessures, ou dommages à la propriété, et un relevé séparé pour chaque voie ferrée, indiquant l'étendue et les détails de tels accidents, la localité où ils sont arrivés, leur cause et leur nature ; et, dans les cas où les accidents ont eu des résultats fatals, si une enquête de coroner a eu lieu ou non, avec les divers verdicts rendus ; et copie des règles et règlements de chacune des dites compagnies de chemins de fer, tel que requis par la clause 55 de l'acte des chemins de fer, 1879. Les états ci-dessus devant comprendre des états semblables pour les chemins de fer du gouvernement.

Sur motion de *M. Kirk*, secondé par *M. Armstrong*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie des ordres en conseil en vigueur fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, et de toutes pétitions adressées au gouvernement à ce sujet depuis 1879.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Hesson*, secondé par *M. White (Hastings)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant les bornes et les limites de chacune des divisions électorales du *Manitoba* telles que représentées dans cette Chambre, leur nombre, nom et population. Aussi, les candidats heureux, et dans les cas de contestation, le nombre de votes donnés à chacun.

Sur motion de *M. Abbott*, secondé par *M. Mitchell*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de tous documents et correspondance entre le gouvernement et les personnes qui se prétendent propriétaires de la seigneurie de *Mingan*, concernant les droits de propriété sur cette seigneurie et sur les pêcheries maritimes et fluviales le long du front de la dite seigneurie et dans ces limites.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. McMullen*, secondé par *M. McMillan (Huron)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état donnant les noms et les montants respectifs des droits de douane remboursés, au port de *Toronto*, pendant la dernière année fiscale, et les articles sur lesquels les droits ont été perçus et remboursés.

Sur motion de *M. Weldon*, secondé par *M. Burpee (Sunbury)*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance échangée depuis le 1er janvier, 1877, jusqu'au 31 mars, 1883, entre le département de la marine et des pêcheries à *Ottawa*, et l'inspecteur des pêcheries du *Nouveau-Brunswick*, et des rapports adressés au département par le dit inspecteur au sujet de la réclamation de l'ex-garde-pêche, *Amos Perley*, de *Chatham*, pour services se rattachant à la pêcherie d'éperlans de *Miramichi* pendant les années 1876, 1877 et 1878.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, 17 avril 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau.

Par M. Colby,—la pétition de la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada.

Par M. Bossé,—la pétition de la Chambre de Commerce de Québec.

Sir Hector L. Langevin, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre le dixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération les bills suivants et est convenu de les rapporter avec des amendements, savoir :

Bill à l'effet d'incorporer la compagnie du Grand chemin de fer du Nord-Ouest, et Bill à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou (à responsabilité limitée); et quant au bill en premier lieu mentionné, le comité a cru devoir en changer le nom en celui de la "Compagnie du chemin de fer de Saskatchewan et du Nord-Ouest."

Le comité a aussi l'honneur de faire les recommandations suivantes :

*Premièrement* :—Que les bills suivants soient retirés, savoir : Bill à l'effet d'incorporer la compagnie du Pont de chemin de fer de Niagara,—et Bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie du télégraphe de l'Atlantique, du Pacifique et de la Rivière-à-la-Paix; et que les honoraires payés pour le bill en premier lieu mentionné, moins les frais d'impression et de traduction, soient remboursés.

*Deuxièmement* : Que les honoraires payés pour le bill à l'effet d'incorporer la "compagnie de pont et de manufacture du Saint-Laurent," soient remboursés, moins les frais d'impression et de traduction.

*Troisièmement* :—Que vu que le délai pour recevoir des rapports sur bills privés expire demain, ce délai soit encore prorogé pour une période de huit jours, à partir de telle date.

M. McDonald (Cap-Breton), du comité des Ordres Permanents, présenté à la Chambre, le onzième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné la requête de la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada,—demandant que, nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions pour bills privés, il lui soit permis de mettre devant la Chambre sa pétition pour un acte l'autorisant à conclure un traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord pour un terme de cinquante ans; et comme les causes assignées au délai sont satisfaisantes, il recommande que la permission demandée soit accordée.

M. White (Cardwell), du comité des banques et du commerce, présente à la Chambre, le sixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné le bill suivant, et est convenu de le rapporter avec des amendements :

Bill à l'effet d'incorporer la Grange Trust (à responsabilité limitée.)

En ce qui concerne le bill pour amender d'avantage l'Acte 37 Victoria, chap. 50, concernant les sociétés permanentes de construction dans la province d'Ontario, votre comité, avec l'assentiment des promoteurs, a l'honneur de faire rapport qu'il est inopportun de pousser plus loin la mesure projetée dans sa forme actuelle pendant cette session, et il recommande, en conséquence, que le bill soit retiré.

Il recommande aussi la résolution suivante :—

Que dans l'opinion de ce comité les bills concernant des matières qui lui sont déferées devraient, dans les sessions à venir, être dressés de manière à incorporer, par mode de renvoi, les clauses des actes généraux se rapportant aux détails auxquels ces bills doivent pourvoir; que l'on devrait établir des règles spéciales pour toute infraction à ce principe, ou pour l'introduction d'autres dispositions quant à tels détails, et qu'une note devrait être annexée au bill pour indiquer les dispositions du bill au sujet desquelles l'on propose de s'écarter de l'acte général; que les bills qui ne seront pas rédigés conformément à cette règle, devraient être remodelés et ré-imprimés par les promoteurs avant que le comité ne passe à l'examen des clauses; que cette résolution soit rapportée à la Chambre et recommandée pour faire partie des ordres permanents de la Chambre, et que l'article 50 du règlement soit modifié de manière à pourvoir à la publication de cette résolution.

*Ordonné*, que la pétition de la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada, présentée ce jour, soit maintenant lue.

Et la dite pétition, demandant la passation d'un acte autorisant la cie à conclure un traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord pour un terme de cinquante ans est lue et reçu.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

*Ordonné*, que le bill à l'effet d'incorporer la compagnie du Pont de chemin de fer de Niagara soit retiré, et que les honoraires payés sur ce bill soient remboursés moins les frais d'impression et de traduction, conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, des relevés sommaires des compagnies d'assurance contre le feu et maritimes, pour l'année expirée le 31 décembre, 1882. (*Documents de la session*, No. 12a).

Sir *Leonard Tilley* présente aussi, la réponse (partielle) à un ordre de la Chambre du 28 écoulé, pour un état indiquant séparément, pour chaque année depuis l'établissement de la caisse de retraite,—

1 le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte ;

2 le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, en vertu de l'acte ;

3 le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte ;

4 le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge ;

5 le nombre de personne sur la liste de l'année qui sont décédées pendant leur service ;

6 le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes, dans l'année, pendant leur service. (*Documents de la session* No. 21b.)

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

*Ordonné*, que les honoraires payés sur le bill à l'effet d'incorporer la compagnie de Pont et de manufacture du *Saint-Laurent*, soient remboursés moins les frais d'impression et de traduction, conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

*Ordonné*, que le délai pour recevoir des rapports sur bills privés soit prolongé pour une période de huit jours à dater de demain, conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

*Ordonné*, que M. *Royal* ait la permission de présenter un bill à l'effet de régler



définitivement les réclamations de terres dans le *Manitoba* par suite d'occupation, en vertu de l'acte trente-trois *Victoria*, chapitre trois.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

*Ordonné*, que M. *Royal* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'acte concernant les chemins et les réserves de chemins dans le *Manitoba*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 janvier, 1883, pour un état indiquant le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéro un des règlements concernant les terres, en date du 23 décembre, 1881 ; les noms des personnes qui ont fait ces demandes, la date de la demande et la quantité de terre demandée dans chaque cas.

Aussi, un état indiquant jusqu'au 1er janvier 1883, le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéro deux des règlements concernant les terres en date du 23 décembre, 1881 ; les noms des personnes qui ont fait ces demandes, la date de la demande et la quantité de terre demandée dans chaque cas. (*Documents de la session, No. 84.*)

Aussi, la réponse supplémentaire à une adresse à Son Excellence, du 7 mars 1883, demandant copie de la correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers. (*Documents de la session, No. 62a.*)

Et aussi,—la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 février 1883, demandant un relevé de toutes les sommes payées à l'honorable *John O'Connor* depuis qu'il s'est démis de sa charge, avec dates et détails. Aussi, copie, de tout document faisant connaître l'arrangement en vertu duquel telles sommes ont été payées. (*Documents de la session, No. 85.*)

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le bill suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Montagne-de-Bois* à *Qu'Appelle* et *Prince-Albert*," avec un amendement, auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte pour amender et refondre les lois concernant les pénitenciers," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte pour amender l'acte à l'effet d'incorporer la Banque du *Nord-Ouest*," auquel il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité des Voies et Moyens.

(*En comité.*)

*Résolu*,—Qu'il est expédient de modifier l'acte 42 *Victoria*, chap. 15, intitulé : " Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise," et les actes de 1880, 1881 et 1882 qui l'amendent,—

En abrogeant toute la partie de l'Annexe A des dites Actes qui impose des droits de douane sur les articles suivants, et en substituant d'autres dispositions ; aussi en changeant les descriptions dans certains cas et en y ajoutant certains articles non encore énumérés :—

ACIDES :—

1. Acide acétique, actuellement frappé d'un droit de douze centins par 15 cts. par gallon impérial, sera de quinze centins..... gall. Imp.

Retrancher les mots " sulfurique et nitrique, à l'état de combinaison, vingt pour cent *ad valorem*," et les remplacer par les suivants :

2. *Sulfurique et nitrique combinés, et tous les acides mélangés, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.,
3. Dans l'item "Cartes à jouer," retrancher les mots "trente pour cent ad valorem, 30 p.c." et insérez les mots *six centins par paquet*..... 6 c. p. paquet
4. Dans l'item "Musique imprimée, reliée en feuilles," retrancher les mots et chiffres "six 6," et insérer les mots et chiffres *dix 10*.... 10 cts. p. lb.
5. Bretelles de toutes sortes actuellement frappées d'un droit de vingt-cinq pour cent, paieront trente pour cent *ad valorem* ..... 30 p. cent.

## VOITURES :—

Retrancher cet item en entier et lui substituer ce qui suit :—

- 6 à 12. Voitures :—*Boqueys de toutes sortes, wagons de ferme, camions de chemins de fer ou de fret, charrettes à ressorts ou Gigs à deux roues, et véhicules semblables, non autrement dénommés, trente-cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le et après le 10 mai prochain*.... 35 p. cent.
13. *Wagons de chemins de fer, traîneaux, cutters, brouettes et charrettes à bras, trente pour cent ad valorem*..... 30 p. cent.
- 14 à 19. *Voitures d'enfants de toutes sortes, trente-cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le et après le 10 mai prochain*..... 35 p. cent.
20. *Les différentes parties des voitures ou autres pièces ouvrées seront frappées du même droit proportionnellement à leur valeur, que celui qui est imposé sur l'article complètement fini.*
21. Sous le titre "coton ouvré," dans l'item "Toile à voiles, de coton, de chanvre ou de lin, et fil à voiles, lorsqu'ils seront employés pour voiles de chaloupes et navires, cinq pour cent ad valorem," retrancher "de coton," et insérer ce qui suit :—*L'importateur de toile de coton employée pour voiles de navires ou barques de pêche ou autres embarcations aura droit à un drawback égal au droit payé sur icelle, moins cinq pour cent de la valeur de l'article, en fournissant la preuve que la toile a été ainsi employée, en vertu de règlements à être faits par le ministre des douanes.*  
Après l'item "vêtements de coton ou autre matière, etc." insérer l'item :—
22. *Mèches de lampes, trente pour cent ad valorem*..... 30 p. cent.  
Et aussi le suivant :—
23. *Pourvu que les cotons imprimés ou teints, excepté les jeannettes, coutils, toiles de cotons, batistes croisées et casdans, soient, le et après le premier jour de janvier, 1884, frappés d'un droit de vingt-sept et demi pour cent ad valorem*..... 27½ p. cent.  
Retrancher les items concernant les "cordages pour navires" et "cordages, toute autre espèce de, y compris merlin de manille, etc.," et insérer le suivant :—
24. *Cordages de toute espèce, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent.  
Retrancher l'item "Tuile et tuyaux de drainage, tuyaux d'égouts, etc., vingt pour cent," et les remplacer par les suivants :—
25. *Tuiles de drainage, non vernies, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent.
26. *Tuyaux de drainage et tuyaux d'égouts, vernis, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.
27. Sous le titre "Fruits sucrés," dans le second item, "Raisin de Corinthe, dattes, etc." le droit de vingt-cinq pour cent est réduit à vingt pour cent..... 20 p. cent.
28. Dans l'item "Fruits en boîtes, hermétiquement fermées," après les mots "y compris les boîtes," retrancher les mots "trois centins par livre, s'ils sont sucrés et deux centins par livre, s'ils ne sont pas sucrés," et insérer les mots :—*Ne pesant pas plus qu'une livre, trois centins par boîte*..... 3 c. p. boîte.  
*Et trois centins additionnels par boîte pour chaque livre ou fraction de livre au-dessus d'une livre pesant.*

29. Sous le titre "Meubles," après le mot "bureau," insérez les mots :—  
*en bois, en fer ou tous autres matériaux.* Après les mots "traversins  
et oreillers" et avant les mots "bières et cercueils," retrancher  
les mots "les vitrines," et ajouter l'item suivant :—  
*Vitrines, un droit spécifique de deux piastres chacune, et en outre, trente-* \$2 chaque et  
*cing pour cent ad valorem.....* 35 p. cent.
30. Sous le titre "Fer et fer ouvré," après l'item "Tubes en fer forgé,  
unis, et avant l'item "Lits et autres meubles, etc.," retrancher  
le titre "ouvrages en fer ou acier, ou en fer et acier combinés."
31. Dans l'item "Lits et autres meubles et ouvrages d'ornement en fer,  
et treillage en fil de fer," retrancher les mots "Lits et autres  
meubles," et les insérer dans l'item concernant les "Meubles de  
salon, de ménage et de bureau, *trente-cinq pour cent ad valorem.*" 35 p. cent.  
Après l'item concernant les "Machines à coudre," et avant l'item  
"Feutre pour chaussures," insérer ce qui suit :—
32. *Tous les articles classés comme fer ou fer ouvré seront frappés du même  
droit, s'ils sont importés comme acier ou acier et fer combinés, à moins  
qu'il ne soit pourvu autrement.*  
Sous le titre "Cuirs," dans l'item "Cuirs à semelle et cuir à cour-  
roie, et tout cuir à empeigne," après le mot "mouton," et avant  
les mots "veau, tanné ou préparé," retrancher les mots "daim,  
antilope," et substituer l'item suivant :—
33. *Cuirs à gants, savoir :—Chevreuil, daim, élan et antilopes, tannés ou  
préparés, teints ou non teints, dix pour cent ad valorem.....* 10 p. cent.
35. Sous le titre "régliasse, racine de, extrait en pâte de, pour des fins  
de manufacture," le droit de "vingt pour cent" est réduit à  
*quinze pour cent ad valorem.....* 15 p. cent.
36. Sous le titre "marbre," dans le premier item, après le mot "conten-  
nant" et avant le mot "quinze," insérer les mots *moins de,* et  
après les mots "cubes," et avant le mot "dix," retrancher les mots  
"ou plus." ..... 10 p. cent.
37. Dans le second item, après le mot "cotés" et avant les mots "pour  
cent," retrancher le mot "quinze" et insérer le mot *dix.....* 10 p. cent.
38. Sous le titre "huiles," dans l'item concernant "l'huile carbolique ou  
huile lourde," après le mot "lourde" et avant les mots "dix  
pour cent," retrancher les mots "employée dans la fabrication  
de pavés en bois, et servant à traiter les bois de construction  
et les traverses de chemins de fer."  
Retrancher l'item "huiles à lubrifier, de toute sorte, vingt-cinq  
pour cent *ad valorem*—25 p. cent" et le remplacer par le sui-  
vant :—
39. *Huiles à lubrifier composés en tout ou en partie de pétrole et coûtant  
trente centins ou plus par gallon impérial ou au-dessus, vingt-cinq  
pour cent ad valorem.....* 25 p. cent.
40. *Les mêmes huiles coûtant moins que trente centins par gallon impérial,  
sept centins et un cinquième par gallon impérial.....* 7½ c. p. gal. im.
41. *Toutes autres huiles à lubrifier, vingt-cinq pour cent ad valorem.....* 25 p. cent.
42. Dans l'item "papiers peints ou à tentures," après les mots "ten-  
tures" insérer les mots : *et vernis, lustrés, marbrés, glacés ou en  
relief, papiers en rouleaux ou feuilles et cartons pareillement ouvrés.*
43. Dans l'item "papier-toile pour faux-cols," après les mots "non  
taillé" et avant les mots "pour cent," retrancher le mot "dix"  
et insérer le mot *cing.....* 5 p. cent.

44. Dans l'item concernant les "épices," après les mots "non moulus" et avant les mots "par cent" retrancher le mot "vingt" et insérer le mot *dix*..... 10 p. cent.
45. Dans l'item "Tabac manufacturé et en poudre," après le mot "vingt" retrancher le mot "ving" et le chiffre "25," et insérer le chiffre 20, pour prendre effet le ou après le premier jour de mai prochain.... 20 c. par lb.  
Dans l'item "Valises, etc.," après les mots "sacs de nuit" insérer les mots *porte-monnaie et carnets de poche*.
46. Dans l'item "Térébenthine," après les mots "esprit de" et avant les mots "pour cent" retrancher le mot "vingt" et insérez le mot *dix*..... 10 p. cent.
47. Sous le titre "Légumes," retrancher les mots "tomates en boîtes, deux centins par livre," et les remplacer par les suivantes : *Tomates et autres légumes, y compris le maïs, en boîtes ne pesant pas plus qu'une livre, deux centins par boîte*..... 2 c. p. boîte.  
*Et deux centins de plus par boîte pour chaque livre ou fraction de livre au-dessus d'une livre pesant.*
48. Dans l'item "Vinaigre," avant le mot "centins," retranchez le mot "douze" et insérez le mot *quinze*..... 15 c. p. g. imp.
49. Sous le titre "Laines et lainages," dans le premier item, après les mots "fil de laine peignée," retrancher les mots "au-dessous du n° 30," et après le mot "bonneterie" et avant le mot "sept" retranchez les mots "de toute sorte," et insérez les mots "*non spécifiée ailleurs*."
50. Dans le second item concernant les "confections," après les mots "y compris" et avant les mots "casquettes de drap," insérez les mots *effets tricotés, savoir : chaussettes et bas*.  
Entre le second et le troisième items, insérez le suivant :
51. *Etoffes pour toilettes et costumes, serges et tissus semblables, au-dessous de vingt-cinq pouces de largeur et ne pesant pas plus que trois onces et demi par verge carrée, séparément ou toutes deux, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent.  
En ajoutant à l'Annexe A les items suivants, savoir :—
53. *Absinthe, deux piastres par gallon impérial*..... \$2 p. gal. Imp
54. *Agates, saphirs, émeraudes, grenats et opales polis mais non montés ou ourés, dix pour cent ad valorem*..... 10 p. cent.
55. *Aniline, teintures d'—non autrement pourvues, dix pour cent ad valorem*. 10 p. cent.  
Sous le titre "Instruments aratoires," ajoutez ce qui suit :—
- 56 à 72. *Faucheuses, moissonneuses et engerbeuses, moissonneuses, sans appareils pour engerber, appareils pour engerber, moissonneuses simples, charrue avec siège, charrues simples, charrues, pièces de, herses, faux, rateaux à cheval, rateaux simples, rateaux de jardiniers, de toutes sortes, semoirs, bêches et pelles, houes, fourches pour foin, paille et fumier, pour bêcher et miner, et tous autres articles semblables ou parties d'iceux, trente cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le et après le 10 mai prochain*..... 35 p. cent.

## MACHINES PORTATIVES :—

- 73 à 78. *Machines à vapeur portatives, machines à battre et séparer, moulins à battre, à cheval, scieries portatives, vanneuses, et parties de vanneuses, tren'e-cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le ou après le 10 mai prochain*..... 35 p. cent.
79. *Courtes-pointes ou couvre-pieds de coton, vingt-sept et demi pour cent ad valorem*..... 27½ p. cent.
80. *Cloches de toutes matières, à l'exception des cloches d'églises, trente pour cent ad valorem*..... 30 p. cent.

- |  |              |
|--|--------------|
| 81. <i>Lacets de bottes ou de souliers, de toutes matières, trente pour cent ad valorem</i> .....  | 30 p. cent.  |
| 83. <i>Couvertures de boutons, Crosier, dix pour cent ad valorem</i> .....   | 10 p. cent.  |
| 84. <i>Jonc ou rotin, fendu ou autrement ouvré, vingt-cinq pour cent ad val.</i>   | 25 p. cent.  |
| 85. <i>Ecrins à bijoux et boîtiers de montres, et autres articles semblables de toutes matières, trente pour cent ad valorem</i> .....                       | 30 p. cent.  |
| 86. <i>Poussière de charbon, vingt pour cent ad valorem</i> .....  | 20 p. cent.  |
| 87. <i>Étoffe de crin, trente pour cent ad valorem</i> .....   | 30 p. cent.  |
| 88. <i>Étoffe de caoutchouc, ou tissu rendu imperméable au moyen du caoutchouc, trente-cinq pour cent ad valorem</i> .....                                   | 35 p. cent.  |
| 89. <i>Gelées et marmelades, cinq centins par livre</i> .....  | 5 cts p. lb. |
| 90. <i>Jute, tapis ou nattes en, vingt-cinq pour cent ad valorem</i> .....   | 25 p. cent.  |
| 91. <i>Noir de fumée et noir d'ivoire, dix pour cent ad valorem</i> .....  | 10 p. cent.  |
| 92. <i>Plomb, nitrate et acétate de, cinq pour cent ad valorem</i> .....   | 5 p. cent.   |
| 93. <i>Lanternes magiques et instruments d'optique, y compris les microscopes et télescopes, vingt-cinq pour cent ad valorem</i> .....                       | 25 p. cent.  |
| 94. <i>Anodes en nikel, dix pour cent ad valorem</i> .....   | 10 p. cent.  |
| 96. <i>Pompes en fer, rotative, à jet continu, de citerne, de puits et foulantes, trente-cinq pour cent ad valorem</i> .....                                 | 35 p. cent.  |
| 97. <i>Cristaux d'étain, vingt pour cent ad valorem</i> .....  | 20 p. cent.  |
| 98. <i>Vaseline et autres semblables préparations de pétrole pour la toilette, pour médicaments et autres fins, en blocs, quatre centins par livre</i> ..... | 4 cts p. lb. |
| <i>En bouteilles ou autres colis ne pesant pas plus d'une livre chaque, six centins par livre</i> .....  | 6 cts p. lb. |
- Sous le titre "Acier et acier ouvré" retrancher le premier item concernant "acier en lingots, en barres, en feuilles et en rouleaux, et barres ou lisses et éclises de chemin de fer," et le remplacer par les suivants :—
- |   |               |
|---|---------------|
| 99. <i>Acier en lingots, en barres, en feuilles et en rouleaux non spécifié ailleurs un droit spécifique de cinq piastres par tonne, à prendre effet le, et après le premier juillet prochain ; admission en franchise jusqu'à cette date</i> ..... | \$5 p. tonne. |
| 100. Dans l'item "Pelles, etc," retrancher les mots "y compris limes," et y ajouter les suivants :—   |               |
| 101. <i>Limes et râpes, trente-cinq pour cent ad valorem</i> .....  | 35 p. cent    |
| 102. Après l'item concernant les "Médicaments particuliers" et avant l'item concernant le "Métal de Babbitt," insérer le suivant :  |               |

Toutes préparations médicinales, soit chimiques ou autrement, ordinairement importées avec le nom du fabricant, porteront le nom de tel fabricant et du lieu où elles sont préparées, apposé d'une manière permanente et lisible sur chaque paquet au moyen d'une estampille, étiquette ou autrement ; et toutes préparations médicinales importées sans ces noms ainsi apposés, seront confisquées.

2. *Résolu*,—Qu'il est expédient de passer une loi, prohibant l'exportation du chevreuil, des dindons sauvages et des cailles, abattus ; et imposant une pénalité pour chaque infraction à telle défense.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

---



---

Mercredi, 18 avril 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance, cette Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures et dix minutes, mercredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

---



---

Mercredi, 18 avril, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Coursol*,—la pétition de MM. *Verret*, *Stewart* et compagnie marchands et autres, intéressés dans le commerce du hareng en *Canada*.

Par M. *Bossé*,—la pétition de MM. *J. B. Renaud* et compagnie et autres, intéressés dans le commerce du hareng en *Canada*.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :

La pétition de *John Boyce* et autres, du comté de *Hants, N.-E.* ; demandant séparément l'adoption de mesures pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

M. *Beaty*, du comité des Ordres Permanents, présente à la Chambre le douzième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération la pétition de la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc en *Canada* demandant la passation d'un acte l'autorisant à conclure un traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord pour une période de cinquante ans ; et il trouve qu'aucun avis n'en a été donné,—la nécessité de cette demande s'étant fait sentir trop récemment pour en permettre la publication, et il recommande la suspension de l'article 51 du règlement.

Comme la session tire probablement à sa fin, le comité recommande que l'avis requis des comités, aux termes de l'article 60 du règlement, avant la prise en considération des bills privés, soit réduit à 24 heures, pendant le reste de la session.

M. *Ives*, du comité des Bills Privés, présente à la Chambre le septième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné le bill suivant et est convenu de le rapporter avec des amendements :

Bill à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommiss et de construction de chemin de fer de la Puissance du *Canada* (à responsabilité limitée).

Sur motion de M. *Beaty*, secondé par M. *Colby*,  
*Ordonné*, que l'avis que doivent donner les comités aux termes de l'article 60 du règlement, avant la prise en considération des bills privés, soit réduit à 24 heures, pendant le reste de la session, conformément à la recommandation du comité des Ordres Permanents.

Sur motion de M. *Colby*, secondé par M. *White (Renfrew)*,  
*Ordonné*, que l'article 51 du règlement soit suspendu au sujet de la pétition de la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada.

*Ordonné*, que M. *Colby* ait la permission de présenter un bill autorisant la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada à étendre à cinquante ans son traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois, et que l'article 43 du règlement soit suspendu au sujet de ce bill.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de M. *Beaty*, secondé par M. *Kranz*,  
*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : "Acte pour amender l'acte à l'effet d'incorporer la Banque du Nord-Ouest," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois, et que l'article 43 du règlement soit suspendu au sujet de ce bill.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des Banques et du Commerce.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : "Acte pour amender et refondre les lois concernant les pénitenciers," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements :

Bill intitulé : "Acte concernant la fusion de la Banque de la Nouvelle-Ecosse avec la Banque Union de l'Ile du Prince-Edouard."

Bill intitulé : "Acte autorisant la compagnie Nationale d'Assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte, et pourvoyant à sa dissolution."

Bill intitulé : "Acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Assurance du Manitoba et du Nord-Ouest contre l'incendie."

Bill intitulé : "Acte concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien."

Bill intitulé : "Acte à l'effet de réunir la caisse des veuves et orphelins des ministres presbytériens en rapport avec l'Eglise Presbytérienne des provinces inférieures, et la caisse des veuves et orphelins de l'Eglise Presbytérienne des provinces maritimes en rapport avec l'Eglise d'Ecosse, et de créer une corporation pour administrer ces caisses."

Bill intitulé : "Acte pour incorporer la société Royale du Canada."

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte pour incorporer la société des missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en Canada," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet d'amender de nouveau l'acte intitulé : 'Acte concernant les banques et le commerce de banque,' et les différents

actes qui le modifient," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet d'élucider l'intention et la portée de certaines dispositions de ' l'Acte pour incorporer la compagnie de Placement de *Londres* et d'*Ontario* (à responsabilité limitée) avec plusieurs amendements, auxquels il demande le concours de cette Chambre ; et il en a modifié le titre comme suit : retranchez depuis ' l'effet ' jusqu'à ' l'acte ' et insérez : " d'amender. ' "

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par M. *Bowell*, que demain cette Chambre se forme en comité général pour considérer une certaine résolution pourvoyant au paiement d'une prime sur tout le fer en gueuse, manufacturé en *Canada* avec du minerai canadien.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe la Chambre que Son Excellence le Gouverneur-Général ayant été informé de l'objet de la dite résolution, la recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

M. *Caron* propose, secondé par M. *Bowell*, que demain cette Chambre se forme en comité général pour considérer certaines résolutions concernant la solde des officiers et soldats de la milice active.

M. *Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe la Chambre que Son Excellence le Gouverneur-Général ayant été informé de l'objet des dites résolutions, les recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera en comité général.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes.

A six heures p.m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.

*Sept heures et demie, P.M.*

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la compagnie du Grand chemin de fer du *Nord-Ouest* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Renfrew)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe et que le titre soit " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de chemin de fer de la *Saskatchewan* et du *Nord-Ouest*.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de *Chignectou* (à responsabilité limitée) ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Landry* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.



*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer la "Grange Trust" en corporation; et après avoir ainsi siégé quelques temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour conférer certains pouvoirs à la compagnie canadienne de l'éclairage électrique, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des Bills Privés.

Le comité général de la Chambre reprend en considération le bill à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et y fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général.

La Chambre, se forme en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Dawson* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à prendre le bill en considération.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois, demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de *Toronto*, d'agrandir l'Esplanade, et de pourvoir au contrôle de son usage par les compagnies de chemins de fer, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois et renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Jeudi, 19 avril 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :—  
l'ar M. Scott,—la pétition de *Archibald Wright* et autres, de la cité de *Winnipeg*,  
*Manitoba*.

Conformément à l'ordre du jour la pétition suivante est lue et reçue :

De la chambre de commerce de *Québec*; demandant que des mesures soient prises en vue de faire mettre en vigueur, par proclamation, l'acte pour abroger certaines prescriptions de l'Acte d'Inspection Générale de 1874.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes présente à la Chambre le onzième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les bills suivants et est convenu de les rapporter avec des amendements :

Bill à l'effet de réunir la compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson* et la compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la *Nelson*, en une même compagnie, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson* " ;—et

Bill à l'effet d'incorporer la compagnie de chemin de fer du *Pacifique* à la *Rivière de-la-Paix*.

Au sujet du bill en dernier lieu mentionné, votre comité en a modifié le préambule de manière à le rendre conforme aux dispositions contenues dans le dit bill.

Votre comité a aussi examiné le bill modifiant de nouveau l'Acte refondu des chemins de fer, 1879, et avec l'assentiment des promoteurs, il fait rapport qu'il n'est pas opportun de procéder avec la mesure dans sa forme actuelle pendant la présente session, et il recommande, en conséquence, que le dit bill soit retiré.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 5 mars 1883, pour copie de tous rapports, papiers et documents relatifs à l'étude faite en mai et juin derniers d'un projet de chemin de fer d'embranchement entre la station de *Harmony*, sur le chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, et *Elmira East Point, I.-P.-E.* ; aussi un relevé du coût de la dite étude. (*Documents de la session, No. 86.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril 1883, pour un état indiquant le montant payé pour du matériel roulant acheté pour l'*Intercolonial*, chaque année depuis le 1er juillet, 1878; la nature de tel matériel et l'endroit où il a été fabriqué; la quantité de tel matériel chargée au capital et au revenu, respectivement, et la quantité destinés respectivement à l'équipement de la section de la *Rivière-du-Loup* et de l'*Intercolonial* proprement dit. (*Documents de la session, No. 40i.*)

Sur motion de M. *Williams*, secondé par M. *White (Renfrew)*,

Ordonné, que le bill à l'effet d'amender de nouveau l'acte trente-sept *Victoria*, chapitre cinquante, concernant les sociétés permanentes de construction dans *Ontario*, soit retiré, conformément à la recommandation du comité des Banques et du Commerce.

Sur motion de M. *White (Renfrew)*, secondé par M. *Williams*,  
*Ordonné*, que le bill modifiant de nouveau "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," soit retiré conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de M. *Costigan*, secondé par M. *Caron*,  
*Résolu*, que demain cette Chambre se formera en comité général, pour considérer une certaine résolution concernant la réglementation et la perception des péages et droits pour l'usage des travaux construits par le gouvernement pour faciliter la descente du bois de construction et de charpente dans les rivières et cours d'eau.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant le paiement d'une prime pour tout le fer en gueuse manufacturé en Canada avec du minerai canadien.

(*En comité.*)

*Résolu*,—Qu'il est expédient de décréter qu'une prime d'une piastre et cinquante centins par tonne sera payée pour tout le fer en gueuses fabriqué en *Canada* avec du minerai canadien, entre le premier jour de juillet 1883, et le trentième jour de juin 1886, inclusivement, et qu'une prime d'une piastre par tonne sera pareillement payée pour ce même article fabriqué entre le premier jour de juillet, 1886, et le trentième jour de juin, 1889, inclusivement.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer certaines résolutions concernant la solde des officiers et soldats de la milice active.

(*En comité.*)

1. *Résolu*,—Qu'il est expédient de décréter que les officiers et soldats de la milice active—forces de terre,—recevront, pour chaque jour d'exercice de trois heures, en vertu de la clause 45 du bill à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du Canada, actuellement devant la Chambre, la solde indiquée dans le tableau suivant :—

OFFICIERS :

Lieutenant-colonel.....	\$4.87
Major.....	3.90
Payeur.....	3.05
Adjudant avec rang de lieutenant.....	2.44
do 2 <sup>me</sup> lieutenant.....	2.13
Chirurgien.....	3.65
Aide-chirurgien.....	2.43
Quartier-maître.....	1.94
Capitaine.....	2.82
Lieutenant.....	1.58
2 <sup>nd</sup> lieutenant.....	1.28

SOUS-OFFICIERS ET SOLDATS :

Sergent-major.....	1.00
Quartier-maître sous-officier.....	.90

Commis du payeur.....	.90
Secrétaire du régiment.....	.90
Infirmier-major.....	.90
Sergent-fourrier.....	.80
Sergent.....	.75
Caporal.....	.60
Clairon.....	.50
Soldats.....	.50
Pour chaque cheval employé à tel exercice.....	1.00

2. *Résolu*.—Que la solde du quartier-maître-général aux quartiers-généraux, sera de deux mille six cents piastres par année.

3. *Résolu*.—Que les officiers et soldats de la milice navale, et les officiers de la milice de réserve, lorsqu'ils seront convoqués et exercés en vertu des clauses 46 et 47 du dit bill, recevront, pour chaque jour d'exercice, la solde de leur grade respectif conformément au tableau qui précède.

4. *Résolu*.—Que toutes les sommes d'argent nécessaires pour couvrir les dépenses autorisées par le présent acte pourront être puisées au fonds consolidé du revenu, sur mandat adressé par le Gouverneur au receveur-général; mais nulle somme ne sera ainsi payée à moins qu'elle ne fasse partie des sommes votées par le parlement; et un état détaillé des deniers ainsi dépensés devra être soumis au parlement dans le cours de la session qui suivra.

#### Résolutions à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Landry fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. Landry fait, en conséquence, rapport des résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, Qu'il est expédient de décréter que les officiers et soldats de la milice active—forces de terre—recevront, pour chaque jour d'exercice de trois heures, en vertu de la clause 45 du bill à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du Canada, actuellement devant la Chambre, la solde indiquée dans le tableau suivant :—

#### OFFICIERS :

Lieutenant-colonel.....	\$4 87
Major.....	3.90
Payeur.....	3.05
Adjutant avec rang de lieutenant.....	2.44
do 2nd lieutenant.....	2.13
Chirurgien.....	3.65
Aide-chirurgien.....	2.43
Quartier-maître.....	1.94
Capitaine.....	2.82
Lieutenant....	1.58
2nd lieutenant.....	1.28

#### SOUS-OFFICIERS ET SOLDATS :

Sergent-major.....	1.00
Quartier-maître sous-officier.....	.90
Commis du payeur.....	.90
Secrétaire du régiment.....	.90
Infirmier-major.....	.90

Sergent-fourrier .....	.80
Sergent .....	.75
Caporal .....	.60
Clairon .....	.50
Soldats .....	.50
Pour chaque cheval employé à tel exercice .....	1.00

2. *Résolu*,—Que la solde du quartier-maître-général aux quartiers-généraux, sera de deux mille six cents piastres par année.

3. *Résolu*,—Que les officiers et soldats de la milice navale, et les officiers de la milice de réserve, lorsqu'ils seront convoqués et exercés en vertu des clauses 46 et 47 du dit bill, recevront, pour chaque jour d'exercice, la solde de leur grade respectif conformément au tableau qui précède.

4. *Résolu*,—Que toutes les sommes d'argent nécessaires pour couvrir les dépenses autorisées par le présent acte pourront être puisées au fonds consolidé du revenu, sur mandat adressé par le Gouverneur au receveur-général; mais nulle somme ne sera ainsi payée à moins qu'elle ne fasse partie des sommes votées par le parlement; et un état détaillé des deniers ainsi dépensés devra être soumis au parlement dans le cours de la session qui suivra.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

*Ordonné*, que les dites résolutions soient renvoyées au comité général de la Chambre sur le bill à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice du *Canada*.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice du *Canada*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Landry* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

M. *Caron* propose, secondé par M. *Costigan*, que le bill tel qu'amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

M. *Ross* (*Middlesex*) propose comme amendement, secondé par M. *Blake*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la motion, soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y être modifié en insérant après le mot "armée" dans la 2ème ligne de la clause 64, les mots suivants: "mais rien dans les dits règlements et ordres, en tant qu'ils se rapportent à l'établissement de cantines, ne rendra légale la vente de la bière ou des liqueurs de malt d'aucune espèce."

Et un débat s'ensuivant;

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Hector L. Langevin*,

*Ordonné*, que le débat soit ajourné.

M. *Rykert*, du comité des Voies et Moyens, fait rapport d'une résolution, laquelle est lue comme suit:

1. *Résolu*,—Qu'il est expédient d'amender l'annexe B de l'acte 42 *Victoria* chap. 15 intitulé: Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise," et les actes de 1880, 1881 et 1882 qui l'amendent en y faisant les modifications et additions qui suivent, savoir:—

Après le mot "Agates," retrancher les mots "non ouvrées," et insérer les mots: *rubis, perles, saphirs, émeraudes, grenats et opales non polis ni autrement ouvrés.*

Après les mots "Teintures d'aniline," ajouter les mots *en blocs ou paquets ne pesant pas moins d'une livre.*

*Eaux minérales naturelles.* "En vertu de règlements à être faits par le ministre des Douanes."

Après les les mots "Cellulose ou xyloïdine en feuilles," ajouter les mots *en masses ou blocs.*

Sous le titre "Couleurs, sèches," retrancher les mots "blanc fixé" et "de mar-jacca," et ajouter les mots *couleurs métalliques, savoir: cobalt, zinc et étain.*

*Forêts à diamants, pour recherches dans les terrains miniers.*

*Teinture, noir de jais.*

*Kainite, ou sels de potasse allemande, pour engrais.*

Sous le titre "Bois de service et de charpente," après le mot "chataignier" et avant les mots "noyer noir," insérer le mot *gommier* ; et après le dernier mot "manufacturés," ajouter les mots *et le bran de scie de ces bois. Pourvu que le bois de noyer dur débité pour raies de roues, mais non autrement manufacturé, soit ainsi franc de droits.*

Sous le titre "Effets appartenant aux colons," après les mots "arrivée en Canada" et avant les mots "ne comprenant toutefois," insérer les mots *instruments de musique, machines à coudre pour usage domestique, bétail sur pied, charrettes ou autres véhicules et instruments aratoires dont le colon s'est servi pendant au moins une année avant son arrivée en Canada* ; et après le mot "machines" retrancher les mots "ni bétail vivant," et après les mots "entré comme effet appartenant à un colon" et avant les mots "ne soit vendu," insérer les mots *ne puisse être ainsi entré à moins qu'il n'ait été apporté par le colon lors de sa première arrivée et.*

Toute la partie de l'annexe A qui impose des droits de douane sur les articles suivants, est par les présentes abrogée, et les dits articles sont ajoutés à l'annexe B des effets admis en franchise, savoir :

Asphalte.

Livres, reliés, qui auront été imprimés depuis plus de sept ans lors de la date de l'importation, à l'exception des ré-impressions étrangères d'ouvrages soumis aux droits de propriété littéraire dans le *Royaume-Uni*, seront sujets au droit de propriété littéraire.

Livres, publiés par aucun gouvernement ou par aucune association scientifique ou autre société actuellement existante, pour la diffusion des sciences et des lettres, comme résultat de leurs délibérations et non pour des fins de négoce.

Chronomètres et boussoles, pour navires.

Cuivre rouge, en feuilles.

Peluche, pour chapeliers, en soie ou coton.

Fer et acier de rebut et ferraille.

Poutres, feuilles ou plaques et courbes en fer pour navires en fer ou mixtes.

Iode, cru,

Manuscrits.

Marbre brut en blocs, venant de la carrière, ou scié sur deux faces seulement, n'ayant aucune forme particulière, contenant quinze pieds cubes ou plus.

Journaux. Après les mots "semi-mensuelles" et avant les mots "non reliées," ajouter *et publications littéraires hebdomadaires.*

Otto de rose.

Fil de platine.

Graines, anis, coriandre, cardamome, fenouil et fenugrec.

Molettes et cazettes employés pour la fabrication de la faïence.

Enveloppes de saucisses, non nettoyées.

Racine de valeriane.

Fil de cuivre jaune ou rouge, rond ou plat.

Fil de fer ou d'acier, galvanisé ou éamé, du numéro 15 ou plus fin.

Fil d'acier à ressorts, cuivrés, pour la fabrication des sommiers élastiques, du numéro neuf, et plus petit.

Retrancher l'item concernant l' "acier en lingots, en barres, en feuilles et en rouleaux, et barres ou lisses et éclisses de chemins de fer," et insérer le suivant :—

*Acier—barres ou lisses et éclisses de chemin de fer, et acier en feuilles pour la fabrication des scies.*

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que la dite résolution soit maintenant lue la seconde fois.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Vendredi, 20 avril 1883.

Et la motion étant mise aux voix,

*Ordonné*, que la dite résolution soit maintenant lue la seconde fois.

La résolution est, en conséquence, lue la seconde fois.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par *M. Caron*, les mots suivants sont ajoutés à la fin de la dite résolution : " Cette résolution viendra en force le 20 avril, 1883, et après."

Et la dite résolution ainsi amendée, est adoptée.

*M. Rykert*, du comité des Voies et Moyens, fait rapport de plusieurs résolutions lesquelles sont lues comme suit :

*Résolu*.—Qu'il est expédient de modifier l'acte 42 *Victoria*, chap. 15, intitulé : " Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise," et les actes de 1880, 1881 et 1882 qui l'amendent,—

En abrogeant toute la partie de l'Annexe A des dites Actes qui impose des droits de douane sur les articles suivants, et en substituant d'autres dispositions ; aussi en changeant les descriptions dans certains cas et en y ajoutant certains articles non encore énumérés :—

#### ACIDES :—

1. Acide acétique, actuellement frappé d'un droit de douze centins par 15 cts. par gallon impérial, sera de quinze centins..... gall. Imp.  
Retrancher les mots " sulfurique et nitrique, à l'état de combinaison, vingt pour cent *ad valorem*," et les remplacer par les suivants :
2. *Sulfurique et nitrique combinés, et tous les acides mélangés, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.,
3. Dans l'item " Cartes à jouer," retrancher les mots " trente pour cent *ad valorem*, 30 p.c." et insérez les mots *six centins par paquet*..... 6 c. p. paquet
4. Dans l'item " Musique imprimée, reliée en feuilles," retrancher les mots et chiffres " six 6," et insérer les mots et chiffres *dix 10*.... 10 cts. p. lb.
5. Bretelles de toutes sortes actuellement frappées d'un droit de vingt-cinq pour cent, paieront trente pour cent *ad valorem* ..... 30 p. cent.

#### VOITURES :—

Retrancher cet item en entier et lui substituer ce qui suit :—

- 6 à 12. Voitures :—*Boqueys de toutes sortes, wagons de ferme, camions de chemins de fer ou de fret, charettes à ressorts ou Gigs à deux roues, et véhicules semblables, non autrement dénommés, trente-cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le et après le 10 mai prochain*.... 35 p. cent.
13. *Wagons de chemins de fer, traîneaux, cutters, brouettes et charettes à bras, trente pour cent ad valorem*..... 30 p. cent.
- 14 à 19. *Voitures d'enfants de toutes sortes, trente-cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le et après le 10 mai prochain*..... 35 p. cent.
20. *Les différentes parties des voitures ou autres pièces ouvrées seront frappées du même droit proportionnellement à leur valeur, que celui qui est imposé sur l'article complètement fini.*
21. Sous le titre " coton ouvré," dans l'item " Toile à voiles, de coton, de chanvre ou de lin, et fil à voiles, lorsqu'ils seront employés pour voiles de chaloupes et navires, cinq pour cent *ad valorem*," retrancher " de coton," et insérer ce qui suit :—*L'importateur de toile de coton employée pour voiles de navires ou barques de pêche ou autres embarcations aura droit à un drawback égal au droit payé sur icelle, moins cinq pour cent de la valeur de l'article, en fournissant la preuve que la toile a été ainsi employée, en vertu de réglemets à être faits par le ministre des douanes.*

Après l'item "vêtements de coton ou autre matière, etc." insérer l'item :—

22. *Mèches de lampes, trente pour cent ad valorem*..... 30 p. cent.  
Et aussi le suivant :—
23. *Pourvu que les cotons imprimés ou teints, excepté les jeannettes, coutils, toiles de cotons, batistes croisées et casbans, soient, le et après le premier jour de janvier, 1884, frappés d'un droit de vingt-sept et demi pour cent ad valorem*..... 27½ p. cent.  
Retrancher les items concernant les "cordages pour navires" et "cordages, toute autre espèce de, y compris merlin de manille, etc.," et insérer le suivant :—
24. *Cordages de toute espèce, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent:  
Retrancher l'item "Tuile et tuyaux de drainage, tuyaux d'égouts, etc., vingt pour cent," et les remplacer par les suivants :—
25. *Tuiles de drainage, non vernies, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent.  
26. *Tuyaux de drainage et tuyaux d'égouts, vernis, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.
27. Sous le titre "Fruits sucrés," dans le second item, "Raisin de Corinthe, dattes, etc." le droit de vingt-cinq pour cent est réduit à vingt pour cent..... 20 p. cent.
28. Dans l'item "Fruits en boîtes, hermétiquement fermées," après les mots "y compris les boîtes," retrancher les mots "trois centins par livre, s'ils sont sucrés et deux centins par livre, s'ils ne sont pas sucrés," et insérer les mots :—*Ne pesant pas plus qu'une livre, trois centins par boîte*..... 3 c. p. boîte.  
*Et trois centins additionnels par boîte pour chaque livre ou fraction de livre au-dessus d'une livre pesant.*
29. Sous le titre "Meubles," après le mot "bureau," insérez les mots :—*en bois, en fer ou tous autres matériaux.* Après les mots "traversins et oreillers" et avant les mots "bières et cercueils," retrancher les mots "les vitrines," et ajouter l'item suivant :—  
*Vitrines, un droit spécifique de deux piastres chacune, et en outre, trente-cinq pour cent ad valorem*..... \$2 chaque et 35 p. cent.
30. Sous le titre "Fer et fer ouvré," après l'item "Tubes en fer forgé, unis, et avant l'item "Lits et autres meubles, etc.," retrancher le titre "ouvrages en fer ou acier, ou en fer et acier combinés."
31. Dans l'item "Lits et autres meubles et ouvrages d'ornement en fer, et treillage en fil de fer," retrancher les mots "Lits et autres meubles," et les insérer dans l'item concernant les "Meubles de salon, de ménage et de bureau," *trente-cinq pour cent ad valorem.*" 35 p. cent.
- Après l'item concernant les "Machines à coudre," et avant l'item "Fentre pour chaussures," insérer ce qui suit :—
32. *Tous les articles classés comme fer ou fer ouvré seront frappés du même droit, s'ils sont importés comme acier ou acier et fer combinés, à moins qu'il ne soit pourvu autrement.*  
Sous le titre "Cuirs," dans l'item "Cuirs à semelle et cuir à courroie, et tout cuir à empeigne," après le mot "mouton," et avant les mots "veau, tanné ou préparé," retrancher les mots "daim, antilope," et substituer l'item suivant :—
33. *Cuirs à gants, savoir :—Chevreuil, daim, élan et antilopes, tannés ou préparés, teints ou non teints, dix pour cent ad valorem*..... 10 p. cent.
35. Sous le titre "réglisse, racine de, extrait en pâte de, pour des fins de manufacture," le droit de "vingt pour cent" est réduit à *quinze pour cent ad valorem*..... 15 p. cent.



36. Sous le titre "marbre." dans le premier item, après le mot "contenant" et avant le mot "quinze," insérer les mots *moins de*, et après les mots "cubes," et avant le mot "dix," retrancher les mots "ou plus." ..... 10 p. cent.
37. Dans le second item, après le mot "cotés" et avant les mots "pour cent," retrancher le mot "quinze" et insérer le mot *dix*..... 10 p. cent.
38. Sous le titre "huiles," dans l'item concernant "l'huile carbolique ou huile lourde," après le mot "lourde" et avant les mots "dix pour cent," retrancher les mots "employée dans la fabrication de pavés en bois, et servant à traiter les bois de construction et les traverses de chemins de fer."
- Retrancher l'item "huiles à lubrifier, de toute sorte, vingt-cinq pour cent *ad valorem*—25 p. cent" et le remplacer par le suivant :—
39. *Huiles à lubrifier composés en tout ou en partie de pétrole et coûtant trente centins ou plus par gallon impérial ou au-dessus, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.
40. *Les mêmes huiles coûtant moins que trente centins par gallon impérial, sept centins et un cinquième par gallon impérial*..... 7½ c. p. gal. im.
41. *Toutes autres huiles à lubrifier, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.
42. Dans l'item "papiers peints ou à tentures," après les mots "tentures" insérer les mots : *et vernis, lustrés, marbrés, glacés ou en relief, papiers en rouleaux ou feuilles et cartons pareillement ouverts.*
43. Dans l'item "papier-toile pour faux-cols," après les mots "non taillé" et avant les mots "pour cent," retrancher le mot "dix" et insérer le mot *cing*..... 5 p. cent.
44. Dans l'item concernant les "épices," après les mots "non moulus" et avant les mots "par cent" retrancher le mot "vingt" et insérer le mot *dix*..... 10 p. cent.
45. Dans l'item "Tabac manufacturé et en poudre," après le mot "vingt" retrancher le mot "cing" et le chiffre "25," et insérer le chiffre 20, *pour prendre effet le ou après le premier jour de mai prochain*.... 20 c. par lb.
- Dans l'item "Valises, etc.," après les mots "sacs de nuit" insérer les mots *porte-monnaie et carnets de poche.*
46. Dans l'item "Térébenthine," après les mots "esprit de" et avant les mots "pour cent" retrancher le mot "vingt" et insérez le mot *dix* ..... 10 p. cent.
47. Sous le titre "Légumes," retrancher les mots "tomates en boîtes, deux centins par livre," et les remplacer par les suivantes : *Tomates et autres légumes, y compris le maïs, en boîtes ne pesant pas plus qu'une livre, deux centins par boîte* ..... 2 c. p. boîte.  
*Et deux centins de plus par boîte pour chaque livre ou fraction de livre au-dessus d'une livre pesant.*
48. Dans l'item "Vinaigre," avant le mot "centins," retranchez le mot "douze" et insérez le mot *quinze*..... 15 c. p. g. imp.
49. Sous le titre "Laines et lainages," dans le premier item, après les mots "fil de laine peignée," retrancher les mots "au-dessous du n° 30," et après le mot "bonneterie" et avant le mot "sept" retranchez les mots "de toute sorte," et insérez les mots "*non spécifiée ailleurs*."
50. Dans le second item concernant les "confections," après les mots "y compris" et avant les mots "casquettes de drap," insérer les mots *effets tricotés, savoir : chrussettes et bas.*  
Entre le second et le troisième items, insérez le suivant :

51. *Etoffes pour toilettes et costumes, serges et tissus semblables, au-dessous de vingt-cinq pouces de largeur et ne pesant pas plus que trois onces et demi par verge carrée, séparément ou toutes deux, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent.  
 En ajoutant à l'Annexe A les items suivants, savoir :—
53. *Absinthe, deux piastres par gallon impérial* ..... \$2 p. gal. Imp
54. *Agates, saphirs, émeraudes, grenats et opales polis mais non montés ou ouverts, dix pour cent ad valorem*..... 10 p. cent.
55. *Aniline, teintures d'—non autrement pourvues, dix pour cent ad valorem.* 10 p. cent.  
 Sous le titre " Instruments aratoires," ajoutez ce qui suit :—
- 56 à 72. *Faucheuses, moissonneuses et engerbeuses, moissonneuses, sans appareils pour engerber, appareils pour engerber, moissonneuses simples, charrue avec siège, charrues simples, charrues, pièces de, herses, faux, rateaux à cheval, rateaux simples, rateaux de jardiniers, de toutes sortes, semoirs, bêches et pelles, houes, fourches pour foin, paille et fumier, pour bêcher et miner, et tous autres articles semblables ou parties d'iceux, trente cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le et après le 10 mai prochain*..... 35 p. cent.

## MACHINES PORTATIVES :—

- 73 à 78. *Machines à vapeur portatives, machines à battre et séparer, moulins à battre, à cheval, scieries portatives, vanneuses, et parties de vanneuses, tren e-cinq pour cent ad valorem, à prendre effet le ou après le 10 mai prochain*..... 35 p. cent.
79. *Courtes-pointes ou couvre-pieds de coton, vingt-sept et demi pour cent ad valorem* ..... 27½ p. cent.
80. *Cloches de toutes matières, à l'exception des cloches d'églises, trente pour cent ad valorem*..... 30 p. cent.
81. *Lacets de bottes ou de souliers, de toutes matières, trente pour cent ad valorem* ..... 30 p. cent.
83. *Couvertures de boutons, Crosier, dix pour cent ad valorem*..... 10 p. cent.
84. *Jonc ou rotin, fendu ou autrement ouvert, vingt-cinq pour cent ad val.* 25 p. cent.
85. *Ecrins à bijoux et boîtiers de montres, et autres articles semblables de toutes matières, trente pour cent ad valorem*..... 30 p. cent.
86. *Poussières de charbon, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent.
87. *Etoffe de crin, trente pour cent ad valorem* ..... 30 p. cent.
88. *Etoffe de caoutchouc, ou tissu rendu imperméable au moyen du caoutchouc, trente-cinq pour cent ad valorem*..... 35 p. cent.
89. *Gelées et marmelades, cinq centins par livre*..... 5 cts p. lb.
90. *Jute, tapis ou nattes en, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.
91. *Noir de fumée et noir d'ivoire, dix pour cent ad valorem*..... 10 p. cent.
92. *Plomb, nitrate et acétate de, cinq pour cent ad valorem*..... 5 p. cent.
93. *Lanternes magiques et instruments d'optique, y compris les microscopes et télescopes, vingt-cinq pour cent ad valorem*..... 25 p. cent.
94. *Anodes en nickel, dix pour cent ad valorem*..... 10 p. cent.
96. *Pompes en fer, rotative, à jet continu, de citerne, de puits et foulantes, trente-cinq pour cent ad valorem*..... 35 p. cent.
97. *Cristaux d'étain, vingt pour cent ad valorem*..... 20 p. cent.
98. *Vaseline et autres semblables préparations de pétrole pour la toilette, pour médicaments et autres fins, en blocs, quatre centins par livre*..... 4 cts p. lb.  
*En bouteilles ou autres colis ne pesant pas plus d'une livre chaque, six centins par livre*..... 6 cts p. lb.
- Sous le titre " Acier et acier ouvré " retrancher le premier item concernant " acier en lingots, en barres, en feuilles et en rouleaux, et barres ou lisses et éclises de chemin de fer," et le remplacer par les suivants :—

99. *Acier en lingots, en barres, en feuilles et en rouleaux non spécifié ailleurs un droit spécifique de cinq piastres par tonne, à prendre effet le, et après le premier juillet prochain ; admission en franchise jusqu'à cette date.....* \$5 p. tonne.
100. Dans l'item "Pelles, etc," retrancher les mots "y compris limes," et y ajouter les suivants :—
101. *Limes et râpes, trente-cinq pour cent ad valorem.....* 35 p. cent
102. Après l'item concernant les "Médicaments particuliers" et avant l'item concernant le "Métal de Babbitt," insérer le suivant :
- Toutes préparations médicinales, soit chimiques ou autrement, ordinairement importées avec le nom du fabricant, porteront le nom de tel fabricant et du lieu où elles sont préparées, apposé d'une manière permanente et lisible sur chaque paquet au moyen d'une estampille, étiquette ou autrement ; et toutes préparations médicinales importées sans ces noms ainsi apposés, seront confisquées.
2. *Résolu*,—Qu'il est expédient de passer une loi, prohibant l'exportation du chevreuil, des dindons sauvages et des cailles, abattus ; et imposant une pénalité pour chaque infraction à telle défense.
- Ordonné*, que les dites résolutions soient maintenant lues la seconde fois.
- La première résolution étant lue la seconde fois ;
- Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par *M. Caron*, la dite résolution est amendée en ajoutant les mots suivants : "Les modifications dans les droits douaniers, sur les articles énumérés dans les divers items de cette résolution, savoir : de 1 à 5 inclusivement, 13, de 20 à 22 inclusivement, de 24 à 44 inclusivement, de 45 à 55 inclusivement, de 79 à 98 inclusivement, de 100 à 162 inclusivement, viendront en force le 20 avril, 1883, et après."
- Et la dite résolution ainsi amendée, est adoptée.
- La seconde résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.
- Et la séance ayant continué jusqu'à une heure et dix minutes, vendredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Vendredi, 20 avril, 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par *M. Abbott*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien*.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *MM. Verret, Stewart et Cie*, marchands, et autres ; et de *MM. J. B. Renaud et Cie*, marchands, et autres, intéressés dans le commerce du hareng en *Canada* ; demandant que des mesures soient prises en vue de faire mettre en vigueur, par proclamation, l'acte pour abroger certaines prescriptions de l'Acte d'Inspection Générale de 1874.

*Sir Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre, le douzième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les bills suivants et est convenu de les rapporter avec des amendements :

Bill concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada*, (du Sénat) ;

—et

Bill à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault-Ste-Marie, et de changer le nom de la dite compagnie en celui de "compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique."

Votre comité soumet aussi les recommandations suivantes, savoir :

*Premièrement.*—Que le bill pour incorporer la compagnie d'amélioration de la Rivière *La Pluie*, soit retiré, et que les honoraires et frais payés pour ce bill soit remboursés, moins les frais de traduction et d'impression.

*Deuxièmement.*—Qu'avec l'assentiment des promoteurs du bill à l'effet d'amender l'Acte refondu des chemins de fer, 1879, il est inopportun de procéder avec cette mesure dans sa forme actuelle pendant la présente session, et que le dit bill soit retiré.

*Troisièmement.*—Que le délai pour recevoir des rapports du comité des Ordres Permanents soit prorogé à une semaine à compter de cette date.

M. *Hackett*, du comité spécial chargé d'étudier la question d'une communication par vapeur entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme, en hiver et en été, présente à la Chambre le rapport de ce comité, lequel est lu. (Appendice No. 3.)

M. *McLelan*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 26 février 1883, pour copie de toute la correspondance qui a eu lieu avec aucun département de l'administration, pendant les quatre dernières années, relativement aux boués et balises dans le chenal du nord du lac Huron, avec copie de tout contrat passé pour les mettre en place au printemps et les enlever à l'automne; aussi un état montrant en détail le coût annuel de ce service pendant la période des quatre années précédant immédiatement la passation de ces contrats—faisant la différence entre les sommes dépensées en sondages et la dépense occasionnée par la mise en place des bouées et balises. (*Documents de la session, No 87.*)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 6 mars 1883, demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et les départements des Chemins de fer et des Travaux Publics, au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre Truro et Pictou, et de la correspondance échangée avec la compagnie de chemin de fer et de charbon de Halifax et du Cap-Breton, concernant les affaires du chemin de fer de prolongement vers l'est dans la Nouvelle-Ecosse. (*Documents de la session, No 40j.*)

Aussi, la réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, du 15 mars 1883, pour copie de toute la correspondance entre la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada ou aucun de ses officiers et le gouvernement du Canada ou aucun des ministères ou des membres du gouvernement, relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la Rivière-du-Loup du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement du Canada; aussi de toute correspondance montrant la manière dont la dite compagnie a dépensé, ou se propose de dépenser l'argent ainsi reçu pour l'embranchement de la Rivière-du-Loup; et aussi de toute correspondance relative à la dépense qui se fait de cet argent en tout ou en partie ou qui s'en est faite en tout ou en partie pour l'achat ou la construction d'un chemin de fer ou dechemine de fer dans les Etats-Unis, soit en son propre nom ou par aucune compagnie associés ou d'aucune autre manière et combien a été ainsi dépensé de l'argent reçu pour la vente du chemin de fer de la Rivière-du-Loup; et aussi de toute la correspondance indiquant si l'hypothèque du gouvernement pour cette date de £3,111,500 et l'intérêt échû dû par le dit chemin de fer grève le chemin de fer ou les chemins de fer ainsi achetés ou construits dans les dits Etats-Unis, donnant aussi leur longueur et leur coût. (*Documents de la session, No. 76c.*)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 9 avril 1883, demandant copie de toutes dépêches, ordres en conseil et rapports touchant le rappel des troupes de Halifax. (*Documents de la session, No. 88.*)

Sir *Charles Tupper* met aussi devant la Chambre.—Rapports, statistiques des chemins de fer du *Canada*, pour l'année expirée le 30 juin, 1882,—avec une carte des chemins de fer du *Canada*.

Sur motion de *M. White* (Cardwell), secondé par *M. Desjardins*,  
*Ordonné*, que cette partie du second rapport du comité mixte des impressions du Parlement qui recommande que “ le rapport de l'honorable *James Cockburn*, le commissaire chargé de réunir, examiner et classer les Statuts de la Puissance du *Canada* ” ne soit pas imprimé, soit délégué de nouveau au dit comité pour être pris de nouveau en considération.

*Ordonné*, que la pétition de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, présentée ce jour, soit maintenant lue.

Et la dite pétition est lue et reçue; elle demande qu'il soit permis à la dite Cie de mettre devant la Chambre sa pétition pour un acte l'autorisant à louer les lignes de la Cie du chemin de fer de *Credit Valley*,—de la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*,—et une partie de la ligne de la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* et du *Nord-Ouest*, nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions en obtention de bills privés.

*Ordonné*, que la dite pétition soit renvoyée au comité des Ordres Permanents.

Sur motion de *M. Dawson*, secondé par *M. Royal*,

*Ordonné*, que le bill à l'effet d'incorporer la compagnie d'amélioration de la rivière *La Pluie* soit retiré, et que les honoraires payés sur ce bill soient remboursés, moins les frais de traduction et d'impression, conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de *M. McLelan*, secondé par *M. Pope*,

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution concernant le havre de *Pictou*.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général.

(*En comité.*)

*Résolu*,—Qu'il est expédient d'amender davantage l'acte 36 *Vic.*, chap. 63, concernant le havre de *Pictou*, en exemptant les navires de plus de quarante tonneaux de registre et ne dépassant pas quatre vingt, de payer les droits de havre plus que deux fois par chaque année civile, quel que soit le nombre de fois qu'ils fréquenteront ce havre.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et *M. White* (*Renfrew*) fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

*M. White* (*Renfrew*) fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*,—Qu'il est expédient d'amender davantage l'acte 36 *Vic.*, chap. 63, concernant le havre de *Pictou*, en exemptant les navires de plus de quarante tonneaux de registre et ne dépassant pas quatre-vingt, de payer les droits de havre plus que deux fois par chaque année civile, quel que soit le nombre de fois qu'ils fréquenteront ce havre.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que *M. McLelan* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte concernant le havre de *Pictou*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour mardi prochain.

Sur motion de sir *Hector Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

*Résolu*, que conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes et de celui des Banques et du Commerce, la résolution suivante forme partie des ordres permanents de cette Chambre :—

Tous bills privés pour actes constitutifs devront être dressés de manière à incorporer, par mode de renvoi, les clauses des actes généraux se rapportant aux détails auxquels ces bills doivent pourvoir ; l'on devra établir des règles spéciales pour toute infraction à ce principe, ou pour l'introduction d'autres dispositions quant à tels détails, et une note devra être annexée au bill pour indiquer les dispositions du bill au sujet desquelles l'on propose de s'écarter de l'acte général ; les bills qui ne seront pas rédigés conformément à cette règle, devront être remodelés et ré-imprimés par les promoteurs à leurs frais avant qu'aucun comité passe à l'examen des clauses ; et la lettre de la règle sera publiée par le greffier conformément aux prescriptions de l'article 50 du règlement.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la Banque du *Canada*, du comté de *Brant*," sans amendements.

Un bill concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

M. *Rykert*, du comité général de la Chambre pour considérer une certaine résolution pour prescrire par une loi qu'une prime soit payée sur tout le fer en gueuse manufacturé en *Canada* avec du minerai canadien, fait rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*, qu'il est expédient de décréter qu'une prime d'une piastre et cinquante centins par tonne sera payée pour tout le fer en gueuses fabriqué en *Canada* avec du minerai canadien, entre le premier jour de juillet 1883, et le trentième jour de juin 1886, inclusivement, et qu'une prime d'une piastre par tonne sera pareillement payée pour ce même article fabriqué entre le premier jour de juillet, 1886, et le trentième jour de juin, 1889, inclusivement.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité des Subsidés.

( *En comité.* )

*Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et douze mille cent quarante piastres et quatre-vingt-sept centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour frais de gestion et être distribuée comme suit :—Inspecteur des finances, \$2,600 ; bureau du sous-receveur-général, *Toronto*, \$7,600 ; auditeur et sous-receveur-général, *Montréal*, \$5,500 ; auditeur et sous-receveur-général, *Halifax*, \$11,000 ; auditeur et sous-receveur-général, *Saint-Jean*, \$10,500 ; auditeur et sous-receveur-général, *Winnipeg*, \$5,700 ; auditeur et sous-receveur-général, *Winnipeg*, frais de pension, \$850 ; auditeur et sous-receveur-général, *Victoria*, \$7,200 ; auditeur et sous-receveur-général, *Charlottetown*, *I.-P.-E.*, \$4,900 ; caisses d'épargnes rurales : *Nouveau-Bunswick*, *Nouvelle-Ecosse*, et *Colombie Britannique*, \$14,200 ; augmentation d'appointments et établissement de nouveaux bureaux, \$2,000 ; agents de *Londres*, commission sur

paiements de \$5,660,136.79, intérêt sur la dette, \$23,300.68 ; commission et courtage sur \$478,698.23 ; fonds d'amortissement de l'emprunt consolidé, \$1,393.49 ; courtage sur \$274,795.75, fonds d'amortissement de l'emprunt du chemin de fer Intercolonial, \$686.99 ; courtage sur \$23,106.39, fonds d'amortissement de la terre de *Rupert*, \$70.02 ; courtage sur \$39,957.74, fonds d'amortissement de l'emprunt de la *Colombie Britannique*, \$99.89 ; courtage sur \$587,960.18, fonds d'amortissement, emprunt de 1874, 1875, 1876 1878 et 1879, \$2,939.80 ; timbres anglais, frais de port et de télégraphie, \$7,000 ; dépenses se rattachant à l'émission et au rachat des billets fédéraux, y compris commis surnuméraire, \$7,000 ; impressions, annonces, inspection, frais de transport, etc., y compris commutation des droits de timbres et dépenses contingentes des caisses d'épargnes rurales, \$15,000 ; impression des billets fédéraux, \$35,900 ; dépenses se rattachant au bureau du sous-receveur-général à *Halifax*, y compris loyer, \$1,600, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille sept cent trente piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du bureau du secrétaire du gouverneur général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille sept cent cinquante-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau du conseil privé de la Reine, pour le *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Justice, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille quatre cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Justice, division des pénitenciers, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-six mille neuf cent quatre-vingts piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Milice, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille cent quatre-vingt-quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère du secrétaire d'Etat, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent trois mille cent trente-quatre piastres accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de l'Intérieur, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente et un mille deux cent quatre-vingt-sept piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des affaires des sauvages, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-neuf mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau de l'auditour-général, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-huit mille cent vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Finances et Conseil de la trésorerie, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-cinq mille sept cent douze piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère du revenu de l'Intérieur, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-deux mille neuf cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Douanes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante et un mille cent vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Postes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-trois mille soixante et cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de l'Agriculture, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante et un mille quatre cent trente piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Travaux Publics, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

A six heures p. m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p. m.

*Sept heures et demie p.m.*

L'ordre pour les Bills Privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la compagnie de Fidéicommis et de construction de chemin de fer de la Puissance du *Canada* (à responsabilité limitée); et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (Cap-Breton) fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe et que le titre soit " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de Fidéicommis et de construction de chemins de fer du *Canada* (à responsabilité limitée.)

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de réunir la compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la Baie d'Hudson et la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la Nelson, en une même corporation, sous le nom de " Compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la Baie d'Hudson ; " et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'incorporer la compagnie de chemin de fer du *Pacifique* à la rivière de la *Paix*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Grandbois* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: " Acte à l'effet d'éclaircir l'intention et la portée de certaines dispositions de l'acte pour incorporer la compagnie de placement de *Londres* et



d'Ontario (à responsabilité limitée), lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

Le comité des Subsidés siège de nouveau.

(*En comité.*)

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-trois mille deux cent trente piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Chemins de fer et canaux, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante-trois mille neuf cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes des ministères, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau de la papeterie, (pour papeterie,) pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses qui entraîneront des changements probables dans le personnel du gouvernement civil ou autres, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la somme requise pour payer les dépenses contingentes du haut-commissaires du Canada à Londres, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ministères des Postes et des Finances—dépenses contingentes—pour payer les services des employés de la division des caisses d'épargne dans les ministères des Postes et des Finances, chargés de balancer les comptes des déposants et de calculer les intérêts jusqu'au 30 juin, 1883, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux traitements des membres du bureau des examinateurs et autres découlant de l'acte du service civil, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-six mille sept cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'administration de la justice et être distribuée comme suit : administration de la justice, divers—y compris les Territoires du Nord-Ouest, \$15,000 ; frais de voyages des magistrats stipendiaires dans les Territoires du Nord-Ouest, \$2,500 ; allocations des circuits, *Colombie Britannique*, \$6,000 ; allocations pour voyages aux juges de la cour Suprême des cours de comté, *Manitoba*, \$2,500 ; rapporteur de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$2,000 ; commis du bureau du registraire de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$800 ; deuxième commis du bureau du registraire de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$600 ; premier messenger de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$500 ; second messenger de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$420 ; troisième messenger de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$280 ; dépenses contingentes et déboursés, y compris l'impression, la reliure et la distribution des rapports et les frais de voyages des juges ; aussi, appointements des officiers, (héritif, huissier, etc.), dans les cours Suprêmes et de l'Echiquier du Canada et \$150 de livres pour les juges, \$5,000 ; divers déboursés se rattachant à la cour maritime d'Ontario, frais de voyages des juges, etc., \$100 ; appointements du registraire de la cour de vice-amirauté, *Québec*, \$666.66 ; salaire du prévôt de la cour de vice-amirauté, *Québec*, \$333.34, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police fédérale, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent douze mille huit cent soixante et dix-huit piastres et vingt-trois centins, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de *Kingston*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-trois mille cinq cent quarante-six piastres et trente-six centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de *Saint-Vincent-de-Paul*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-cinq mille huit cent cinquante-six piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de *Dorchester*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-deux mille deux cent trente-trois piastres et quatre-vingt-dix centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier du *Manitoba*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt et un mille sept cent six piastres et quatre-vingt-trois centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de la *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-six mille sept cent trente-huit piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements du personnel et dépenses contingentes du Sénat, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et un mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements du personnel de la Chambre des Communes, d'après l'estimation du greffier, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des comités, commis surnuméraires de la session, etc., pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes de la Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de publication des *Débats* de la Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt huit mille quatre cent quatre-vingt-deux piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements et dépenses contingentes de la Chambre des Communes, d'après l'estimation du sergent d'armes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au crédit pour la bibliothèque du Parlement, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Samedi, 21 avril 1883.*

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

Ordonné, que le rapport soit reçu lundi prochain.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que lundi prochain cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsides.

Et la séance ayant continué de siéger jusqu'à minuit et cinq minutes, samedi matin, la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 23 avril, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Abbott*,—la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien* ; et la pétition de la compagnie Anglo-Américaine de télégraphe (à responsabilité limitée.)

Par M. *Cockburn*,—la pétition de MM. *Wyld, Brock et Darling*, et autres ; et la pétition de MM. *Gooderham et Worts*, et autres, tous de la cité de *Toronto*.

Par M. *Moffat*,—la pétition de *John B. Chalmers* et autres, du comté de *Restigouche, Nouveau-Brunswick*.

Par M. *Campbell (Victoria)*,—la pétition de *Roderick LeLennan*, et autres, de *Middle-River* ; et la pétition de *Angus McIver*, et autres, de *Little-Narrows*, comté de *Victoria, Nouvelle-Ecosse*.

Conformément à l'ordre du jour la pétition suivante est lue et reçue :

De *Archibald Wright*, et autres, de la cité de *Winnipeg, Manitoba* ; demandant que le bureau de poste temporaire que l'on se propose d'ériger dans la dite cité, ne soit pas construit sur le lot vacant situé entre le bureau des Terres et la Douane, mais sur un lot en arrière du présent bureau de poste.

M. *White (Cardwell)*, du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement, présente à la Chambre le sixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné les documents suivants et recommande qu'ils soient imprimés, savoir :

Réponse à Ordre,—Etat indiquant séparément, pour chaque année depuis l'établissement de la caisse de retraite,—

1o. Le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, en vertu de l'acte ; etc., etc. (No 21b. (*Dans les documents de la session seulement.*))

Tracé de la section est, de *Current Creek à Népigon* et le tarif de transport du chemin de fer du *Pacifique canadien*, section ouest. (No 27j.)

Réponse à Ordre,—Etat indiquant le montant payé pour du matériel roulant acheté pour l'Intercolonial, chaque année depuis le 1er juillet, 1878, et l'endroit où il a été fabriqué ; etc., etc. (No 40i.)

Réponse à Ordre,—Correspondance entre la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du *Canada* et le gouvernement du *Canada* relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la *Rivière-du-Loup* du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement du *Canada* ; etc., etc. (No 76b.)

Etat dressé d'après les dossiers des élections à la présente Chambre des Communes, indiquant le nombre de votes inscrits pour les candidats respectifs dans les divers districts électoraux, et dans leurs diverses subdivisions; etc., etc. (No 77.)

Réponse à Adresse,—Jugements dans la cause de *Russell vs. la Reine* dans la Cour Suprême du *Canada* et au Conseil Privé, etc., dans toutes les causes relatives à la question du droit d'une législature provinciale de passer des lois affectant la vente des liqueurs enivrantes ou les heures de telle vente. (No 80.)

Réponse à Adresse,—Correspondance, etc., se rapportant aux études faites en 1882, pour la construction d'un canal entre les lacs *Shushwap* et *Okanagon* dans la *Colombie anglaise*. (No 81.)

Réponse à Adresse (Sénat),—Soumissions reçues pour la construction du canal *Murray*, ainsi que copie des rapports et devis estimatifs d'ingénieurs; etc., etc. (No 83) condensé.

Réponse à Ordre,—Etat indiquant le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéro un et au projet numéro deux des règlements concernant les terres, en date du 23 décembre, 1881; etc., etc. (No 84.)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants ne soient pas imprimés, savoir:—

Réponse à Ordre,—Relevé de la quantité totale de terre qui doit être vendue par la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, et du prix total à être payé pour ces ventes, chaque mois, jusqu'au 1er mars, 1882; etc., etc. (No 27k.)

Réponse à Ordre,—Requêtes demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de *Richmond*, etc., etc. (No 31c.)

Réponse à Ordre,—Correspondance relative à la supplique de *John Stewart*, de *Woodbridge*, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance soit par un octroi de terre ou autrement; etc., etc. (No 31d.)

Réponse à Ordre,—Pétitions venant de la province de *Québec* au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs enivrantes. (No 59a.)

Réponse à Adresse,—Dépêches au sujet des lois du *Canada* et des provinces relatives à l'imposition de restrictions sur la vente des boissons enivrantes; etc., etc. (No 59b.)

Réponse à Adresse,—Correspondance relative à la nomination de l'honorable *Hector Fabre* à la position qu'il occupe maintenant en *France*; etc., etc. (No 60.)

Réponse à Ordre,—Correspondance échangée entre tout membre du gouvernement et tous hôteliers licenciés au sujet de mesures législatives affectant la vente des liqueurs. (No 61.)

Réponse et réponse supplémentaire à Adresse,—Correspondance échangée avec les municipalités et pétitions présentées par elles, touchant la nomination de constables fédéraux pour conduire les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers. (Nos 62 et 62a.)

Réponse à Adresse,—Etat du nombre de causes entendues dans chacune des cours de comté des comtés de *King* et *Albert* depuis le 1er juin, 1882, etc., etc. (No 67a.)

Réponse à Ordre,—Correspondance échangée entre le gouvernement et les juges de cours de comté du *Canada*, et autres, concernant la résolution présentée à la Chambre lors de la dernière session du Parlement par le ci-devant ministre de la Justice au sujet de l'augmentation projetée du traitement de tels juges. (No 67b.)

Etat des affaires de la compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et Placement, le 31 décembre, 1882. (No 73.)

Réponse à Adresse,—Correspondance au sujet de l'érection de sémaphores sur le quai de la *Rivière-du-Loup*, dans le comté de *Témiscouata*, et sur le *Brandy-Pot* (No 74.)

Réponse à Ordre,—Rapports faits jusqu'à ce jour, touchant les mouvements de la glace au quai de la *Rivière-du-Loup* et à celui de la *Rivière-Ouelle*. (No 75.)

Réponse à Adresse,—Correspondance échangée entre le gouvernement du *Canada* et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du *Canada* relativement à une assemblée de

la dite compagnie dans le but de prendre en considération l'achat de bons et actions du chemin de fer de *Wellington, Grey et Bruce* et aussi, l'achat de certaines actions et parts de la compagnie du chemin de fer de *Hamilton* et du *Nord-Ouest* et de la compagnie du chemin de fer *St. Laurent et Ottawa*; aussi, correspondance concernant l'achat ou la vente du chemin de fer de la rive Nord; etc., etc. (No 76).

Réponse à Ordre.—Rapports de tous les accidents qui ont eu lieu sur la ligne de la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du *Canada* ou sur aucun de ses embranchements, entraînant soit des pertes de vie ou des dommages matériels, etc., (No 76a).

Réponse à Ordre.—Plainte portée contre *Hubert Hébert*, écuyer, employé comme agent et chef de gare à *Montmagny* relativement à une accusation de manœuvre frauduleuse portée par *P. B. Casgrain*, écuyer, député de l'*Islet*. (No 78).

Réponse à Ordre.—Etat du montant perçu pour droit de quaiage au quai public à *Digby, N.-E.*, pendant chacune des années comprise entre 1879 et 1882, inclusivement. (No 79).

Réponse à Ordre.—Etat donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'*Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick* et *Nouvelle-Ecosse*, depuis le 1er jour de juillet, 1856, jusqu'au 1er jour de juillet, 1882; etc., etc. (No 82).

Réponse à Adresse.—Relevé de toutes les sommes payées à l'honorable *John O'Connor* depuis qu'il s'est démis de sa charge; etc., etc. (No 85.)

L'attention de votre comité ayant été attirée sur la nécessité de donner plus d'espace au bureau de distribution pour faciliter l'expédition du travail qui s'y fait, il a constaté, après renseignements pris, qu'il n'y a pas de place vacante disponible à utiliser à cette fin; et il recommande respectueusement que, pendant la vacance, les Orateurs des deux Chambres soient priés de se concerter avec le département des Travaux Publics pour approprier autrement les pièces dont ils ont la jouissance (en y ajoutant, si possible) de manière à faciliter l'expédition du travail en donnant un local plus étendu. Un magasin plus convenable est aussi nécessaire pour le papier d'imprimerie et pour mettre en sûreté les feuilles imprimées des rapports des départements et des "Débats", avant leur livraison au relieur.

De plus, votre comité expose respectueusement que, pendant la dernière vacance, son greffier a adressé, d'après les instructions du comité, une circulaire aux législatures des diverses provinces du *Canada* demandant un échange de documents, etc. Des réponses affirmatives ont été reçues des provinces de *Québec* et d'*Ontario*. La législature de la *Nouvelle-Ecosse* a répondu "que la question serait prise en considération"; mais il n'y a pas eu de communication subséquente. Les autres provinces ne paraissent pas s'être occupé des circulaires qui leur ont été adressées, car elles n'y ont pas répondu.

*M. Méthot*, du comité des Ordres Permanents, présente à la Chambre le treizième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité informe la Chambre qu'il a examiné la requête de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, demandant qu'il lui soit permis de mettre devant la Chambre sa pétition pour un acte l'autorisant à louer les lignes de la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*,—de la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*,—et une partie de la ligne de la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* et du *Nord-Ouest*, nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions pour bills privés; et que les raisons assignés pour le délai lui ayant paru satisfaisantes, il recommande que la permission demandée soit accordée.

Ordonné, que la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien présentée ce jour, soit maintenant lue.

Et la dite pétition est lue et reçue; demandant la passation d'un acte autorisant la Cie à louer les lignes de la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*,—de la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*,—et de la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* et du *Nord-Ouest*.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente, conformément à une résolution de cette Chambre, du 20 février 1882, une communication de *W. C. Van Horne*, gérant général de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, daté de *Montréal*, le 8 avril, 1883, donnant de nouvelles informations sur la ligne que l'on se propose d'adopter à travers les *Montagnes Rocheuses* et les montagnes de *Selkirk*. (*Documents de la session, No. 271.*)

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick*; et après avoir ainsi siégé quelque temps M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Béchar*d fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait un amendement.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill intitulé: "Acte à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Nord-Ouest* et du *Sault Ste-Marie*, et de changer le nom de la dite compagnie en celui de compagnie du chemin de fer de *Jonction du Nord* et du *Pacifique*;" et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Daly* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre procède à la prise en considération de l'amendement fait par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Montagne-de-Bois* à *Qu'Appelle* et *Prince-Albert*," lequel est lu pour la première et seconde fois, et est comme suit:

Page 8, ligne 15. Retrancher depuis "enregistrement" jusqu'à la fin du bill.

M. *Beaty* propose, secondé par M. *Kranz*, que cette Chambre s'objecte au dit amendement du Sénat pour la raison que les prescriptions de la clause exceptées sont de la compétence de ce parlement, vu que la ligne du chemin de fer est située dans le territoire d'*Assiniboine* et non dans la province du *Manitoba*.

Et un débat s'ensuivant;

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Charles Tupper*,

*Ordonné*, que le débat soit ajourné.

Sur motion de M. *Fortin*, secondé par M. *Grandbois*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance et des documents concernant les conventions de réciprocité commerciale intervenues entre le gouvernement brésilien, les différentes autorités administratives dans les Indes occidentales soit anglaise soit étrangères, et le *Mexique*, d'une part, et le *Canada*, d'autre part; un état faisant connaître le tarif douanier qui régit les importations et exportations de ce pays; les quantités des divers articles manufacturés ou non-manufacturés exportés du *Canada* en ces divers pays, et importés de ces pays en *Canada*, pendant la dernière décade; et copie des traités commerciaux, s'il en est, conclus entre aucuns de ces pays (les colonies anglaises exceptées) et la *Grande-Bretagne*.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. McMillan (Huron)*, secondé par *M. McMullen*,  
*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous rapports, plans et relevés hydrographiques du havre de *Bayfield*, dans le comté de *Huron*, dressés par des ingénieurs du gouvernement.

*M. Gigault* propose, secondé par *M. Royal*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant :

1° Le montant de droits perçus, du 15 mars, 1879, au 1er janvier, 1883, sur les céréales comprises sous le titre " Grain et produits du grain " dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation du *Canada*.

2° La quantité de grain et de produits du grain importés et entrés pour la consommation en *Canada* pendant les années 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881 et 1882.

*M. Charlton* propose comme amendement, secondé par *M. Ross (Middlesex)*, que les mots " et les quantités totales des grains et de produits importés " soient ajoutés à la fin du premier paragraphe ; et que les mots : " aussi, un état de la quantité de grains et produits de grains exportés pendant ces mêmes années, " soient ajoutés à la fin du second paragraphe.

Et l'amendement étant mis aux voix, la question est résolue affirmativement.

Alors, la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix.

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant :

1° Le montant de droits perçus, du 15 mars, 1879, au 1er janvier, 1883, sur les céréales comprises sous le titre " Grain et produits du grain " dans les tableaux du commerce et de la navigation du *Canada*, et les quantités totales de grains et produits de grains importés.

2° La quantité de grain et de produits du grain importés et entrés pour la consommation en *Canada* pendant les années 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881 et 1882 ; aussi un état de la quantité de grains et de produits de grains exportés pendant ces mêmes années.

*M. De St-Georges* propose, secondé par *M. Rinfret*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de l'ordre en conseil passé le 26 juillet 1882, confirmant un règlement de la commission du havre de *Montréal*.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

*M. l'Orateur* informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements :

Bill intitulé : " Acte à l'effet de constituer le conseil d'administration du fonds de construction d'églises et presbytères de l'Eglise Presbytérienne en *Canada*, pour le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*."

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Grand-Oriental."

Bill intitulé : " Acte relatif à la compagnie du chemin de fer *Montréal, Ottawa* et *Occidental*, et pour changer son nom en celui de " Compagnie du chemin de fer de *Montréal* et *Occidental*."

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique d'Ontario*."

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* et du *Nord-Ouest*."

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, intitulé : ' Acte à l'effet

d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites et lettres de change,' et d'expliquer la loi relative aux timbres sur les billets promissoires et les lettres de change," avec plusieurs amendements, et a amendé le titre comme suit : retranchez tous les mots après " change " où ce mot se rencontre la première fois.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, intitulé : ' Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites et lettres de change,' et d'expliquer la loi relative aux timbres sur les billets promissoires et les lettres de change," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

Sur motion de M. *Hackett*, secondé par M. *Cameron* (*Inverness*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à *Brae*, comté de *Prince*, *I.-P.-E.*, l'été dernier, en vue d'améliorer le havre de cette localité.

Sur motion de M. *Baker* (*Victoria*), secondé par M. *Bell*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance échangée récemment entre le gouvernement fédéral et celui de la *Colombie anglaise*, et des ordres en conseil au sujet de l'immigration dans cette province.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *McCraney*, secondé par M. *Harley*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état de tous les certificats pour liqueurs octroyés en vertu du paragraphe 99 de la clause 4, partie 2<sup>me</sup> de l'Acte de Tempérance du *Canada*, de 1878, par les médecins du comté de *Halton*, donnant le nom de chaque médecin et spécifiant le nombre de certificats octroyés par chacun depuis le 1er mai jusqu'au 31 décembre 1882.

Sur motion de M. *McCraney*, secondé par M. *Harley*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un relevé du nombre de voitures d'enfants importées en *Canada*, chaque année, depuis le 1er juillet, 1878, jusqu'au 1er juillet, 1882, et le montant des droits perçus chaque année.

Sur motion de M. *McCraney*, secondé par M. *Harley*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état de tous les permis et baux octroyés pour couper du bois de construction, traverses, poteaux de télégraphes et billots de sciage dans le district du lac et de la rivière *La Pluie* et du lac des *Bois* et le long de leurs tributaires ; le dit état devant indiquer les quantités enlevées et les droits perçus jusqu'à la date la plus récente, l'étendue du terrain octroyé à chaque personne, le nom de larpenteur, et copie de la correspondance à ce sujet.

Sur motion de M. *Blake*, secondé par M. *Laurier*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance, papiers et décisions administratives au sujet de la réclamation de *Roderick McLennan* concernant la section 31, township 21, rang 27 ouest, Territoires du Nord-Ouest.

M. *Blake* propose, secondé par M. *Laurier*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie du contrat conclu par la compagnie du chemin de fer du *Paci-*



fiqne avec une compagnie de construction appelée "The North-American Constructing Company," ou quelque nom semblable, pour construire la voie ferrée ; aussi, copie de l'acte constitutif ou d'association de la dite compagnie de construction, et un état des noms des actionnaires ou associés ;

Et la question étant mise aux voix,—elle est résolue négativement.

Sur motion de M. *Laurier*, secondé par M. *Blake*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute représentation par l'une ou l'autre des Chambres de la législature de *Québec* au sujet d'une augmentation du subside provincial.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Cameron* (*Inverness*), secondé par M. *McDonald* (*Cap-Breton*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des rapports géologiques des comtés de *Victoria*, *Inverness* et *Richmond*, dressés par M. *Hugh Fletcher*, avec les cartes qui les accompagnent.

M. *Ross* (*Middlesex*) propose, secondé par M. *Landry*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de la correspondance, des instructions, rapports et ordres en conseil, jusqu'à date, concernant les accusations portées contre le major *Peters*, troupe No 2 du 1er Régiment de Cavalerie de *London*.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de M. *Keefer*, secondé par M. *Robertson* (*Shelburne*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance, rapports et pétitions concernant la construction d'un phare à la *Pointe Westhaver*, à l'entrée de l'anse *Hubbard*, dans le comté de *Lunenburg*, et de toutes instructions adressées au commandant du steamer *Newfield* ou à aucun autre officier du gouvernement au sujet du site du dit phare et sous l'autorité desquelles ce fonctionnaire a agi le 10 juin dernier, et de tout rapport y relatif.

Aussi, copie de l'arrangement conclu pour l'acquisition du terrain pour le dit phare par *C. E. Kaulback*, éc., M.P., au nom du gouvernement, dans les dix jours qui ont précédé la dernière élection générale.

Sur motion de M. *Keefer*, secondé par M. *Robertson* (*Shelburne*),

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes pétitions, rapports et correspondance concernant la réclamation de *James Dauphinee*, de *Brigewater*, dans le comté de *Lunenburg*, pour remboursement des dépenses encourues par lui dans l'exercice de ses fonctions comme gardien de pêche de ce comté.

*Ordonné*, que la pétition de MM. *Gooderham* et *Worts* et autres ; et la pétition de MM. *Wyld*, *Brock* et *Darling* et autres, tous de la cité de *Toronto*, présentées ce jour, soient maintenant lues.

Et les dites pétitions sont lues et reçues ; demandant qu'aucune décision ne soit prise, pendant la présente session, au sujet du dit bill à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de *Toronto*, d'agrandir l'*Esplanade*, et de pourvoir au contrôle de son usage par les compagnies de chemins de fer.

*Ordonné*, que les dites pétitions soient renvoyées au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de M. *Fortin*, secondé par M. *Grandbois*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la pétition relative au commerce entre le *Canada* et les *Indes Occidentales* et le *Brésil*, signée par les principaux marchands de la côte de *Gaspé* et de la baie des

*Chaleurs* et adressée à l'honorable ministre des Finances, et copie de la lettre accompagnant la dite pétition.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier la loi concernant la cruauté envers les animaux ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McNeill* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mardi, 24 avril 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Fortin*,—la pétition du révérend *Josué Paradis*, et autres, comté de *Gaspé*, province de *Québec*.

Par M. *White (Renfrew)*,—la pétition des directeurs provisoires de la compagnie de Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique, résidant en *Canada*.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre le treizième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération le bill autorisant la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du *Canada* à étendre à cinquante ans son traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord, et est convenu de le rapporter modifié.

Votre comité a aussi l'honneur de faire rapport qu'en ce qui concerne le bill à l'effet d'augmenter les facilités du havre de la cité de *Toronto*, de prolonger l'esplanade et de pourvoir au contrôle de son usage par des compagnies de chemins de fer, il trouve que le préambule n'en est pas prouvé d'une manière satisfaisante.

Votre comité recommande aussi que, vû que le délai fixé pour la réception des rapports des comités sur bills privés expirera jendi prochain, il soit prorogé jusqu'au mardi suivant inclusivement.

M. *Beaty*, du comité des Ordres Permanents, présente à la Chambre le quatorzième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité informe la Chambre qu'il a examiné la pétition de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, demandant la passation d'un acte l'autorisant à louer les lignes de la compagnie du chemin de fer de *Crédit Valley*,—de la compagnie du chemin de fer d'*Ontario* et *Québec*,—et de la compagnie du chemin de fer de l'*Atlantique* et du *Nord-Ouest*, et qu'il trouve qu'aucun avis n'en a été donné,—la nécessité de la demande s'étant présentée trop récemment pour permettre de le faire ; et il recommande la suspension de l'article 31 du règlement.

M. Brecken, du comité des Bills Privés, présente à la Chambre le huitième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné le bill pour accorder certains pouvoirs à la compagnie canadienne de l'éclairage électrique, et est convenu de le rapporter avec des amendements.

Le comité recommande aussi la résolution suivante :—Que dans toute pétition pour constituer en corporation des compagnies privées qui pourraient être constituées en vertu de l'Acte relatif aux compagnies par actions, 1869, les raisons particulières pour lesquelles un acte constitutif spécial est requis, soient exposées ; et, si l'on se propose d'exempter la compagnie de l'opération d'aucune des clauses du dit acte, les promoteurs du dit bill devront faire connaître au comité, avant qu'il passe à l'examen des clauses, les raisons qui leur font désirer cette exemption ; et que la substance de cette règle soit publiée par le greffier, conformément aux prescriptions de l'article 50 du règlement.

Sir Hector L. Langevin, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril 1883, pour compléter la réponse à un ordre de cette Chambre, en date du 21 février dernier, demandant copie de la correspondance, etc., concernant la construction d'une rallonge au quai de *Saint-Jean-Port-Joli*, comté de l'*Islet*, en donnant la date du memorandum qui se trouve à la fin de ces documents. (*Documents de la session, No. 46a.*)

Sir Leonard Tilley, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 23 février 1883, demandant copies de toutes dépêches, correspondance et télégrammes entre les gouvernements du *Royaume-Uni* et du *Canada* et entre le gouvernement du *Canada* et le Haut-Commissaire, touchant les négociations pour des arrangements commerciaux avec la *France*, l'*Espagne* ou d'autres contrées, et de tous rapports du Haut-Commissaire sur le sujet. (*Documents de la session, No. 89.*)

Sir Charles Tupper, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 9 avril 1883, pour copie de toute correspondance entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du lac *Saint-Jean*, relativement au subside octroyé à la dite compagnie, et un état de toutes les sommes payées à la dite compagnie sur le dit subside jusqu'à ce jour. (*Documents de la session, No. 90.*)

Sur motion de sir Hector L. Langevin, secondé par sir Charles Tupper, Ordonné, que le délai fixé pour recevoir des rapports de comités sur Bills Privés expirant jeudi prochain, soit prorogé au mardi suivant inclusivement, conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Ordonné, que l'article 51 du règlement de cette Chambre soit suspendu au sujet d'un bill concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, conformément à la recommandation du comité des Ordres Permanents, et que M. Abbott ait la permission de présenter ce bill.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de M. White (*Cardwell*), secondé par M. Rykert, Résolu, que cette Chambre concoure dans le sixième rapport du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement.

Sir John A. Macdonald, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 19 février 1883, pour copie de toutes demandes

de ventes ou de locations de terrains houilliers dans le *Nord-Ouest*, de toute correspondance et rapports à ce sujet, et de tous baux passés pour tels terrains qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre ; aussi, un relevé des paiements effectués en vertu d'affermages de terrains houilliers. (*Documents de la session, No. 36b.*)

*Ordonné*, que la pétition des directeurs provisoires de la compagnie du Câble européen, Américain, Canadien et Asiatique (limitée), domiciliés en *Canada*, présentée ce jour, soit maintenant lue.

Et la dite pétition est lue et reçue ; elle demande qu'il leur soit permis de mettre devant la Chambre leur pétition pour la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite compagnie,—nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions pour bills privés.

*Ordonné*, que la dite pétition soit renvoyée au comité des Ordres Permanents.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat, intitulé : "Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Bergeron* fait rapport que le comité a fait quelque progrès et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain, cette Chambre se formera de nouveau en comité comme susdit.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de *Kingston à Pembroke*, et l'acte qui l'amende," sans amendements.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet d'amender les divers actes incorporant la compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*, et de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer du *Manitoba* et du *Nord-Ouest* du *Canada*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet d'amender les divers actes incorporant la compagnie du chemin de fer du *Portage*, de *Westbourne* et du *Nord-Ouest*, et de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer du *Manitoba* et du *Nord-Ouest* du *Canada*," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs, que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer certaine résolution à l'effet de refondre les actes concernant le revenu de l'intérieur et les amender.

(*En comité*).

*Résolu*,—Qu'il est expédient de refondre les actes concernant le Revenu de l'Intérieur et de les modifier comme suit :—

De prescrire que les rapports à faire en vertu de l'acte seront dressés mensuellement et que l'inventaire sera fait tous les ans.

De prescrire que les obligations à consentir pour licences pour exercer une industrie sujette à l'excise, devront comprendre les droits dont seront frappés les marchandises en entrepôt pendant la durée de la licence.

De prescrire que l'obligation d'une compagnie de garantie approuvée pourra être acceptée par le département du Revenu de l'Intérieur au lieu d'autres sûretés.

De prendre de meilleures dispositions pour obtenir des preuves dans les questions se rattachant à la perception du revenu, et pour imposer des amendes pour contravention à la loi.

De faciliter l'usage des appareils de distillation employés pour la fabrication des préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques.

De prendre de meilleures dispositions quant à l'entreposage et à la sortie de l'entrepôt des articles sujets à l'excise.

D'autoriser l'établissement d'entrepôts du Revenu de l'Intérieur par le gouverneur en conseil et la promulgation de règlements pour leur usage et pour la mise en bouteilles des spiritueux entreposés.

De prendre de meilleures mesures pour protéger le revenu en ce qui concerne l'emploi d'estampilles et d'enveloppes estampillées qui ont déjà servi, l'apposition et l'annulation des estampilles, marques et étiquettes, et le transfert de tabac en feuilles dans les fabriques de tabac et de cigares.

De pourvoir à l'octroi d'un *drawback* en ce qui concerne les estampilles employées en paiement des droits sur certains tabacs fabriqués mis en paquets d'une livre, lorsque la déclaration en est faite au sortir de la manufacture.

De pourvoir à la fabrication séparée des cigares et du tabac, et de définir certaines limites territoriales dans lesquelles des licences pour chacune de ces fabrications pourront être accordées.

D'établir un taux minimum de production du tabac et des cigares relativement à la quantité de matière brute employée.

De pourvoir à l'imposition des droits sur les cigares par mille au lieu de la pesanteur.

De pourvoir à l'enregistrement des faisours de cigares.

De pourvoir à la modification des méthodes suivies pour la mise en paquets et la vente du tabac.

De prescrire que les droits d'excise sur les tabacs et les cigares seront comme suit :—

Sur tout tabac fabriqué provenant de tabacs en feuilles étrangers (à l'exception du tabac en poudre humecté), 12 centins par livre.

Sur les cigarrettes et le tabac haché provenant de tabac en feuilles étranger, s'ils sont mis en paquets d'un vingtième de livre ou moins, 20 centins par livre.

Sur le tabac en poudre humecté, 8 centins par livre.

Sur le tabac fabriqué, (y compris le tabac canadien en torquette) le produit du tabac en feuilles récolté en Canada, exclusivement, 2 centins par livre.

Sur les cigares fabriqués avec du tabac en feuilles étranger, 30 centins par livre, jusqu'au 30 juin 1883, et \$3 par mille après cette date.

Sur les cigares fabriqués exclusivement avec du tabac canadien en feuilles, 15 centins par livre jusqu'au 30 juin 1883, et \$1.50 par mille après cette date.

Tous ces droits devant être imposés à partir du 1er mai 1883.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Daly fait rapport que le comité a passé une résolution.

Ordonné, que le rapport soit maintenant reçu.

M. Daly fait, en conséquence, rapport de la résolution laquelle est lue comme suit :

Résolu,—Qu'il est expédient de refondre les actes concernant le Revenu de l'Intérieur et de les modifier comme suit :—

De prescrire que les rapports à faire en vertu de l'acte seront dressés mensuellement et que l'inventaire sera fait tous les ans.

De prescrire que les obligations à consentir pour licences pour exercer une industrie sujette à l'excise, devront comprendre les droits dont seront frappés les marchandises en entrepôt pendant la durée de la licence.

De prescrire que l'obligation d'une compagnie de garantie approuvée pourra être acceptée par le département du Revenu de l'Intérieur au lieu d'autres sûretés.

De prendre de meilleures dispositions pour obtenir des preuves dans les questions se rattachant à la perception du revenu, et pour imposer des amendes pour contraventions à la loi.

De faciliter l'usage des appareils de distillation employés pour la fabrication des préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques.

De prendre de meilleures dispositions quant à l'entreposage et à la sortie de l'entrepôt des articles sujets à l'excise.

D'autoriser l'établissement d'entrepôts du Revenu de l'Intérieur par le gouverneur en conseil et la promulgation de réglemens pour leur usage et pour la mise en bouteilles des spiritueux entreposés.

De prendre de meilleures mesures pour protéger le revenu en ce qui concerne l'emploi d'estampilles et d'enveloppes estampillées qui ont déjà servi, l'apposition et l'annulation des estampilles, marques et étiquettes, et le transfert du tabac en feuilles dans les fabriques de tabac et de cigares.

De pourvoir à l'octroi d'un *drawback* en ce qui concerne les estampilles employées en paiement des droits sur certains tabacs fabriqués mis en paquets d'une livre, lorsque la déclaration en est faite au sortir de la manufacture.

De pourvoir à la fabrication séparée des cigares et du tabac, et de définir certaines limites territoriales dans lesquelles des licences pour chacune de ces fabrications pourront être accordées.

D'établir un taux minimum de production du tabac et des cigares relativement à la quantité de matière brute employée.

De pourvoir à l'imposition des droits sur les cigares par mille au lieu de la pesanteur.

De pourvoir à l'enregistrement des faiseurs de cigares.

De pourvoir à la modification des méthodes suivies pour la mise en paquets et la vente du tabac.

De prescrire que les droits d'excise sur les tabacs et les cigares seront comme suit:—

Sur tout tabac fabriqué provenant de tabacs en feuilles étrangers (à l'exception du tabac en poudre humecté), 12 centins la livre.

Sur les cigarettes et le tabac haché provenant de tabac en feuilles étranger, s'ils sont mis en paquets d'un vingtième de livre ou moins, 20 centins par livre.

Sur le tabac en poudre humecté, 8 centins par livre.

Sur le tabac fabriqué, (y compris le tabac canadien en torquette) le produit du tabac en feuilles récolté en *Canada*, exclusivement, 2 centins par livre.

Sur les cigares fabriqués avec du tabac en feuilles étrangers, 30 centins par livre, jusqu'au 30 juin 1883, et \$3 par mille après cette date.

Sur les cigares fabriqués exclusivement avec du tabac canadien en feuilles, 15 centins par livre jusqu'au 30 juin 1883, et \$1.50 par mille après cette date.

Tous ces droits devant être imposés à partir du 1er mai 1883.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

Ordonné, que M. *Costigan* ait la permission de présenter un bill à l'effet de refondre et modifier les actes concernant le Revenu de l'Intérieur.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé: "Acte relatif aux banques, compagnies d'assurances, compagnies de prêt, sociétés de construction et corporations de commerce en état d'insolvabilité," étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois.

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé sans amendements.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Mercredi, 25 avril, 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par M. *White (Renfrew)*,—la pétition des directeurs provisoires de la compagnie du Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (limitée.)

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John B. Chalmers* et autres, du comté de *Restigouche, Nouveau-Brunswick* ; de *Roderick McLennan* et autres, de *Middle River* ; et de *Angus McIver* et autres, de *Little Narrows*, comté de *Victoria, Nouvelle-Ecosse* ; demandant qu'il soit pris des mesures pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De la compagnie Anglo-Américaine de télégraphe (limitée) ; demandant que le bill pour incorporer la compagnie canadienne de télégraphe rapide (limitée) ne devienne pas loi, à moins que ses intérêts ne soient protégés, et qu'elle puisse protester, par l'entremise d'un conseil, contre toute violation de ses droits et privilèges comme corps incorporé.

*M. Paint*, du comité spécial chargé de s'enquérir et de faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour développer le commerce interprovincial, et augmenter davantage les recettes et le trafic de l'Intercolonial en transportant les produits d'*Ontario* et de *Québec* dans les provinces maritimes et *Terreneuve* et en rapportant du fret de retour, présente le rapport du comité, lequel est lu. (Appendice No. 4.)

*M. Hall*, du comité des Banques et du Commerce, présente à la Chambre le septième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné le bill du Sénat intitulé : "Acte à l'effet d'amender l'acte constitutif de la Banque du *Nord-Ouest*," et il est convenu de le rapporter avec des amendements.

Le comité recommande aussi que le bill à l'effet de faire revivre et d'amender certains actes concernant la "Compagnie d'assurance l'Union du *Canada*," et de changer le nom de la compagnie en celui de "Compagnie d'assurance la Couronne, du *Canada*," soit retiré et que les honoraires payés pour ce bill soit remboursés, moins les frais d'impression et de traduction.

*M. Beaty*, du Comité des Ordres Permanents, présente à la Chambre le quinzième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité informe la Chambre qu'il a examiné la requête des directeurs provisoires de la compagnie du Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (limitée), domiciliés en *Canada*, demandant qu'il leur soit permis de mettre devant cette Chambre leur pétition pour la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite compagnie,—nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions pour bills privés ; et comme les raisons assignées pour le délai sont satisfaisantes, il recommande que la permission demandée soit accordée.

*Ordonné*, que la requête des directeurs provisoires de la compagnie de Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (limitée), présentée ce jour, soit maintenant lue.

Et la dite pétition est lue et reçue ; demandant la passation d'un acte autorisant les dits directeurs à changer le nom de la dite compagnie en celui de " Compagnie de Câble Américain, Anglais et Continental (limitée).

Sur motion de M. *Beaty*, secondé par M. *Kranz*,

*Ordonné*, que le bill à l'effet de remettre en vigueur certains actes concernant la " Compagnie d'Assurance dite l'Union du *Canada*," et de changer le nom de la compagnie en celui de " Compagnie d'Assurance la Couronne du *Canada*," soit retiré, et que l'honoraire payé sur le dit bill soit remboursé, moins les frais d'impression et de traduction, conformément à la recommandation du Comité des Banques et du Commerce.

*Ordonné*, que sir *Hector L. Langevin* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du *Pacifique* et l'*Asie*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par M. *Bowell*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution concernant les actes relatifs à la mise à la retraite des personnes employées dans la service civil du *Canada*.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe alors la Chambre que Son Excellence le Gouverneur-Général ayant été mis au fait de l'objet de la dite résolution la recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général.

La Chambre se forme, en conséquence, en tel comité.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'il est expédient d'amender les actes concernant la mise à la retraite des personnes employées dans le service civil du *Canada*, en prescrivant que,—

(a.) Le Gouverneur en conseil pourra accorder à toute personne qui aura été employée en une qualité reconnue, dans le service civil, pendant dix ans ou plus longtemps, et qui aura atteint l'âge de soixante ans, ou qu'une infirmité corporelle rendra incapable de continuer convenablement l'exercice de ses fonctions, une pension de retraite établie sur son salaire annuel moyen des trois dernières années, et n'excédant pas les taux suivants, savoir :—si cette personne a servi dix ans et moins de onze, une pension de dix cinquantièmes du dit salaire moyen ; et si elle a servi onze ans et moins de douze, une pension annuelle de onze cinquantièmes de ce salaire ; et ainsi de suite, en ajoutant toujours un cinquantième du salaire moyen pour chaque année de services en sus, jusqu'au terme de trente-cinq ans, qu'une pension annuelle de trente-cinq cinquantièmes pourra lui être accordée ; mais il ne sera fait aucune autre augmentation pour des services de plus de trente-cinq ans de durée. Si les services n'ont pas été continués, la période ou les périodes d'interruption ne seront pas comptées, et l'arrêté en conseil rendu dans ce cas sera déposé sur le bureau des Chambres du parlement pendant la session en cours ou à la session alors prochaine.

(b.) Dans le cas d'une personne entrée dans le service civil après l'âge de trente ans, à raison de certaines capacités ou connaissances spéciales, soit professionnelles ou autres, requises pour l'emploi qu'elle a reçu et qui ne s'acquiescent pas ordinairement dans le service public, le Gouverneur en conseil pourra ajouter au nombre effectif d'années de service de cette personne tel autre nombre d'années n'excédant point dix qu'il paraîtrait juste de lui accorder pour les raisons énoncées dans l'arrêté en conseil rendu à son égard ; et ce nombre d'années additionnel sera réputé faire partie de la durée de service sur laquelle se calculera la pension de retraite de cette personne ; et en pareil cas, l'arrêté en conseil sera déposé sur le bureau des Chambres du parlement pendant la session en cours ou à la session alors prochaine.



(c.) Pour fournir aux allocations de retraite susmentionnées, il sera fait, sur le salaire de chaque personne employée dans le service civil à qui le présent acte est applicable, une retenue de deux pour cent par an, si le salaire est de six cents piastres ou au-dessus, et de un et quart pour cent par an, s'il est au-dessous de six cents piastres ; et la somme ainsi déduite formera partie du fonds du revenu consolidé ; mais la retenue ne se fera que pendant les trente-cinq premières années de service.

(d.) L'entière allocation de retraite, telle qu'elle est établie ci-dessus, ne sera accordée qu'aux personnes qui auront été assujéties à la retenue pendant dix ans ou plus longtemps ; la pension de toute personne qui n'aura pas subi cette retenue, ou qui l'aura subie pendant moins de dix ans, étant sujette à une diminution de un pour cent pour chaque année au-dessous de dix pendant laquelle elle n'aura pas subi la retenue ; toutefois la pension des personnes qui se retireront du service à l'avenir, ne sera point diminuée à raison de ce qu'elles n'auront pas subi la retenue susmentionnée, une ou plusieurs années durant, après avoir accompli leurs trente-cinq premières années de service.

(e.) La retraite sera d'obligation pour toute personne à qui sera offerte l'allocation susmentionnée ; et l'offre de cette allocation ne sera point considérée comme impliquant aucun blâme contre la personne à qui elle sera faite ; nul ne sera non plus regardé comme ayant un droit absolu à une pareille allocation ; mais elle sera seulement accordée en considération des fidèles et bons services rendus pendant l'espace de temps sur lequel elle s'établit ; et rien dans le présent acte ne sera censé amoindrir ou diminuer le droit du gouverneur de révoquer ou destituer d'un emploi dans le service civil.

(f.) Si le chef d'un département fait rapport, à l'égard d'une personne employée dans son département et qui est sur le point d'être mise à la retraite pour une cause autre que la mauvaise santé ou l'âge, que ces services n'ont pas été satisfaisants, le Gouverneur en conseil pourra assigner à cette personne une allocation de retraite moindre que celle à laquelle, sans cela, elle aurait eu droit, suivant qu'il le jugera à propos.

(g.) Si une personne à laquelle s'applique le présent acte est contrainte par quelque infirmité mentale ou corporelle de quitter le service civil avant d'avoir complété le temps exigé pour être admise à la pension, le Gouverneur en conseil pourra lui allouer une gratification n'excédant pas un mois de salaire, pour chaque année de service rendus ; et si telle personne est ainsi contrainte de se retirer avant ce temps-là, par suite d'une grave blessure corporelle reçue par elle, sans qu'il y ait eu de sa faute, dans l'exercice de ses fonctions publiques, le Gouverneur en conseil pourra lui allouer soit une gratification n'excédant pas trois mois de salaire pour chaque deux années de service, soit une pension n'excédant pas le cinquième de son salaire moyen des trois années alors dernières.

(h.) Si une personne à laquelle s'applique le présent acte est révoquée, par suite de la suppression de son emploi, opérée en vue d'améliorer l'organisation du département auquel elle appartient ; ou si on la révoque ou la retire d'emploi en vue d'obtenir plus d'efficacité ou d'effectuer une économie dans le service public, le Gouverneur en conseil pourra lui accorder telle gratification ou telle pension de retraite qui la dédommage équitablement de la perte de son emploi, sans excéder celle à laquelle aurait eu droit cette personne si elle se fut retirée pour cause d'infirmité mentale ou corporelle d'une nature permanente,—en ajoutant dix ans à la durée effective de ses services.

(i.) Les pensions et les gratifications accordées sous l'empire du présent acte, seront payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

(k.) Toutes les allocations de retraite fixées et accordées en vertu des actes par le présent abrogés sont maintenues

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Rykert fait rapport que le comité a passé une résolution.

Ordonné, que le rapport soit reçu demain.

M. *Blanchet* propose, secondé par M. *Hall*, que cette Chambre concoure dans le premier rapport du comité des Privilèges et Elections.

M. *Weldon* propose comme amendement, secondé par M. *Yeo*, que tous les mots après " que " jusqu'à la fin de la question soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants : " Vû les prescriptions de l'Acte des Elections Fédérales, 1874, et les devoirs de l'officier-rapporteur qui y sont définis, et aussi, vû les faits qui ressortent de la preuve faite devant le comité des Privilèges et Elections maintenant devant la Chambre,—il était du devoir de l'officier-rapporteur à la dite élection pour le district électoral du comté de King, Ile du Prince-Edouard, de déclarer et rapporter *James Edwin Robertson* comme l'un des membres élus à la dite élection."

Et un débat s'ensuivait ;

A six heures p. m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p. m.

*Sept heures et demie P.M.*

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill du Sénat intitulé : " Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada," étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit renvoyé de nouveau au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill autorisant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, à étendre à cinquante ans son traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord ; et après avoir ainsi siégé quelque temps. M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill, et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois lundi prochain.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte pour incorporer la compagnie des phosphates et mines de la Puissance," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de proroger l'acte qui incorpore certaines personnes sous le nom de Président, Directeurs et compagnie de la Farmers' Bank of Rustico," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre reprend alors le débat sur l'amendement proposé à la motion portant que cette Chambre concoure dans le premier rapport du comité des Privilèges et Elections.

Et l'amendement étant de nouveau proposé ;

M. *Cameron* propose comme sous-amendement, secondé par M. *Scriver*, que les mots " vû les prescriptions de l'Acte des Elections Fédérales, 1874, et les devoirs de

l'officier-rapporteur qui y sont définis, et aussi, vû les faits qui ressortent de la preuve faite devant le comité des Privilèges et Elections maintenant devant la Chambre,—il était du devoir de l'officier-rapporteur à la dite élection pour le district électoral du comté de *King, Ile du Prince-Edouard*, de déclarer et rapporter *James Edwin Robertson* comme l'un des membres élus à la dite élection," soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " qu'il existe une divergence d'opinion, dans le comité des Privilèges et Elections, ainsi que dans cette Chambre, quant à l'application des dispositions des Statuts à l'élection du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard* " "Que l'esprit de la législation récente est de déférer les questions affectant les élections au jugement des tribunaux.

"Que la Cour Suprême est la cour en dernier ressort dans les causes d'élections,— que l'acte de la Cour Suprême prescrit que toutes questions quelconques pourront être déférées à la Cour Suprême par le gouverneur en conseil, pour audition et examen, et que la cour les entendra et examinera alors et transmettra son opinion certifiée sur ces questions.

"Que dans l'opinion de cette Chambre, il est à désirer qu'avant qu'une décision soit prise par cette Chambre sur le sujet, des mesures devraient être adoptées pour obtenir l'opinion de la Cour Suprême sur les questions suivantes, savoir :—1o. Si, en vertu de la loi relative à la tenue de l'élection, *James E. Robertson* a été, le 13 juin, 1882, déqualifié pour être élu membre de la Chambre des Communes pour le district électoral du comté de *King, I.P.E.* ;—et 2e. Si en vertu de la loi, le dit *James E. Robertson*, ou le dit *Augustine C. McDonald*, aurait dû être déclaré et rapporté par l'officier-rapporteur comme étant élu membre pour le dit district électoral dans le présent parlement ;—ou si la dite élection est nulle et de nul effet."

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Jeudi, 26 avril 1883.*

Et le sous-amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

Pour :

Messieurs

<i>Allen,</i>	<i>Cockburn,</i>	<i>King,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Cook,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Auger,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bain,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Burpee (St. Jean),</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Harley,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Holton,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Watson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wilson, and</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Yeo.—64.</i>

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Costigan,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Ouimet,</i>
<i>Albison,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Bell,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Ryhert,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Small,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Ferguson (L's et Gren)</i>	<i>McDonald (C. Breton)</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>Macmillan (Mi'lesex),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Vatin,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Gordon,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (West'ld), et</i>
<i>Colby,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wright.—108.</i>

Ainsi la question est résolue négativement.

Et l'amendement à la motion originale étant mis aux voix ; la Chambre se divise comme dans la division qui précède.

Ainsi la question est résolue négativement.

Et la motion étant de nouveau proposée,—Que cette Chambre concoure dans le premier rapport du comité des Privilèges et Elections ;

M. *Davies* propose comme amendement, secondé par M. *Yeo*, que tous les mots après " que " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " la Chambre ayant refusé de décider que *James E. Robertson* aurait dû être rapporté par l'officier-rapporteur, il est convenable que l'élection du second député du district électoral du comté de *King*, dans l'*Ile du Prince-Edouard*, soit déclarée nulle et qu'un nouveau bref soit émané."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Allen,</i>	<i>Cook,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Auger,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Scrivner,</i>
<i>Bécharde,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>

<i>Blake,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Burpee (St-Jean),</i>	<i>Girouard (J. Cartier)</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Harley,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paterson, (Brant),</i>	<i>Watson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wheler,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wilson, et</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Keefler,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Yeo.—66.</i>
<i>Cockburn,</i>	<i>King,</i>		

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Costigan,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Allison,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Jameson,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Bell,</i>	<i>DeBeaujeu,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Small,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Ferguson (L'ds et Gren)</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bossé,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macmaster,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Macmillan (M'lessex),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>Mc Millan (Vaudreuil)</i>	<i>Valin,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Wallace, (Albert),</i>
<i>Burns,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wood (West'ld), et</i>
<i>Colby,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Ouimet,</i>	<i>Wright.—108.</i>

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ; que cette Chambre concoure dans le premier rapport du comité des Privilèges et Elections ; la Chambre se divise et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Costigan,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Allison,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Reid,</i>

Baker ( <i>Missisquoi</i> ),	Curran,	Hickey,	Richey,
Baker ( <i>Victoria</i> ),	Cuthbert,	Homer,	Royal,
Barnard,	Daly,	Jamieson,	Rykert,
Beaty,	Dawson,	Kilvert,	Scott,
Bell,	De Beaujeu,	Kinney,	Shakespeare,
Benoit,	Desaulniers,	Kranz,	Small,
Benson,	Desjardins,	Labrosse,	Smyth,
Bergeron,	Dickinson,	Landry,	Sproule,
Bergin,	Dodd,	Langevin,	Tassé,
Billy,	Dundas,	Macdonald ( <i>Sir John</i> ),	Taylor,
Blanchet,	Dupont,	McDonald ( <i>C. Breton</i> ),	Tilley,
Blondeau,	Ferguson ( <i>L'ds et Gren</i> ),	Mackintosh,	Tupper ( <i>Pictou</i> ),
Bossé,	Ferguson ( <i>Welland</i> ),	Macmaster,	Tyrovitt,
Bourbeau,	Fréchette,	Macmillan ( <i>Middlesex</i> ),	Valin,
Bowell,	Gagné,	McMillan ( <i>Vaudreuil</i> ),	Vanasse,
Brecken,	Gigault,	McCallum,	Wallace ( <i>Albert</i> ),
Bryson,	Girouard ( <i>Kent</i> ),	McDougald,	Wallace ( <i>York</i> ),
Burns,	Gordon,	Massue,	White ( <i>Cardwell</i> ),
Cameron ( <i>Inverness</i> ),	Grandbois,	Méthot,	White ( <i>Hastings</i> ),
Cameron ( <i>Victoria</i> ),	Guilbault,	Moffat,	Williams,
Carling,	Guillet,	Montplaisir,	Wood ( <i>Brockville</i> ),
Cimon,	Hackett,	O'Brien,	Wood ( <i>Westm'd</i> ), et
Cochrane,	Haggart,	Orton,	Wright—107.
Colby,	Hall,	Paint,	

## CONTRE :

## Messieurs

Allen,	Cook,	Kirk,	Rinfret,
Armstrong,	Davies,	Landerkin,	Robertson ( <i>Shelburne</i> ),
Auger,	De St. Georges,	Laurier,	Ross ( <i>Middlesex</i> ),
Bain,	Fairbank,	Lister,	Scriver,
Bécharde,	Fleming,	Livingstone,	Somerville ( <i>Brant</i> ),
Bernier,	Forbes,	McMillan ( <i>Huron</i> ),	Somerville ( <i>Bruce</i> ),
Blake,	Geoffrion,	McCraney,	Springer,
Bourassa,	Gilmor,	McIntyre,	Sutherland ( <i>Oxford</i> ),
Burpee ( <i>St-Jean</i> ),	Girouard ( <i>J. Cartier</i> ),	McIsaac,	Sutherland ( <i>Selkirk</i> ),
Burpee ( <i>Sunbury</i> ),	Gunn,	McMullen,	Thompson,
Cameron ( <i>Huron</i> ),	Harley,	Mulock,	Trow,
Campbell ( <i>Renfrew</i> ),	Holton,	Paterson ( <i>Brant</i> ),	Watson,
Casey,	Innes,	Patterson ( <i>Essex</i> ),	Weldon,
Casgrain,	Irvine,	Pickard,	Wheler,
Catudal,	Jackson,	Platt,	Wilson, et
Charlton,	Keebler,	Ray,	Yeo.—66.
Cockburn,	King,		

Ainsi la question est résolue affirmativement.

M. Blanchet propose, secondé par M. Hall, que le greffier de la couronne en chancellerie se présente immédiatement devant la Chambre avec le rapport pour le district électoral du comté de King, dans l'Île du Prince-Edouard, et qu'il le modifie en biffant le nom de James E. Robertson, écr. ;

Et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise comme dans la division qui précède.

Ainsi la question est résolue affirmativement.

Ordonné, que le greffier de la couronne en chancellerie se présente immédiatement devant la Chambre avec le rapport pour le district électoral de King, dans l'Île du Prince-Edouard, et qu'il le modifie en biffant le nom de James E. Robertson, écr.

Le greffier de la couronne en chancellerie se présente devant la Chambre conformément à l'ordre, et modifie le dit rapport en conséquence.

Sir *John A. Macdonald* propose, secondé par sir *Leonard Tilley*, que le dit rapport soit de nouveau modifié en en retranchant tous les mots après " Je certifie de plus que " et en insérant les suivants : "*Augustine Colin McDonald*, de *Montague Bridge*, dans le comté de *King*, marchand, est aussi élu pour le dit district électoral comme ayant obtenu ensuite le plus grand nombre de votes légalement donnés à telle élection ; " et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise comme dans la division qui précède.

Ainsi la question est résolue affirmativement.

Le greffier de la couronne en chancellerie modifie alors le dit rapport en conséquence.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures moins vingt minutes, jeudi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Judi, 26 avril, 1883.

#### PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par *M. Hackett*,—la pétition de *D. Rogers* et autres, de la ville de *Summerside*, comté de l'*Île du Prince-Edouard*.

Conformément à l'ordre du jour la pétition suivante est lue et regue :

Du rév. *Josué Paradis*, et autres, du comté de *Gaspé*, province de *Québec* ; demandant l'adoption de mesures de nature à assurer le creusement d'un havre à l'embouchure de la rivière du *Grand Pabos*.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de Fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre le septième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :—

Votre comité a examiné le bill suivant, et est convenu de le rapporter avec des amendements :

Bill concernant la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien*.

*M. Beaty*, du comité des Ordres Permanents, présente à la Chambre le seizième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a examiné la pétition des directeurs provisoires de la compagnie de Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (limitée), demandant la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite compagnie en celui de " Compagnie de Câble Américain, Anglais et Continental (limitée)," et il trouve qu'aucun avis n'en a été donné ; mais comme la question est de grande importance pour le public, il recommande la suspension de l'article 51 du règlement.

*M. Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 mars, 1883, pour un état donnant les noms et les mon-

tants respectifs des droits de douane remboursés, au port de *Toronto*, pendant la dernière année fiscale, et les articles sur lesquels les droits ont été perçus et remboursés. (*Documents de la session, No. 91.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février, 1883, pour un état des importations et exportations du 1er juillet, 1882, au 1er janvier, 1883, donnant les quantités et la description des articles, suivant la formule employée pour les relevés mensuels publiés dans la *Gazette* et indiquant les pays avec lesquels s'est fait ce commerce d'importation et d'exportation. (*Documents de la session, No. 92.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 avril 1883, pour un état faisant connaître le montant de droits payés par la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien pour articles importés par elle depuis la date de son contrat avec le gouvernement jusqu'au 28 février, 1883; spécifiant les ports d'entrée où ces articles ont été déclarés en douane et le montant payé à chaque port. (*Documents de la session, No. 27m.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 27 février, 1883, pour un état faisant connaître le nombre de navires, y compris le tonnage, la nationalité et le port où ils ont fait leur déclaration, qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse pendant l'année fiscale expirée le 30 juin, 1881; la quantité de sucre au-dessus du No 14 T.H., et la quantité de sucre de qualité inférieure importée par chaque navire ou steamers.

Aussi un état semblable pour les six mois compris entre le 1er juillet, 1881, et le 1er janvier, 1882. (*Documents de la session, No. 58b.*)

M. *Pope*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 23 avril 1883, demandant copie de la correspondance échangée récemment entre le gouvernement fédéral et celui de la *Colombie Britannique*, et des ordres en conseil au sujet de l'immigration dans cette province. (*Documents de la session, No. 93.*)

Ordonné, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill à l'effet de définir certaines offenses contre les personnes employées dans les manufactures.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Ordonné, que l'article 51 de cette Chambre soit suspendu au sujet d'un bill à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie du Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (à responsabilité limitée) et de changer son nom en celui de "Compagnie du Câble Américain, Britannique et Continental (à responsabilité limitée)"; conformément à la recommandation du comité des Ordres Permanents, et que M. *Colby* ait la permission de présenter ce bill.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois; et renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet d'amender de nouveau l'acte intitulé: 'Acte concernant les banques et le commerce des banques,' et les différents actes qui les modifient," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat, et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier de nouveau "l'Acte d'inspection générale, 1874," étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

Résolu, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.



La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre en conformité de l'ordre, reprend le débat ajourné sur l'amendement proposé jeudi le 19 avril courant, à la motion portant que le bill (à l'effet de refondre et de modifier les divers actes concernant la milice et la défense du *Canada*, tel qu'amendé en comité général de la Chambre), soit maintenant pris en considération ; et lequel amendement est que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y être modifié en insérant après le mot "armée" dans la 2ème ligne de la clause 64, les mots suivants :—" mais rien dans les dits règlements et ordres, en tant qu'ils se rapportent à l'établissement de cantines, ne rendra légale la vente de la bière ou des liqueurs de malt d'aucune espèce."

Et l'amendement étant de nouveau proposé ; le dit amendement est retiré, avec le consentement de la Chambre.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill tel qu'amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

M. *Caron* propose, secondé par M. *Costigan*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

M. *Ross* (*Middlesex*) propose comme amendement, secondé par M. *Charlton*, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " par la clause 21, il est proposé d'autoriser l'enrôlement, pour service continu, en addition aux batteries déjà existantes A et B, d'une troisième batterie d'artillerie, d'une troupe de cavalerie et de trois compagnies d'infanterie, lequel enrôlement entraînera une augmentation de dépense permanente sur le revenu de plus de \$200,000 en rapport avec la milice ; que dans l'opinion de cette Chambre, si une augmentation doit être faite dans les dépenses pour la milice, l'efficacité de cette force et l'intérêt public seraient mieux assurés par l'adoption de meilleures mesures pour l'exercice de la milice active que par l'enrôlement projeté d'une batterie d'artillerie, d'une troupe de cavalerie et de trois compagnies d'infanterie,—et que le dit bill soit renvoyé de nouveau en comité général pour y être modifié en retranchant les dispositions relatives au dit enrôlement projeté."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

POUR :

Messieurs

<i>Allen,</i>	<i>Cockburn,</i>	<i>Keefler,</i>	<i>Rinfret.</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Davies,</i>	<i>King,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Auger,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bécharde,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Sutherland (Oxford).</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Burpee (St-Jean),</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Cameron (Huron),</i>	<i>Harley,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Watson.</i>

<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Holton,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Weldon,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Wells,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wilson, et</i>
<i>Charlton,</i>	<i>Jackson,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Yeo.—60.</i>

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Coughlin,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Allison,</i>	<i>Coursol,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Daly,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Ray,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Bell,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Small,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bossé</i>	<i>Ferguson (L's et Gren),</i>	<i>Macdonald (Kings),</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Bourbeau,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Macmillan (Mid'sex),</i>	<i>Valin,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Wallace (Albert),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McGreevy,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>Massue,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (West land), et</i>
<i>Colby,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wright.—113.</i>
<i>Costigan,</i>			

Ainsi la question est résolue négativement.

Et la motion principale étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements :

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer de Jonction du Grand-Occidental à la rive du lac Ontario."

Bill intitulé : " Acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie Davis et Lawrence."

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la compagnie des Poudres de l'Acadie."

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

*Jeu*di, 26 avril, 1883.

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille deux cent soixante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements des officiers et dépenses contingentes de la bibliothèque de la Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'impressions, reliure et distribution des lois, Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements du greffier de la couronne en chancellerie, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes du greffier de la couronne en chancellerie, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'impressions diverses, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de livres de loi pour la Cour Suprême, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de reliure des journaux, etc., pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la collection et à la garde des archives, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant au "Patent Record," pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la préparation de la statistique criminelle, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du recensement (à voter de nouveau \$20,000), pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'exposition fédérale, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la statistique sanitaire, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour recueillir et compléter la statistique agricole, industrielle, etc., au *Manitoba* et dans les territoires du *Nord-Ouest*; et pour le même service ailleurs (à voter de nouveau) pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent dix-huit mille sept cent vingt et une piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'émigration et de quarantaine et être distribuée comme suit: Appointements des agents et employés de l'immigration; agent, *Québec*, \$1,650; sous-agent, *Québec*, \$1,050, commis, *Québec*, \$1,000; interprète norvégien, \$630; messenger, \$200; agent, *Montréal*, \$1,250; agent, *Ottawa*, \$1,250; agent, *Kingston*, \$1,250; agent, *Toronto*, \$1,600; agent, *Hamilton*, \$1,200; agent, *London*, *Ontario*, \$1,000; agent, *Halifax*, \$1,000; agent, *Saint-Jean*, \$1,000; agent, *Manitoba*, \$2,400; agent, *Brandon*, \$1,400; agent,

Qu'Appelle, \$1,400 ; agent, territoires du Nord-Ouest, \$1,400 ; agent, Prince-Arthur's-Landing, \$1,000 ; appointements des agents d'immigration, bureau de Londres, Angleterre, \$6,241 ; appointements des agents en Europe, \$7,200 ; dépenses contingentes des agences canadiennes et autres (non européennes,) \$24,000 ; frais de voyages des agents en Europe, \$7,000 ; pour aider l'immigration et faire face à ses dépenses, \$450,000 ; appointements d'un interprète à Winnipeg, \$800 ; appointements d'un interprète à Brandon, \$800 ; subvention à la Société Montréalaise pour la protection des immigrants, \$1,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. Résolu, qu'une somme n'excédant pas cinquante et un mille sept cent soixante-et six piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'immigration et de quarantaine, savoir : inspection médicale, Québec, \$1,600 ; quarantaine, Grosse-Isle, \$9,566 ; quarantaine, Saint-Jean, N. B., \$2,600 ; quarantaine, Pictou, N. E., \$800 ; quarantaine Halifax, N. E., \$3,400 ; quarantaine, Charlottetown, I.P.E., \$1,000 ; quarantaine, Victoria, C. B., \$2,000 ; quarantaine, Ile Vancouver, C. B., \$1,700 ; lazaret de Tracadie, \$3,100 ; pour faire face aux dépenses des mesures à prendre pour la salubrité publique, \$18,000, savoir, salubrité publique, \$5,000 ; quarantaine des bestiaux, Lévis, \$5,000 ; quarantaine des bestiaux, Ouest, \$3,000, quarantaine des bestiaux, Halifax, \$5,000 ; maladie des bestiaux à Pictou (à voter de nouveau \$8,000) ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. Résolu, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingts piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer la pension de John Bright, messenger, chambre d'assemblée, Québec, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. Résolu, qu'une somme n'excédant pas quatre mille neuf cent quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer les nouvelles pensions des miliciens, savoir : Madame Caroline McEachern et deux enfants, \$184 ; Janet Anderson, \$110 ; Margaret McKenzie, \$80 ; Mary Ann Richey et un enfant, \$288 ; Mary Morrison, \$80 ; Louis Prud'homme, \$110 ; Virginie Charron et un enfant, \$120 ; Paul M. Robins, \$146 ; Charles T. Bell, \$73 ; Alex. Oliphant, \$109.50 ; Charles Lugsden, \$91.25 ; Thomas Charters, \$91.25 ; Charles T. Robertson, \$110 ; Percy G. Routh, \$400 ; Richard S. King, \$100 ; George A. McKenzie, \$73 ; Edwin Hilder, \$146 ; Fergus Schofield, \$73 ; John Bradley, \$109.50 ; James Bryan, \$109.50 ; enseigne W. Fahey, \$200 ; Mary Hodgins et trois enfants, \$191 ; John Martin, \$110 ; Mme T. Thorburn, \$150 ; Mme P. T. Worthington et un enfant, \$314 ; Mme J. H. Elliott et un enfant, \$120 ; Ellen Kirkpatrick et deux enfants, \$226 ; Mme George Prentice et trois enfants, \$352 ; Mary Hanna Tempest et un enfant, \$298 ; T. Robinson, \$50 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

19. Résolu, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour subvenir à la pension des vétérans de la guerre de 1812, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

20. Résolu, qu'une somme n'excédant pas cinq mille cent vingt piastres soit accordée à Sa Majesté pour frais de compensation aux pensionnaires au lieu de terres, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

21. Résolu, qu'une somme n'excédant pas dix-neuf mille huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la solde de la division militaire et des états-majors de district, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

22. Résolu, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la solde des majors de brigade, frais de transport, etc., pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

23. Résolu, qu'une somme n'excédant pas cent trente-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la milice, savoir : munitions, y compris, munitions d'artillerie et la fabrication de munitions de carabines à la fabrique de cartouches de Québec, \$25,000 ; uniforme, \$60,000 ; matériel, \$50,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

24. Résolu, qu'une somme n'excédant pas cinquante-deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des salles d'armes et soin des armes, y compris le salaire des chefs de matériel, conservateurs et gardiens, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quatre-vingt-dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour face aux dépenses d'instruction militaire, savoir : allocation pour l'instruction militaire, \$40,000 ; solde des exercices et de toutes les autres dépenses se rattachant à l'instruction militaire des volontaires, \$250,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour face aux dépenses contingentes et service général pour lesquels il n'est pas autrement pourvu, y compris l'aide accordée aux associations de carabiniers et aux musiques de corps régulièrement organisés, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer la subvention à l'association de tir du *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des salles d'exercice et champs de tir, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais du soin et entretien des propriétés cédées par les autorités impériales, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-neuf mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du collège militaire, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des écoles militaires, instruction militaire dans les collèges, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent vingt-cinq mille sept cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la solde, entretien et équipement des batteries d'artillerie de place "A" et "B" et des écoles d'artillerie à *Québec* et à *Kingston*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la contribution du gouvernement aux frais de l'envoi d'un détachement d'artillerie canadien à *Shoeburyness, Angleterre*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Vendredi, 27 avril 1880.*

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre, aujourd'hui.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui, cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures moins quinze minutes, vendredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Vendredi, 27 avril 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :—  
Par M. Innes,—la pétition de *John Copland*, et autres, de *Rockwood* et des environs, comté de *Wellington*.

M. *White (Cardwell)*, du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre, pendant la présente session, présente à la Chambre le quatrième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Le comité recommande,—

1° Que conformément aux termes et conditions de son second rapport, les messieurs suivants soient nommés traducteurs du rapport officiel des " Débats " de cette Chambre, savoir :—

M. *A. Gélinas*, comme traducteur principal, et MM. *N. H. Beaulieu*, *J. B. Vanasse*, et *Ernest Tremblay*, comme aide-traducteurs.

2° Que les sténographes français des " Débats " soient requis d'aider à la traduction.

3° Que la soumission de M. *A. S. Woodburn* pour la reliure du compte-rendu officiel des " Débats " de cette Chambre pour la prochaine session à quatre-vingt-dix centins par volume, soit acceptée, à la condition que le travail de la présente session sera exécuté à la satisfaction du comité.

M. *Rykert*, du comité général de la Chambre pour considérer une certaine résolution concernant la mise à la retraite des personnes employées dans le service civil du *Canada*, fait rapport d'une résolution, laquelle est lue comme suit :

Résolu, qu'il est expédient d'amender les actes concernant la mise à la retraite des personnes employées dans le service civil du *Canada*, en prescrivant que,—

(a.) Le Gouverneur en conseil pourra accorder à toute personne qui aura été employée en une qualité reconnue, dans le service civil, pendant dix ans ou plus longtemps, et qui aura atteint l'âge de soixante ans, ou qu'une infirmité corporelle rendra incapable de continuer convenablement l'exercice de ses fonctions, une pension de retraite établie sur son salaire annuel moyen des trois dernières années, et n'excédant pas les taux suivants, savoir :—si cette personne a servi dix ans et moins de onze, une pension de dix cinquantièmes du dit salaire moyen ; et si elle a servi onze ans et moins de douze, une pension annuelle de onze cinquantièmes de ce salaire ; et ainsi de suite, en ajoutant toujours un cinquantième du salaire moyen pour chaque année de services en sus, jusqu'au terme de trente-cinq ans, qu'une pension annuelle de trente-cinq cinquantièmes pourra lui être accordée ; mais il ne sera fait aucune autre augmentation pour des services de plus de trente-cinq ans de durée. Si les services n'ont pas été continués, la période ou les périodes d'interruption ne seront pas comptées, et l'arrêté en conseil rendu dans ce cas sera déposé sur le bureau des Chambres du parlement pendant la session en cours ou à la session alors prochaine.

(b.) Dans le cas d'une personne entrée dans le service civil après l'âge de trente ans, à raison de certaines capacités ou connaissances spéciales, soit professionnelles ou autres, requises pour l'emploi qu'elle a reçu et qui ne s'acquièrent pas ordinairement dans le service public, le Gouverneur en conseil pourra ajouter au nombre effectif d'années de service de cette personne tel autre nombre d'années n'excédant point dix qu'il paraîtrait juste de lui accorder pour les raisons énoncées dans l'arrêté en conseil rendu à son égard ; et ce nombre d'années additionnel sera réputé faire partie de la durée de service sur laquelle se calculera la pension de retraite de cette personne ; et en pareil cas, l'arrêté en conseil sera déposé sur le bureau des Chambres du parlement pendant la session en cours ou à la session alors prochaine.

(c.) Pour fournir aux allocations de retraite susmentionnées, il sera fait, sur le salaire de chaque personne employée dans le service civil à qui le présent acte est applicable, une retenue de deux pour cent par an, si le salaire est de six cents piastres ou au-dessus, et de un et quart pour cent par an, s'il est au-dessous de six cents piastres; et la somme ainsi déduite formera partie du fonds du revenu consolidé; mais la retenue ne se fera que pendant les trente-cinq premières années de service.

(d.) L'entière allocation de retraite, telle qu'elle est établie ci-dessus, ne sera accordée qu'aux personnes qui auront été assujéties à la retenue pendant dix ans ou plus longtemps; la pension de toute personne qui n'aura pas subi cette retenue, ou qui l'aura subie pendant moins de dix ans, étant sujette à une diminution de un pour cent pour chaque année au-dessous de dix pendant laquelle elle n'aura pas subi la retenue; toutefois la pension des personnes qui se retireront du service à l'avenir, ne sera point diminuée à raison de ce qu'elles n'auront pas subi la retenue susmentionnée, une ou plusieurs années durant, après avoir accompli leurs trente-cinq premières années de service.

(e.) La retraite sera d'obligation pour toute personne à qui sera offerte l'allocation susmentionnée; et l'offre de cette allocation ne sera point considérée comme impliquant aucun blâme contre la personne à qui elle sera faite; nul ne sera non plus regardé comme ayant un droit absolu à une pareille allocation; mais elle sera seulement accordée en considération des fidèles et bons services rendus pendant l'espace de temps sur lequel elle s'établit; et rien dans le présent acte ne sera censé amoindrir ou diminuer le droit du gouverneur de révoquer ou destituer d'un emploi dans le service civil.

(f.) Si le chef d'un département fait rapport, à l'égard d'une personne employée dans son département et qui est sur le point d'être mise à la retraite pour une cause autre que la mauvaise santé ou l'âge, que ces services n'ont pas été satisfaisants, le Gouverneur en conseil pourra assigner à cette personne une allocation de retraite moindre que celle à laquelle, sans cela, elle aurait eu droit, suivant qu'il le jugera à propos.

(g.) Si une personne à laquelle s'applique le présent acte est contrainte par quelque infirmité mentale ou corporelle de quitter le service civil avant d'avoir compléter le temps exigé pour être admise à la pension, le Gouverneur en conseil pourra lui allouer une gratification n'excédant pas un mois de salaire, pour chaque année de service rendus; et si telle personne est ainsi contrainte de se retirer avant ce temps-là, par suite d'une grave blessure corporelle reçue par elle, sans qu'il y ait eu de sa faute, dans l'exercice de ses fonctions publiques, le Gouverneur en conseil pourra lui allouer soit une gratification n'excédant pas trois mois de salaire pour chaque deux années de service, soit une pension n'excédant pas le cinquième de son salaire moyen des trois années alors dernières.

(h.) Si une personne à laquelle s'applique le présent acte est révoquée, par suite de la suppression de son emploi, opérée en vue d'améliorer l'organisation du département auquel elle appartient; ou si on la révoque ou la retire d'emploi en vue d'obtenir plus d'efficacité ou d'effectuer une économie dans le service public, le Gouverneur en conseil pourra lui accorder telle gratification ou telle pension de retraite qui la dédommage équitablement de la perte de son emploi, sans excéder celle à laquelle aurait eu droit cette personne si elle se fut retirée pour cause d'infirmité mentale ou corporelle d'une nature permanente,—en ajoutant dix ans à la durée effective de ses services.

(i.) Les pensions et les gratifications accordées sous l'empire du présent acte, seront payables sur le fonds du revenu consolidé du *Canada*.

(k.) Toutes les allocations de retraite fixées et accordées en vertu des actes par le présent abrogés sont maintenues

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

Sir *Leonard Tilley* l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 23 avril 1883, demandant copie de toute représentation par l'une ou l'autre des Chambres de la législature de *Québec* au sujet d'une augmentation du subside provincial. (*Documents de la session, No. 94.*)

M. Caron, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 avril 1883, pour un état indiquant le nom et le salaire et les fonctions de chaque officier faisant partie du personnel d'instruction du collège militaire royal, et la date de la nomination. Aussi un état indiquant le personnel complet d'instruction des batteries A et B respectivement, avec le chiffre du salaire et la date de la nomination. (*Documents de la session, No. 56a.*)

M. Bowell, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 février 1883, pour un état de toutes réclamations faites depuis le 2 mars, 1882, pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation, donnant le nom de toutes les personnes qui ont présenté une demande, leur siège d'affaires, les articles pour lesquels le drawback a été demandé et le montant de chaque réclamation, faisant la différence entre celles qui ont été acceptées et celles qui ont été désavouées, et celles qui sont sous considération et qui n'ont pas été décidées, et donnant le motif de tel désaveu; aussi, copie de tous règlements promulgués par le département au sujet de telles réclamations, ainsi que copie de toute réclamation acceptée et la déclaration sous serment qui l'accompagne de chaque exportateur de bouilloires, engins, machines à coudre ou autres articles en fer. (*Documents de la session, No. 45a.*)

Sir John A. Macdonald, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 11 avril 1883, demandant copie de toute correspondance non encore soumise à cette Chambre, échangée entre le secrétaire d'Etat et le lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario au sujet de la sentence arbitrale relative aux limites nord et nord-ouest de cette province. (*Documents de la session, No. 95.*)

Un bill à l'effet de modifier de nouveau "l'Acte d'inspection générale, 1874," est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte concernant le havre de Pictou, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger lundi prochain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du Pacifique et l'Asie, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux, et Télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier de nouveau l'Acte des Pêcheries, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre, devant siéger mardi prochain.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées, étant lu;

Sir John A. Macdonald propose, secondé par sir Hector L. Langevin, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil;

Et un débat s'ensuivant;

A six heures p.m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.



Sept heures et demie, P.M.

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill pour conférer certains pouvoirs à la compagnie canadienne de l'éclairage électrique ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Tassé fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill du Sénat intitulé : " Acte pour amender l'acte à l'effet d'incorporer la Banque du Nord-Ouest " ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Kranz fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe avec les amendements.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat, et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements, auxquels elle demande leur concours.

L'ordre du jour étant lu, pour la reprise du débat ajourné sur la motion proposée lundi dernier, que cette Chambre désapprouve l'amendement fait par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-bois à Qu'Appelle et Prince-Albert," pour la raison que les prescriptions de la clause exceptée sont de la compétence de ce parlement, vu que la ligne du chemin de fer est située dans le territoire d'Assiniboia et non dans la province du Manitoba.

Et la dite motion étant mise aux voix, — Que cette Chambre ne concoure pas avec le Sénat dans le dit amendement ; la question est résolue négativement.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet de proroger l'acte qui incorpore certaines personnes sous le nom de président, directeurs et compagnie de la Farmers' Bank of Rustico," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat, et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre reprend alors le débat sur la motion portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil (pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill à

l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées) :

Et la motion étant mise aux voix ;

Ordonné, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

La Chambre se forme, en conséquence, en tel comité.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Samedi, 23 avril, 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a fait quelque progrès, et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

Résolu, que lundi prochain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures et cinq minutes, samedi matin, la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 30 avril, 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par M. *Beaty*,—la pétition de l'association du suffrage des femmes canadiennes.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *D. Rogers* et autres, de la ville de *Summerside*, comté de *Prince, I.P.-E.* ; demandant l'adoption de mesures de nature à assurer la construction d'un brise-lames à *Summerside*.

De *John Copland* et autres, de *Rockwood* et des environs, comté de *Wellington* ; demandant l'adoption de mesures pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 5 mars, 1883, demandant,—

1. Copie du mémorandum officiel de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, daté du 12 décembre 1882, expliquant sa position et ses perspectives.

2. Copie de l'annonce publiée subséquemment par la compagnie, demandant des souscriptions pour son capital social augmenté.

3. Copie de tous mémoires émis à ce sujet.

4. Etat indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit avec la date de chaque paiement en espèce, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autrement, spécifiant, dans ces cas, le prix de celles-ci et le montant de stock donné et la date.

5. Etat des sommes payées à même le capital pour intérêt sur le dit capital social, et le taux de ces paiements.

6. Exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer *Canada Central et Montréal, Ottawa et Occidental*, avec dates.

7. Exposé des faits relatifs à l'acquisition par la compagnie de tout intérêt dans le chemin de fer de *Credit Valley* et dans celui d'*Ontario et Québec*.

8. Énumération des divers objets sur lesquels il doit être fait rapport en vertu de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements, séparément, quant à—

(1) la ligne de chemin de fer comprise dans le contrat avec la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien*, et

(2) les embranchements et prolongements construits par la compagnie.

9. Etat des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février, 1883, en vertu de son contrat,—

(1) pour travaux de construction exécutés sur la ligne que la compagnie doit bâtir, tel que spécifié dans son contrat ;

(2) pour matériel roulant pour la ligne du chemin de fer du *Pacifique canadien*, tel que spécifié au dit contrat ;

(3) pour travaux de construction sur les prolongements et les embranchements non compris dans le chemin de fer spécifié par le contrat ;

(4) pour matériel roulant pour tous les prolongements et embranchements non compris dans le chemin de fer spécifié par le contrat ;

et état des recettes de la compagnie jusqu'à la même date, à compte—

(1) du subside en argent ;

(2) des obligations hypothécaires ;

(3) des boni ;

(4) des ventes de terre ou transactions non-comprises dans les opérations se rapportant aux obligations hypothécaires ;

(5) du nombre d'acres de terre auxquels elle a droit actuellement sur son subside en terre ;

(6) du montant des boni convenus mais non payés ;

(*Documents de la session, No. 27n.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 7 mars, 1883, pour copie de tous les rapports, plans, correspondances et autres documents concernant la construction d'un quai ou d'une jetée à *Ste-Anne*, sur la rivière *Saguenay*, dans le comté de *Chicoutimi*. (*Documents de la session, No. 46b.*)

*M. Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 19 mars, 1883, demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du *Canada* et le département de la marine et des pêcheries, et le gouvernement britannique ou le bureau de l'amirauté de ce gouvernement, au sujet de la cession au *Canada* de l'*Île du Portage*, à l'entrée de la rivière *Miramichi* ; aussi, copie de tous les rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet, et de la correspondance s'y rapportant. (*Documents de la session, No. 96.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 mars, 1883, pour copie de l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le *Glendon* ; les diverses soumissions reçues ; le nom de la personne qui a obtenu le contrat et le montant mentionné dans le dit contrat. (*Documents de la session, No. 97.*)

*Sir John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse (partielle) à une adresse à Son Excellence, du 15 mars, 1883, demandant copie de la correspondance, des requêtes, rapports, ordres en conseil et autres documents concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'*Île du Prince-Édouard* pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération. (*Documents de la session, No. 46c.*)

*Sir Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 avril, 1883, pour copie de la pétition relative

au commerce entre le *Canada* et les *Indes Occidentales* et le *Brsil*, signée par les principaux marchands de la côte de *Gaspé* et de la baie des *Chaleurs* et adressé à l'honorable ministre des Finances, et copie de la lettre accompagnant la dite pétition. (*Documents de la session, No. 98.*)

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill autorisant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du *Canada* à étendre à cinquante ans son traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord, étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit de nouveau renvoyé à un comité général de la Chambre, pour plus ample considération.

La Chambre, en conséquence, se forme de nouveau en comité; et après ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Rensfrew)* fait rapport que le comité a amendé le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill concernant la compagnie du chemin de fer du *Pacifique Canadien*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

M. *Sutherland (Selkirk)* propose, secondé par M. *Fisher*, que le bill soit renvoyé de nouveau à un comité général pour y insérer la clause suivante :

“ Sur cette partie de la ligne de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien* qui s'étend de *St-Vincent* ou de la frontière à *Winnipeg* et à tous autres points de la ligne du *Pacifique canadien* dans le *Manitoba* et les territoires du *Nord-Ouest*, le même tarif, par mille, sera exigé pour toutes marchandises et voyageurs transportés sur l'embranchement ou section de la ligne de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien* qui résultera du louage ou des fusions autorisées par cet acte et sur ses raccordements en *Canada* et dans les *Etats-Unis, via St-Vincent*, et pour les marchandises et voyageurs transportés par toutes autres lignes canadiennes de chemin de fer et leurs raccordements en *Canada* et dans les *Etats-Unis via St-Vincent* susdit; ” et la motion étant mise aux voix, la question est résolue négativement.

Sur motion de M. *Abbott*, secondé par M. *Colby*,

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général pour y ajouter la clause suivante :

“ Si la compagnie du chemin de fer du *Pacifique canadien* entreprend le transport, au *Manitoba* ou aux territoires du *Nord-Ouest*, des voyageurs et des marchandises sur les dites lignes affermées, ou sur aucune partie d'icelles, par aucune route quelconque au sud du lac *Supérieur*, et si elle continue d'en agir ainsi après le parachèvement de sa ligne au nord du lac *Supérieur*, elle sera tenue de recevoir à *Emerson*, et de transporter, à destination, avec la diligence convenable, tout tel trafic transporté par aucune ligne et lignes alliées canadiennes, de la province d'*Ontario* à *Emerson*; et elle n'exigera pas un tarif plus élevé pour cela que celui qu'elle reçoit pour le transport, sur la même partie de sa ligne, du trafic analogue d'entier parcours transporté par elle et ses lignes alliées, d'*Ontario* à *Emerson* : Pourvu, toujours, que toute compagnie de chemin de fer en *Canada*, se prévalant de la disposition qui précède, et ayant la possession ou le contrôle exclusif d'une communication par voie ferrée d'aucun point sur le chemin de fer du *Pacifique canadien* dans *Ontario* ou *Québec* à aucun autre point dans l'une ou l'autre de ces provinces, soit tenue parollement de recevoir

de la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, au point de correspondance, les voyageurs et les marchandises venant du *Manitoba* ou des territoires du *Nord-Ouest* et de les transporter à destination, avec la diligence convenable, sur toute telle ligne dont elle a la possession ou le contrôle exclusif, et qu'elle n'exige pas un tarif plus élevé pour cela que celui qu'elle reçoit pour le transport, sur la même partie de sa ligne, d'un trafic analogue transporté par elle et ses lignes alliées, du *Manitoba* ou des territoires du *Nord-Ouest* au point de livraison."

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a modifié le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi modifié en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de steamers à passagers La Royale Canadienne," avec plusieurs amendements, et a amendé le titre comme suit : après " Canadienne " insérez " à responsabilité limitée " ; auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer une compagnie sous le nom de " La compagnie *Rathbun*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la *Qu'Appelle*, du lac *Long* et de la *Saskatchewan*," avec un amendement, auquel il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de steamers à passagers La Royale Canadienne," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

Sur motion de M. *Tassé*, secondé par M. *Royal*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant les sommes dépensées chaque année, depuis 1875, pour assurer le rapatriement des Canadiens émigrés aux États-Unis, les conditions de transport qui leur ont été faites, les noms des agents employés pour cette fin, et leurs salaires ou commissions.

Sur motion de M. *Rinfret*, secondé par M. *Bourassa*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre, soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toutes correspondances, rapports, etc., non demandés jusqu'ici, échangés entre le gouvernement du Canada et les commissaires des havres de *Québec* et de *Montréal*, les chambres de commerce des différentes parties du pays et toutes personnes y intéressées, concernant le creusement du lac *St-Pierre* et des chenaux du *St-Laurent*, le creusement des canaux, l'amélioration des havres de *Québec* et de *Montréal* et l'adoption de la dette contractée par le havre de *Montréal* pour amélioration du fleuve *St-Laurent*, par la Puissance du Canada.

Sur motion de M. *Casey*, secondé par M. *Paterson (Brant)*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute

correspondance échangée entre le ministre des Douanes et aucunes personnes touchant la remise du droit sur le fer importé pour la construction du pont *Dufferin*, en 1873, avec copie de tout ordre en conseil autorisant telle remise, et du mémoire du ministre des Douanes recommandant cette remise et les raisons données à l'appui.

Aussi, état faisant connaître la valeur du fer déclaré en douane et le montant des droits remis.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. McMullen*, secondé par *M. Allan*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état indiquant le nombre de pétitions présentées à cette Chambre pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche, et le nombre total de noms attachés à ces pétitions.

Sur motion de *M. Casey*, secondé par *M. Béchard*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la sentence arbitrale sur la demande d'indemnité pour dommages présentée par l'entrepreneur du canal de *Grenville* et *Carillon* en vertu du contrat en vigueur en 1871-72, et un état des sommes payées aux termes de ce contrat.

Sur motion de *M. Charlton*, secondé par *M. Mackenzie*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, demandant la production d'un rapport sur la condition et la gestion de l'agence des sauvages du *Manitoba*, sous *J. A. N. Provencher*, surintendant des sauvages du district de *Manitoba*, fait par la commission d'enquête instituée par le gouvernement et composée de feu *W. H. Rose*, avocat, et *Ebenezer McColl*, inspecteur de l'agence des sauvages, et de la preuve sur laquelle a été basé ce rapport; aussi copie d'une pièce justificative, en date du 25 juin 1875, pour la somme de \$180, signée par le nommé *Tremblay*; d'une pièce justificative, en date du 25 juin 1875, pour la somme de \$1,290, signée par le nommé *Tremblay*; et d'une autre pièce justificative, en date du 26 décembre 1875, pour la somme de \$600, signée par le nommé *Tremblay*. Aussi, copie de tous autres papiers se rapportant à ce sujet.

Sur motion de *M. Rinfret*, secondé par *M. Campbell (Renfrew)*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des plaintes portées contre le maître de poste de *L'Avenir*, comté de *Drummond*, durant l'année 1882, des témoignages rendus lors de l'enquête qui eut lieu à ce sujet ainsi que de la correspondance échangée entre le gouvernement et l'inspecteur des Postes.

Sur motion de *M. Bourbeau*, secondé par *M. Dawson*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour communication de tous documents ou extraits de documents faisant connaître: 1° la longueur totale du chemin de fer du *Pacifique* canadien construit dans la province de *Manitoba* et ayant droit à l'octroi de terres; 2° la longueur des embranchements du chemin de fer du *Pacifique* canadien construits dans la province de *Manitoba* et ayant également droit à l'octroi de terres; 3° le chiffre total des acres de terre donnés à la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien par le gouvernement du *Canada* dans la province de *Manitoba* en vertu des dispositions du chapitre un, 44e *Victoria*.

*M. Casey* propose, secondé par *M. Allen*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance, rapports, comptes et autres papiers relatifs à toute demande d'indemnité présentée par *D. B. Woodworth* et autres, pour du gravier que l'on prétend avoir été pris sur le terrain des réclamants pour l'usage de l'embranchement sur *Pembina* du *Pacifique* canadien; aussi, copie de la preuve relative à cette demande faite devant le bureau des arbitres fédéraux, indiquant

le montant demandé, la sentence (s'il en est) portée par les dits arbitres et quelles sommes ont été payées par suite de cette sentence.

Et un débat s'ensuivant ;

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Hickey*,  
Ordonné, que le débat soit ajourné.

Sur motion de M. *Laurier*, secondé par M. *Casgrain*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le gouverneur-général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie de tous ordres en conseil, rapports et correspondance relativement à la destitution de *David D'Amour*, ci-devant capitaine du phare-flottant de l'*Isle-Rouge*.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de M. *Daly*, secondé par M. *Richey*,

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le gouverneur-général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, un relevé des sommes d'argent payées à titre d'émoluments au juge, au greffier et à l'huissier de la cour de vice-amirauté à *Québec*, et des sommes payées à chacun des officiers des cours de vice-amirauté à *Halifax* et *St-Jean*, respectivement. Aussi, un état indiquant le nombre de plaintes produites et de causes instruites dans les dites cours respectivement, depuis le 1er juillet, 1867, jusqu'à date.

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Un bill à l'effet de modifier la loi concernant la cruauté envers les animaux, est en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de *Toronto*, d'agrandir l'esplanade, et de pourvoir au contrôle de son usage par les compagnies de chemins de fer, étant lu ;

Ordonné, que le dit ordre soit rescindé.

Ordonné, que le bill soit retiré.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill fixant le taux de l'intérêt en *Canada*, étant lu ;

M. *Auger* propose, secondé par M. *Bourassa*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois ; et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise ; et la question est résolue négativement.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour amender l'acte des Elections Fédérales, 1874, étant lu ;

M. *Bolduc* propose, secondé par M. *Dupont*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois ; et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise, et la question est résolue affirmativement.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre, se forme en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Gigault* fait rapport que le comité a fait quelque progrès et lui a enjoint de demander la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité comme susdit.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de mieux prévenir la fraude au sujet de la vente de droits de brevets d'invention, étant lu;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit retiré.

L'ordre du jour étant lu, pour la reprise du débat ajourné sur la motion proposée vendredi, le 29 mars dernier, à l'effet que cette Chambre se forme maintenant en comité général pour considérer la résolution suivante :

“ Que dans l'opinion de cette Chambre, il est expédient de promulguer une loi semblable en principe à celle actuellement en vigueur en *Australie* et qui est intitulée : ‘ *Influx of Chinese Restriction Act, 1881.* ’ ”

Et la motion étant de nouveau proposée; la Chambre reprend le débat ajourné.

Sir *Hector L. Langevin* propose, secondé par M. *Wallace (York)* que le débat soit ajourné; la dite motion est retirée avec le consentement de la Chambre.

Et la motion étant mise aux voix, que cette Chambre se forme maintenant en comité général pour considérer la résolution suivante :

“ Que dans l'opinion de cette Chambre, il est expédient de promulguer une loi semblable en principe à celle actuellement en vigueur en *Australie* et qui est intitulée : ‘ *Influx of Chinese Restriction Act, 1881*; ’ la Chambre se divise, et la question est résolue négativement.

M. *Pope*, l'un des membres du Conseil de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 23 février 1883, demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement de la *Colombie Britannique* et le gouvernement du *Canada* relativement à l'immigration dans la *Colombie Britannique*; aussi, de toute correspondance au sujet de l'immigration chinoise. (*Documents de la session, No. 93a.*)

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des subsides.

(*En comité.*)

Lundi, 30 avril 1883.

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ottawa*, nouvel édifice, rue Wellington, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille deux cents piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des travaux publics, savoir : édifices publics, *Nouvelle-Ecosse*; hôpital de la quarantaine, *Sidney*, \$2,000; édifices publics à *New-Glasgow*, \$12,000; station de la quarantaine des bestiaux, *Halifax*, \$5,000; douane, bureau de poste et caisse d'épargne, *Truro*, \$11,000; édifices publics à *Antigonish*, \$3,500; bureau de poste, de douane, etc., *Windsor*, \$10,000; pénitencier, *Halifax*, \$1,400; hôpital de la marine de *Pictou*, \$2,300; édifices publics d'*Amherst*, \$10,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics à *Summerside*, Ile du *Prince-Edouard*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent sept mille deux cents piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des



édifices publics, *Nouveau-Brunswick*, savoir : Hôpital de marine, *St-Jean*—achèvement, \$12,500 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Woodstock*, \$15,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Saint Stephens*, \$5,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Sussex*—achèvement, \$9,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Moncton*, \$15,000 ; pénitencier de *Dorchester*, \$30,000 ; bureaux de poste, etc., de *Newcastle*, \$10,000 ; bureau de poste de *Carleton*, \$10,000 ; travaux d'amélioration, etc., édifices publics de *St-Jean*, \$700, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante-six mille cinq cents piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Québec*, savoir : Fortifications et édifices militaires de *Lévis*, \$3,200 ; fortifications de *Québec*, \$19,000 ; terrasse *Dufferin*—achèvement, \$2,500 ; citadelle de *Québec*, \$22,500 ; entrepôt de vérification, *Québec*, \$30,000 ; consolidation du roc, au pied de la citadelle, *Québec*—achèvement, \$4,500 ; conversion de l'ancien bureau de douane en bureau de poste, *Trois-Rivières*, \$5,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., *Sherbrooke*, \$18,500 ; bureaux de poste et du revenu de l'intérieur, *Hul*—achèvement, \$10,000 ; station de la quarantaine de la *Grosse Ile*, \$1,000 ; salle d'exercice, *Montréal*, \$19,000 ; édifices fédéraux, *Montréal*, améliorations, etc., \$12,900 ; hôpital de marine, *Chicoutimi*, \$5,750 ; édifices du pénitencier de *St-Vincent de Paul*, \$18,950 ; matériaux et outils nécessaires aux détenus pour construction, \$9,050 ; édifices fédéraux, *Québec*—améliorations, \$3,000 ; édifices publics, *Sorel*, \$10,000 ; station des immigrants, *Lévis*, \$650 ; édifices militaires, y compris salle d'exercice, *Québec*, \$30,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent quarante-deux mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ontario*, savoir : bureau de poste, douane, etc., *Cornwall*, \$20,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Brockville*, \$10,000 ; fortifications et édifices militaires, *Kingston*, \$12,600 ; pénitencier, *Kingston*, \$15,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Belleville*—pour l'achèvement, \$17,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Hamilton*, \$125,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Stratford*—pour l'achèvement, \$13,000 ; bureau de poste, douane, etc., *St-Thomas*, \$23,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Chatham*, \$16,500 ; bureau de poste, douane, etc., *London*, \$3,600 ; bureau de poste, douane, etc., *Amherstburg*, \$10,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Galt*, \$8,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Cobourg*—pour l'achèvement, \$7,000 ; bureau de poste, etc., *Clifton*, \$12,000 ; bureau de poste, etc., *Burrie*, \$12,000 ; bureau de poste, *Port Hope*, \$12,000 ; édifices fédéraux, *Toronto*—changements, renouvellement, \$7,800 ; bureau de poste, *Ottawa*—améliorations, etc., \$1,700 ; bureaux de douane et du revenu de l'intérieur, *Gananoque*, \$5,500 ; bureau de poste de *Kingston*—améliorations, etc., \$800 ; entrepôt de la vérification, *Belleville*, \$4,000 ; station des immigrants, *Hamilton*, \$500 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cents piastres, imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'un abri des immigrants, *Prince Arthur's Landing*, territoire en contestation, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et trois mille piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Manitoba*, savoir, pénitenciers de *Manitoba*, \$40,000 ; édifices du parlement, *Winnipeg* ; \$40,000 ; résidence du lieutenant-gouverneur, *Winnipeg*, \$33,000 ; bureau de poste, *Winnipeg*, \$50,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-neuf mille cent piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, territoires du *Nord-Ouest*, savoir, édifices publics en général, *T. N. O.*, \$5,000 ; asiles des aliénés ou hôpital fédéral, \$20,000 ; nouvelle prisons et maisons d'arrêt, \$10,000 ; nouveaux édifices publics, *Régina*, capitale des *T. N. O.*, \$20,000 ; abri des immigrants, *Qu'Appelle*, \$3,500 ; station des immigrants, à l'ouest de *Qu'Appelle*, \$600 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille sept cent cinquante

piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Colombie Britannique*, savoir: station de quarantaine et dépendances, *Vancouver*, \$7,500; *New-Westminster*, bureau de poste, de douane, etc.—pour l'achèvement, \$11,500; *Nanaimo*, bureau de poste, douane, etc.—pour l'achèvement—\$22,750; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, imputables sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses des édifices publics généralement, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent deux mille quatre cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, réparations, meubles, chauffage, etc., savoir: réparations, meubles, chauffage, etc., \$175,000; terrains, édifices publics, *Ottawa*, \$7,500; enlèvement de la neige, édifices publics, *Ottawa*, \$1,800; chauffage, édifices publics, *Ottawa*, \$50,000; gaz, édifices publics, *Ottawa*, \$22,009; eau, édifices publics, *Ottawa*, \$12,100; allocation pour combustible et éclairage, *Rideau Hall*, \$8,000; service de téléphone, édifices publics, *Ottawa*, \$4,000; salaire des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, etc., des édifices publics du *Canada*, (ci-devant payés par les départements respectifs par lesquels ils étaient employés, \$22,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit;

*Mardi, 1er mai 1883.*

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Richey*, informe la Chambre qu'il lui est enjoint de demander de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Et la séance ayant continué jusqu'à une heure et cinq minutes, mardi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Mardi, 1er mai, 1883.

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Wood* (*Westmoreland*),—la pétition de *John Murray* et autres, de la paroisse de *Botsford*, comté de *Westmoreland*, N.-B.

Par M. *Horton*,—la pétition de *J. A. F. McBain* et autres, de *Georgetown Nord* et Sud et des environs, comté de *Chateauguay*, province de *Québec*.

Par sir *Leonard Tilley*,—la pétition de la Chambre de Commerce de *St-Jean, Nouveau-Brunswick*.

Par M. *White (Renfrew)*,—la pétition de *J. Joseph Haylock* et autres, du canton de *Westmeath*, comté de *Renfrew*.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes présente à la Chambre le quinzième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris de nouveau en considération le bill concernant la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Canada*, et est convenu de le rapporter sans autre amendement.

Il a aussi pris en considération les bills suivants, et est convenu de les rapporter comme suit, savoir :

Bill à l'effet de modifier l'Acte constitutif de la compagnie du Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (à responsabilité limitée), et de changer son nom en celui de "Compagnie du Câble Américain, Britannique et Continental (à responsabilité limitée)," avec un amendement ;—et

Bill à l'effet de modifier de nouveau l'Acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du *Pacifique* et l'*Asie*, sans amendement.

Comme le délai fixé pour la réception des rapports de comités sur bills privés expire aujourd'hui, votre comité recommande qu'il soit prorogé à vendredi, le 11 mai courant.

Sur motion de sir *Hector L. Langevin*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

Ordonné, que le délai pour recevoir des rapports de comités sur bills privés soit prorogé à vendredi le onze mai courant, conformément à la recommandation du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de refondre et modifier les actes concernant le Revenu de l'Intérieur, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

Résolu, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Renfrew)* fait rapport que le comité examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Ordonné, que le bill soit lu la troisième fois, demain.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le bill suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte pour constituer en corporation la 'Compagnie Canadienne de télégraphes rapides (à responsabilité limitée),' auquel il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie de Houille et de chemin de fer de *Cumberland*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Sur motion de M. *Davies*, secondé par M. *Gillmor*,

Ordonné, que le bill du Sénat, intitulé : "Acte pour constituer en corporation la 'Compagnie canadienne de télégraphes rapides (à responsabilité limitée),' soit lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées ; et après avoir ainsi siégé

quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a fait quelque progrès et lui a enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera en comité général.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte concernant le havre de *Pictou*; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Coughlin* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(En comité.)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante-trois mille trois cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivière, *Nouvelle-Ecosse*, savoir: *Baie-aux-Vaches*, \$12,000; étang de *Bévacadie*,—pour achever les travaux, \$7,000; *Ingonish* sud, \$10,000; *Chéverie*, \$7,500; *Parrsboro*, ou rivière de l'île aux Perdrix,—achèvement, \$2,500; *Port-Hood*—achèvement, \$12,500; île *Coffin*,—achèvement, \$2,900; port *Corne*,—achèvement, \$500; havre des Trois-Brasses, \$1,000; île de la Petite-Espérance, 1,250; *Arichat* ouest, \$1,200; *L'Ardorse*, \$5,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ile du Prince-Edouard*, *Cascumpèque*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-treize mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Nouveau Brunswick*, savoir: Port de *Saint-Jean*—brise-lames à la *Pointe-du-Nègre*,—achèvement, \$71,000; rivière *Topique* et rivière *Saint-Jean*, en amont de la *Grande Chute*, \$5,000; rivière *Saint-Jean*, de la rivière des Chutes à *l'É-aux-Ours*, \$2,000; rivière *Madawaska*, \$1,000; baie du *Rocher*,—brise-lames, \$4,000; *Sainte-Marie*, \$1,500; *Grand-Lac* et *Jemseg*, \$5,000; addition à la jetée *Anderson's Hollow*, \$4,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour réparations et améliorations des ports et rivières—provinces maritimes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et dix-sept mille sept cent piastres, imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Québec*, savoir: *New Carlisle*—la municipalité ayant voté \$1,000, \$6,000; *Trois-Pistoles*, \$1,500; *Rivière-du-Loup* (en bas)—achèvement, \$1,000; rivière *Saguenay*—amélioration du chenal, en aval de *Chicoutimi*, \$7,000; rivière *Saguenay*—agrandissement de la grande décharge à partir du lac *Saint-Jean*, \$5,000; rivière *Saguenay*—relevé hydrographique du lac *Saint-Jean*, \$4,000; baie *Saint-Paul*,—les autorités municipales fournissant \$3,000; \$12,000; fleuve *Saint-Laurent*, pour enlever les chaînes, ancras, cailloux, etc., \$5,000; rivière *Nicolet*, port de refuge, \$15,000; rivière *Yamaska*, \$18,000; *Saint-Zotique*, \$4,500; *Rivière-du-Lièvre*, \$4,000; réparations et améliorations générales—ports et rivières *Québec*, \$10,000; port de *Philipsburg*, baie de *Missisquoi*, lac *Champlain*—la municipalité

fournissant un montant égal, \$4,000 ; étang du Nord, travaux à continuer, \$9,000 ; *Saint-François, Ile d'Orléans*, \$6,000 ; quai de l'hôpital de marine, *Québec*, \$2,000 ; *Matane*, \$5,000. *Ile-aux-Coudres*—pour l'achèvement des travaux, \$500 ; *Berthier* (en bas), pour l'achèvement des travaux, \$7,500 ; rivière *Blanche*—pour l'achèvement des travaux, \$5,000 ; rivière *Saint-Louis*, \$10,000 ; jetée de *Chicoutimi*, \$1,500 ; *Lanoraie*,—la localité fournissant \$1,500, \$5,000 ; *Percé*, \$10,000 ; rivière *Batiscan*, \$2,000 ; quai de la Reine, *Québec*,—améliorations aux quais et au bâtiment, \$8,200 ; jetée du *Bic*, \$7,500 ; *Rivière Saint-François*, \$1,500 pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante et sept mille trois cents piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ontario*, savoir : port de *Cobourg*, lac *Ontario*, \$20,000 ; *Port-Hope, L. O.*, \$14,000 ; port de *Toronto, L. O.*, \$117,500 ; port de *Rondeau*, lac *Erié*, \$4,000 ; *Kincardine*, lac *Huron*, \$7,000 ; *Port Elgin, L. H.*,—pour l'achèvement, \$5,109 ; *Goderich, L. H.*, \$5,000 ; port *Collingwood, L. H.*, \$26,000 ; *Warton, L. H.*, \$5,000 ; *Meaford*, pour l'achèvement, \$3,000 ; port de *Kingston*, \$12,500 ; *Petit-Courant, L. H.*—pour l'achèvement, \$10,000 ; améliorations et réparations générales, ports et rivières, *Ontario*, \$8,000 ; *Kinsville*, lac *Erié*, \$5,000 ; rivière *Sydenham*, \$5,000 ; *Newcastle*, amélioration du port,—pour l'achèvement, \$8,000 ; *Ile Chantry, L. H.*, \$5,000 ; rivière *Otonabee*, \$1,200 ; *Little Bear Creek*, \$5,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Manitoba*, savoir : rivière *Rouge*, embranchement de la rivière, \$12,000 ; améliorations et réparations générales, ports et rivières, *Manitoba*, \$1,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, territoire du *Nord-Ouest*, savoir, rivière *Saskatchewan*,—améliorations, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Colombie Britannique*, savoir : améliorations et réparations générales, ports et rivières, *Colombie Britannique*, \$2,000 ; haut de la rivière *Fraser*—amélioration du *Canon aux Liards*, \$10,000 ; rivière *Stickeen*, \$2,000 ; port de *Victoria*—examen, \$3,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses pour les ports et rivières généralement et être imputée sur le revenu, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent cinquante-trois mille six cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses du dragage, savoir : nouvel outillage de dragage, \$64,000 ; nouvel outillage de dragage, *Manitoba*, \$37,500 ; bateau pour enlever les chicots, *Colombie Britannique*, \$15,000 ; réparation des dragueurs, \$25,100 ; *Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard*, \$52,000 ; *Ontario*, \$20,000 ; *Québec*, \$20,000 ; *Colombie Britannique*, \$15,000 ; service général, \$5,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille huit cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ponts et chaussées, savoir : pont aux rapides des *Joachims*, rivière *Ottawa*—pour l'achèvement, \$10,000 ; sentiers, ponts, etc., territoires du *Nord-Ouest*, \$1,800 ; pont suspendu *Union, Ottawa*, \$1,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des télégraphes, lignes de terres et câbles sous-marins—pour le service des côtes et des îles du bas du fleuve, du golfe *St-Laurent* et des provinces Maritimes, savoir : réparation au câble entre la terre ferme et le *Grand Manan*, \$1,000 ; pour relier la *Pointe des Monts* avec la ligne télégraphique construite et en opération sur la rive nord du *St-Laurent* au moyen de câbles sous-marins et des lignes de terre,

et pour prolonger la ligne de terre jusqu'à la rivière *Moisie*, \$28,000 ; ligne télégraphique, *Chatham* à *Escuminac*, \$3,000 ; ligne télégraphiques, *Manitoba* et les territoires du *Nord-Ouest*, savoir : ligne de télégraphe de *Prince Arthur's Landing*, via *Winnipeg*, et la jonction de *Qu'Appelle* à la *Colombie Britannique*, \$10,000 ; ligne de télégraphe de *Saskatchewan* à *Prince Albert*, les pôtiaux étant donnés gratis au gouvernement, \$7,000 ; lignes télégraphiques, *Colombie Britannique*, savoir : nouveau câble sous-marin entre l'*Ile Vancouver* et le territoire de *Washington* via *Victoria* et la *Pointe aux Anglais*, ou la ligne de terre à partir de *Victoria* jusqu'au cap *Beal* via le port de *San Juan*, avec câble sous-marin jusqu'au port *Neeah*—cap *Flattery*, territoire de *Washington*, \$18,500 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

14. Résolu, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-quinze mille deux cent quarante piastres et quatre-vingt-cinq centins, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face à différentes dépenses, savoir : divers travaux pour lesquels il n'est pas autrement pourvu, \$10,000 ; explorations et inspections, \$25,000 ; arbitrages, \$5,000 ; édifices et travaux militaires—réparations, améliorations et construction, \$37,500 ; pour élever un monument à la mémoire de feu sir *George Cartier*, bart., \$9,000 ; classement des documents et transcription des écritures des livres du ci-devant département des Travaux Publics, se rapportant aux travaux, actuellement sous le contrôle du département, \$1,650 ; galerie nationale des beaux arts, \$1,500 ; réclamation de *W. L. Macaulay* se rattachant à la construction de casernes à *Fort Garry*, \$5,590.85 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Mercredi, 2 mai, 1883.*

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

Ordonné, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

Résolu, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui, cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures et quinze minutes, mercredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

*Mercredi, 2 mai, 1883.*

PRIÈRE.

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante est lue et reçue :

De l'association du suffrage des femmes canadiennes,—demandant que dans le bill actuellement soumis au parlement, il soit prescrit que toutes les femmes aussi bien que tous les hommes, ayant les qualifications requises, auront le droit de voter.

M. White (*Cardwell*), du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre pendant la présente session, présente à la Chambre, le cinquième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité recommande :

1° Que M. *John A. Lumsden*, l'un des rapporteurs officiels, ayant mis sa démission, elle soit acceptée, et que M. *S. J. Richardson* soit nommé à sa place et payé au même taux que les autres rapporteurs ; les dites démission et nomination devront prendre effet à la fin de la présente session.

2° Que six machines à copier soient achetées pour l'usage de la Chambre en ce qui concerne le compte-rendu des *Débats*, conformément aux suggestions contenues dans le mémoire suivant du chef des rapporteurs : —

#### *Mémoire.*

J'ai l'honneur de suggérer que six machines à copier soient achetées par le comité des Débats pour l'usage des rapporteurs officiels de cette Chambre.

Les machines resteront, bien entendu, la propriété de la Chambre, comme c'est le cas pour les machines à écrire fournies par les cours d'*Ontario* à leurs rapporteurs particuliers.

Les avantages à retirer de l'usage de ces machines sont la célérité à transcrire les notes sténographiques et l'excellence de la copie.

Les notes sténographiques prises par un rapporteur habile dans l'espace de dix minutes peuvent être transcrites en une demi-heure environ par un opérateur expert dans le maniement de la machine à copier, tandis qu'une copiste régulière ne peut que rarement faire le même travail en cinquante minutes.

Par conséquent, les machines permettent d'expédier promptement la copie aux imprimeurs.

Un rapporteur aidé par un opérateur habile dans le maniement de la machine à copier, aurait l'avantage de pouvoir reviser ses notes. Avec une copie ordinaire, la révision est impossible, et ne se fait pas dans la pratique ordinaire. Dans le cas où des machines seraient achetées, le chef des rapporteurs devrait recevoir instruction de voir à ce que chaque rapporteur revise ses notes. Le coût de six machines serait de \$400 (il n'y a pas de droits à payer). Comme elles pourraient servir cinq ans au moins, la dépense réelle ne serait que de \$80 par année.

Il ne serait pas nécessaire de changer le système suivi actuellement pour le service des copistes, les opérateurs des machines prenant la place de ces copistes.

Des machines à copier sont actuellement employées par M. *Eyvil* et moi-même, et elles nous donnent un résultat des plus satisfaisant.

G. P. BRADLEY,  
*Chef des rapporteurs.*

26 avril, 1883.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Hector L. Langevin*,

*Résolu*, que lorsque cette Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle restera ajournée jusqu'à vendredi prochain.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Hector Langevin*,

*Résolu*, que lorsque cette Chambre s'ajournera vendredi prochain, elle restera ajournée jusqu'à samedi, à 3 p. m.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : " Acte qui amende l'acte du service civil du *Canada*, 1882," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger vendredi prochain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer certaines résolutions concernant l' " Acte du service civil du *Canada*, 1882."

(En comité)

1. *Résolu*, qu'il est expédient d'amender l'Acte du Service Civil du Canada, 1882, en prescrivant que le secrétaire du Bureau des Examineurs institué sous l'autorité de la troisième clause du dit acte, sera l'un des membres du Bureau.

2. *Résolu*, qu'il est expédient d'abroger la cinquième clause du dit acte et de la remplacer par la suivante :

" 5. Le secrétaire du Bureau recevra des appointements, n'excédant pas mille piastres par année. Il rendra les services que la nature de sa fonction nécessite et qui pourraient lui être prescrits, de temps en temps, par arrêté en conseil. Les autres membres du Bureau recevront cinq piastres par jour, lorsqu'ils vaqueront effectivement à leur travail, dont la durée, toutefois, ne devra pas aller à plus de soixante jours dans une même année.

" 2. Les membres du Bureau seront, sur l'autorité d'un arrêté en conseil, indemnisés des frais de voyage et séjour effectivement faits par eux en vaquant ainsi à leur travail.

" 3. Les personnes choisies par le Bureau pour l'aider à faire les examens, pourront recevoir telle somme d'argent, n'excédant pas cinq piastres par jour, qui sera fixée par arrêté en conseil."

3. *Résolu*, qu'il est expédient d'abroger la sixième clause du dit acte et de la remplacer par la suivante :—

" 6. Le Bureau des examinateurs pourra se procurer l'aide de personnes ayant acquis de l'expérience dans l'éducation de la jeunesse en *Canada*, et, avec cette aide, tiendra ou fera tenir des sessions périodiques d'examens pour les admissions au service civil, dans les villes d'*Halifax*, de *Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)*, de *Charlottetown*, de *Québec*, de *Montréal*, d'*Ottawa*, de *Toronto*, d'*Hamilton*, de *London*, de *Winnipeg*, de *Victoria* et en tels autres endroits qui seront désignés par arrêté en conseil. Il ne sera pas nécessaire de tenir chaque session à tous ces endroits ; mais les époques et les lieux des sessions d'examens seront déterminés, de temps en temps, par arrêté en conseil. Autant que possible, les examens seront écrits. Les dépenses seront soldées au moyen de fonds spéciaux votés d'avance par le parlement."

4. *Résolu* qu'il est expédient d'abroger la treizième clause du dit acte et de la remplacer par la suivante :—

" 13. Le minimum du salaire des premiers commis sera de mille huit cents piastres, avec augmentation annuelle de cinquante piastres jusqu'à ce que le chiffre de deux mille quatre cents piastres soit atteint.

" 2. Aucune augmentation de salaire par application de la présente session ne se fera avant le premier jour de juillet prochain."

5. *Résolu*, qu'il est expédient de prendre les dispositions suivantes en amendement au dit acte :—

" Les salaires des fonctionnaires, commis et employés mentionnés dans l'annexe B du dit acte seront réglés sur l'échelle qu'elle établit. Les salaires des fonctionnaires, commis et employés de la seconde division, ou division extérieure de départements autres que ceux des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et des Postes, seront, sans préjudice des dispositions de tout acte y relatif, fixés dans tous les cas par arrêté en conseil.

" 2. Sera abrogée cette partie de l'annexe B du dit acte qui a trait aux 'départements en général.'

6. *Résolu*, qu'il est expédient de proscrire que l'annexe B du dit acte sera amendée comme suit :—

(a) En supprimant ce qui, dans cette annexe, concerne les Douanes et le Revenu de l'Intérieur, et en insérant à la place ce qui suit :—

## DOUANES.

## Echelle des appointements.

Inspecteurs.....	\$1,600 à 2,500
Percepteurs.....	400 à 4,000



## DOUANES.

## Echelle des appointements.

Contrôleurs.....	1,200 à 2,500
Premiers commis.....	1,200 à 2,000
Commis.....	400 à 1,200
Premiers préposés du débarquement.....	800 à 1,200
Préposés du débarquement.....	400 à 1,000
Jaugeurs.....	600 à 1,200
Garde-clefs en chef.....	800 à 1,200
Garde-clefs.....	490 à 800
Surveillants des arrivages.....	800 à 1,000
Préposés des arrivages.....	400 à 600
Messagers.....	200 à 500
Estimateurs.....	800 à 2,000
Aides-estimateurs.....	600 à 1,000

## REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Inspecteur en chef.....	\$	2,800
Inspecteurs.....		1,600 à 2500
Percepteurs.....		500 à 2,200
Sous-percepteurs.....		400 à 1,500
Commis (comptables).....		600 à 1,200
Agents d'accise de la classe spéciale.....		1,200
“ “ des 1re, 2me et 3me classes.....		600 à 1,000
Agents d'accise stagiaires.....		500
Messagers.....		200 à 500

A cette allocation, il pourra être ajouté, pour inspection des manufactures importantes, un salaire additionnel, pour les agents d'accise de cette classe spéciale qui remplissent cette fonction, n'excédant pas \$200 par année.

(b.) Et en supprimant ce qui, dans l'annexe, concerne les courriers sur chemins de fer, et en insérant à la place ce qui suit :—

## COURRIERS SUR CHEMINS DE FER.

	Au début.		Après 2 années de service dans l'une des classes de courriers sur chemins de fer.		Après 5 années de service dans l'une des classes de courriers sur chemins de fer.		Après 10 années de service dans l'une des classes de courriers sur chemins de fer.	
	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Premiers commis.....	1,000	.....	1,200	.....	1,350	.....	1,500	.....
1ère classe.....	720	880	800	1,000	880	1,100	960	1,200
2me classe.....	600	720	640	800	720	880	800	1,000
3me classe.....	480	600	520	640	560	700	640	800

En sus du salaire régulier, les commis autres que les premiers commis recevront une allocation n'excédant pas un demi-centin par mille parcouru par eux dans l'exercice de leurs fonctions dans les wagons-postes.

**Résolution à rapporter.**

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Desjardins fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. Desjardins, fait en conséquence, rapport des résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'il est expédient d'amender l'Acte du Service Civil du Canada, 1882, en prescrivant que le secrétaire du Bureau des Examineurs institué sous l'autorité de la troisième clause du dit acte, sera l'un des membres du Bureau.

2. *Résolu*, qu'il est expédient d'abroger la cinquième clause du dit acte et de la remplacer par la suivante :

" 5. Le secrétaire du Bureau recevra des appointements, n'excédant pas mille piastres par année. Il rendra les services que la nature de sa fonction nécessite et qui pourraient lui être prescrits, de temps en temps, par arrêté en conseil. Les autres membres du Bureau recevront cinq piastres par jour, lorsqu'ils vaqueront effectivement à leur travail, dont la durée, toutefois, ne devra pas aller à plus de soixante jours dans une même année.

" 2. Les membres du Bureau seront, sur l'autorité d'un arrêté en conseil, indemnisés des frais de voyage et séjour effectivement faits par eux en vaquant ainsi à leur travail.

" 3. Les personnes choisies par le Bureau pour l'aider à faire les examens, pourront recevoir telle somme d'argent, n'excédant pas cinq piastres par jour, qui sera fixée par arrêté en conseil."

3. *Résolu*, qu'il est expédient d'abroger la sixième clause du dit acte et de la remplacer par la suivante :—

" 6. Le Bureau des examinateurs pourra se procurer l'aide de personnes ayant acquis de l'expérience dans l'éducation de la jeunesse en Canada, et, avec cette aide, tiendra ou fera tenir des sessions périodiques d'examens pour les admissions au service civil, dans les villes d'*Halifax*, de *Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)*, de *Charlotteown*, de *Québec*, de *Montréal*, d'*Ottawa*, de *Toronto*, d'*Hamilton*, de *London*, de *Winnipeg*, de *Victoria* et en tels autres endroits qui seront désignés par arrêté en conseil. Il ne sera pas nécessaire de tenir chaque session à tous ces endroits ; mais les époques et les lieux des sessions d'examens seront déterminés, de temps en temps, par arrêté en conseil. Autant que possible, les examens seront écrits. Les dépenses seront soldées au moyen de fonds spéciaux votés d'avance par le parlement."

4. *Résolu* qu'il est expédient d'abroger la treizième clause du dit acte et de la remplacer par la suivante :—

" 13. Le minimum du salaire des premiers commis sera de mille huit cents piastres, avec augmentation annuelle de cinquante piastres jusqu'à ce que le chiffre de deux mille quatre cents piastres soit atteint.

" 2. Aucune augmentation de salaire par application de la présente session ne se fera avant le premier jour de juillet prochain."

5. *Résolu*, qu'il est expédient de prendre les dispositions suivantes en amendement au dit acte :—

" Les salaires des fonctionnaires, commis et employés mentionnés dans l'annexe B du dit acte seront réglés sur l'échelle qu'elle établit. Les salaires des fonctionnaires, commis et employés de la seconde division, ou division extérieure de départements autres que ceux des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et des Postes, seront, sans préjudice des dispositions de tout acte y relatif, fixés dans tous les cas par arrêté en conseil.

" 2. Sera abrogée cette partie de l'annexe B du dit acte qui a trait aux 'départements en général.'"

6. *Résolu*, qu'il est expédient de prescrire que l'annexe B du dit acte sera amendée comme suit :—

(a) En supprimant ce qui, dans cette annexe, concerne les Douanes et le Revenu de l'Intérieur, et en insérant à la place ce qui suit :—

## DOUANES.

	Echelle des appointements.
Inspecteurs.....	\$1,600 à 2,500
Percepteurs.....	400 à 4,000
Contrôleurs.....	1,200 à 2,500
Premiers commis.....	1,200 à 2,000
Commis.....	400 à 1,200
Premiers préposés du débarquement.....	800 à 1,200
Préposés du débarquement.....	400 à 1,000
Jaugeurs.....	600 à 1,200
Garde-clefs en chef.....	800 à 1,200
Garde-clefs.....	400 à 800
Surveillants des arrivages.....	800 à 1,000
Préposés des arrivages.....	400 à 600
Messagers.....	200 à 500
Estimateurs.....	800 à 2,000
Aides-estimateurs.....	600 à 1,000

## REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Inspecteur en chef.....	\$ 2,800
Inspecteurs.....	1,600 à 2500
Percepteurs.....	500 à 2,200
Sous-percepteurs.....	400 à 1,500
Commis (comptables).....	600 à 1,200
Agents d'accise de la classe spéciale.....	1,200
“ “ des 1re, 2me et 3me classes.....	600 à 1,000
Agents d'accise stagiaires.....	500
Messagers.....	200 à 500

A cette allocation, il pourra être ajouté, pour inspection des manufactures importantes, un salaire additionnel, pour les agents d'accise de cette classe spéciale qui remplissent cette fonction, n'excédant pas \$200 par année.

(b.) Et en supprimant ce qui, dans l'annexe, concerne les courriers sur chemins de fer, et en insérant à la place ce qui suit : —

## COURRIERS SUR CHEMINS DE FER.

	Au début.		Après 2 années de service dans l'une des classes de courriers sur chemins de fer.		Après 5 années de service dans l'une des classes de courriers sur chemins de fer.		Après 10 années de service dans l'une des classes de courriers sur chemins de fer.	
	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Premiers commis.....	1,000	.....	1,200	.....	1,350	.....	1,500	.....
1ère classe.....	720	880	800	1,000	880	1,100	960	1,200
2me classe.....	600	720	640	800	720	880	800	1,000
3me classe.....	480	600	520	640	560	700	640	800

En sus du salaire régulier, les commis autres que les premiers commis recevront une allocation n'excédant pas un demi-centin par mille parcouru par eux dans l'exercice de leurs fonctions, dans les wagons-postes.

Résolution à rapporter.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

*Ordonné*, que les dites résolutions soient renvoyées au comité général de la Chambre sur le bill du Sénat, intitulé : "Acte qui amende l'acte du service civil du *Canada*, 1882."

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill du Sénat, intitulé : "Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement ;" et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Brecken* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe avec les amendements.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements auxquels elle demande leur concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du *Pacifique* et l'*Asie* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Bergin* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la motion étant proposée, que le bill soit maintenant lu la seconde fois ;

M. *Charlton* propose comme amendement, secondé par M. *Mackenzie*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau en comité général, afin de l'amender en retranchant tout ce qui suit les mots 'de temps à autre fixer,' dans la ligne 4, paragraphe 1, clause 24, et en substituant les mots suivants :— 'Pourvu que toutes ventes de terres agricoles soient faites, à moins de circonstances exceptionnelles applicables à des lots particuliers, sous la condition d'établissement réel par l'acheteur, en en quantités limitées au nombre d'acres qui peuvent être raisonnablement occupés par un colon

Et un débat s'ensuivant ;

A six heures P.M., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie P.M.

*Sept heures et demie P.M.*

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie des piliers et estacades et d'amélioration des *Quinze* ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Kilvert* fait rapport que le comité a examiné le bill et y fait un amendement.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier l'acte constitutif de la Compagnie du Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (à responsabilité limitée), et de changer son nom en celui de "Compagnie du Câble Américain, Britannique et Continental (à responsabilité limitée) ;" et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Cardwell)*, fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait un amendement.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet d'incorporer une compagnie sous le nom de "La Compagnie *Rathburn*," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie de Houille et de chemin de fer de *Cumberland*," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : "Acte pour constituer en corporation la 'Compagnie canadienne de télégraphes rapides (à responsabilité limitée), étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte à l'effet d'amender l'acte des brevets de 1872, auquel il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de *Québec* à la baie de *James*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre alors reprend le débat sur l'amendement proposé à la motion : que le bill (à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées,) soit maintenant lu la troisième fois ;

M. Landerkin propose, secondé par M. Ross (*Middlesex*), que cette Chambre s'ajourne maintenant.

Et un débat s'ensuit ;

La dite motion est retirée avec le consentement de la Chambre.

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Allen.</i>	<i>Davies,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Laurier,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bain.</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Springer,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Thomson,</i>
<i>Bouassa,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Holton,</i>	<i>McIsaac,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Innes,</i>	<i>McMullen.</i>	<i>Watson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Wells,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Keebler,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Wheler, et</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Wilson.—49.</i>
<i>Charlton,</i>			

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Hesson,</i>	<i>Reid.</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Richey.</i>
<i>Beaty,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Ross (Lisgar),</i>
<i>Bell,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Rykert,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Small,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Bo'duc,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Sutherland (Selkirk),</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Ferguson (L's et Gren)</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>McDonald (C Breton),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Bryson,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>McCallum,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Burns,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Tupper (Pictou),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Tyrwhitt.</i>
<i>Carling,</i>	<i>Gagné,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>Moffat,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>Orton,</i>	<i>White (Renfrew),</i>
<i>Colby,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Wigle,</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>	<i>Williams,</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Pinsonneault,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Curran,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Pope,</i>	<i>Wood (West'nd) et</i>
<i>Cuthbert,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Ray,</i>	<i>Wright.—101.</i>
<i>Daly,</i>			

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;  
*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.  
 Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsides.

(En comité.)

Mercredi, 2 mai 1883.

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *Halifax* et *Saint-Jean, via Yarmouth*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur sur les lacs *Huron* et *Supérieur*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille six cent quarante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *San Francisco* et *Victoria, Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur avec les *Iles de la Madeleine*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour communication à la vapeur entre *Grandmanan, N. B.* et la terre ferme, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention pour une année, à \$50,000 par année, à être payée à une ligne de steamers faisant le service entre le *Canada*, les *Antilles* et le *Bésil*, à condition que le gouvernement du *Bésil* paie une égale somme, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention à une ligne de steamers faisant le service bis-mensuel entre la *France* et *Québec*, à condition que le gouvernement français donne une somme égale au montant fourni par la Puissance du *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention en faveur d'une ligne de steamers faisant le service alternativement entre *Liverpool* ou *Londres*, ou toutes deux, et *Saint-Jean, N. B.* et *Liverpool*, ou *Londres* ou toutes deux et *Halifax, N. B.*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention aux vapeurs faisant le service entre *Campbellton, N.-E., Gaspé* et les ports intermédiaires ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur de port *Mulgrave*, terminus du prolongement est, à la baie *Est, Cap-Breton*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *Halifax* et *St-Pierre*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour accorder une subvention de \$1,500 par voyage, pour cinq voyages de steamers, aller et retour, entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la *Grande Bretagne*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur d'*Halifax* à *Murray Harbour* et *Charlottetown*, alternativement, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre le *Canada* et *Anvers*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre le *Canada* et l'*Allemagne*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant cent vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses d'entretien et réparations, pour service par voie de mer dans les eaux intérieures, des vapeurs *Napoléon III*, *Druid*, *Newfield*, *Sir James Douglass*, *Northern Light* et *La Canadienne*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer la somme nécessaire pour un vapeur devant remplacer le *Glendon*, pour l'année finissant le 20 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour examens des capitaines et seconds, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat de canaux et appareils de sauvetage, pour récompenser les personnes qui ont fait des sauvetages, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des enquêtes sur les naufrages et accidents et recueillir des renseignements sur les sinistres maritimes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'enregistrement des navires en *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'impression de la liste triennale des navires, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police riveraine de *Montréal* et *Québec*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour enlever les obstacles à la navigation des rivières, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et quatre mille vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements et allocations des gardiens de phares, service côtier, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des agences, loyers et dépenses contingentes des phares et service côtier, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante et quinze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'entretien et réparations des phares, sifflets de brume, bouées et balises, établissement de refuge et dépôts de provisions, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du phare du *Cap Race*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour achever la construction d'un nouveau phare à *Land's Head*, entré de la rivière *Fraser, C.-B.*—\$5,000 (à voter de nouveau), pour l'année finissant le 30 juin 1884.



30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction d'un phare au récif de *Colchester*, lac *Erié*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des stations de signaux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille sept cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des institutions scientifiques, savoir : Observatoire, *Toronto*, \$5,250 ; observatoire, *Kingston*, \$500 ; observatoire, *Montéal*, \$500 ; observatoire, *Nouveau-Brunswick*, \$1,500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à l'allocation pour les observatoires météorologiques, y compris les instruments et les frais des dépêches signalant les tempêtes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des hôpitaux de marine, savoir : Hôpital de la marine des immigrants, *Québec*, \$20,000 ; hôpital de *Ste-Catherine, Ont.*, \$500 ; hôpital de *Kingston, Ont.*, \$500 ; hôpitaux, etc., dans les provinces de *Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince-Edouard* et *Colombie Britannique*, \$35,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour secours pour marins naufragés ou invalides, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'inspection des bateaux à vapeur pour l'année finissant le 30 juin 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'inspection des compagnies d'assurances, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Jeudi, 3 mai 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Ryhert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu demain.

M. *Ryhert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que lundi prochain cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsides.

Et la séance ayant continué de siéger jusqu'à une heure moins quinze minutes, jeudi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Vendredi, 4 mai, 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par M. *Hawkins*,—la pétition du conseil municipal du village de *Wallaceburg*, comté de *Kent*, Ontario.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

De *John Murray* et autres, de la paroisse de *Botsford*, comté de *Westmoreland*, N.-B. ; de *J. A. F. McBain* et autres, de *Georgetown* nord et sud et des environs, comté de *Châteauguay*, province de *Québec* ; et de *J. Joseph Haylock* et autres, du canton de *Westmeath*, comté de *Renfrew*, Ont. ; demandant séparément l'adoption de mesures pour empêcher la circulation des trains de chemins de fer le dimanche.

De la Chambre de commerce de *Saint-Jean*, N.-B. ; demandant la passation d'une loi de faillite pour le *Canada*.

*M. Casgrain* propose, secondé par *M. Ross* (*Middlesex*), que le bill fixant le taux de l'intérêt en *Canada*, soit placé sur les ordres du jour pour seconde lecture lundi prochain ; et la motion étant mise aux voix, la question est résolue négativement.

Sur motion de *M. Pope*, secondé par *M. Carling*, *Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : "Acte à l'effet d'amender l'acte des brevets de 1872," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour que la Chambre se forme de nouveau en comité des Subsidés, étant lu ;

Et la motion étant proposée, que *M. l'Orateur* quitte maintenant le fauteuil ;

Et un débat s'ensuivant ;

A six heures p.m., *M. l'Orateur* quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p.m.

Sept heures et demie, P.M.

L'ordre pour les bills privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération de l'amendement fait par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la *Qu'Appelle*, du lac *Long* et de la *Saskatchewan*," lequel est lu pour la première et la seconde fois, et est adopté.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : "Acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de *Québec* à la *Baie de James*," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs, que cette Chambre a adopté leurs amendements.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte relatif aux juges des cours de comté de la province d'*Ontario*," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte concernant la Haute Cour de justice d'*Ontario*," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte qui établit des dispositions pour recevoir la déposition de témoins relativement à des affaires criminelles pendantes devant les cours de justice des autres Etats de Sa Majesté ou devant les tribunaux étrangers," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a adopté les amendements faits par cette Chambre au bill intitulé : " Acte pour amender l'acte à l'effet d'incorporer la Banque du *Nord-Ouest*," sans amendements.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de *Chignectou* (à responsabilité limitée)," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé " Acte à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit-Valley*," avec un amendement auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre reprend alors le débat sur la motion portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil (pour que la Chambre se forme de nouveau en comité des Subsidés) ;

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Samedi, 5 mai 1883.

Et la motion étant mise aux voix ;

Ordonné, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

La Chambre, en conséquence, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(En comité.)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille huit cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses du chemin de fer du *Pacifique* canadien, *Canada Central*, (subvention,) pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent cinquante mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du *Pacifique* canadien, *Prince Arthur's Landing* à la *Rivière Rouge*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois millions cinq cents mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du *Pacifique* canadien, *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin du *Pacifique* canadien, stations, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq millions cinq cent mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention à la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui, cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Résolu*, que les ordres du gouvernement auront la priorité les samedis.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures moins vingt-cinq minutes, samedi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Samedi, 5 mai, 1883.

3 heures P. M.

PRIÈRE.

M. *Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 avril, 1883, pour un état donnant le coût de la fabrique de cartouches à *Québec*, depuis sa création, et les noms et salaire de tous les officiers et employés et la valeur et la quantité des munitions fabriquées. (*Documents de la session*, No. 99.)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 avril 1883, pour un état donnant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instruction dans les batteries A et B, chaque année depuis leur établissement; le nombre de ceux qui ont obtenu un certificat d'aptitudes, chaque année, et le coût complet, par année, de chaque batterie pendant la même période. (*Documents de la session*, No. 31e.)

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le Gouverneur-Général, revêtu de la signature de Son Excellence.

Et le dit message est lu par M. l'Orateur, (tous les membres de la Chambre étant découverts), et il est comme suit :

LORNE.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du *Canada*, pour l'année expirant le 30 juin, 1883; et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il recommande ce budget à la Chambre des Communes. (*Documents de la session*, No. 1.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

Ottawa, 5 mai, 1883.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par M. *Bowell*,

*Ordonné*, que les dits message et budget supplémentaire soient renvoyés au comité des Subsidés.

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 avril, 1883, pour un état indiquant :

1° Le montant de droits perçus, du 15 mars, 1879, au 1er janvier, 1883, sur les céréales comprises sous le titre " Grain et produits du grain " dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation du *Canada* ; aussi, les quantités totales de grains et produits de grains importés.

2° La quantité de grain et de produits du grain importés et entrés pour la consommation en *Canada* pendant les années 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881 et 1882 ; aussi, un état de la quantité de grains et produits de grains exportés pendant ces mêmes années. (*Documents de la session, No. 100.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 28 mars 1883, pour copie de la correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries, ou le sous-ministre, et toute personne ou toutes personnes concernées dans l'emploi du steamer du gouvernement, le *Newfield* pour aider le steamer naufragé, le *Moravian* ; aussi, un relevé du nombre de jours pendant lesquels le dit *Newfield* a été employé, la rémunération commune et le montant reçu par le gouvernement pour les dits services. (*Documents de la session, No. 101.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 mars 1883, pour un état des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du *Nouveau-Brunswick* par le département de la Marine et des Pêcheries, et le montant du loyer stipulé dans chaque cas ; le nombre de baux ou permis annulés ou abandonnés et la date à laquelle les loyers annuels ont été payés. (*Documents de la session, No. 37a.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 6 mars 1883, pour copie des instructions adressées aux inspecteurs et autres officiers des pêcheries relativement à la mise en force de l'ordre en conseil du 11 juin, 1879, prohibant la pêche du saumon en *Canada*, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département de la Marine et des Pêcheries ; le nombre de saisies et de plaintes portées devant des juges de paix contre des personnes faisant la pêche sans avoir un bail ou une licence, et le nombre de condamnations ; aussi, un état des poursuites intentées contre des officiers des pêcheries pour empiètement et assaut en cherchant à faire observer les prescriptions du dit ordre en conseil, et le montant des dommages (s'il en est) obtenu dans chaque cas. (*Documents de la session, No. 37b.*)

Ordonné, que M. *Bowell* ait la permission de présenter un bill concernant le maître de havre du havre des Trois-Rivières.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre, — lequel est lu et reçu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Un bill à l'effet de refondre et modifier les actes concernant le revenu de l'intérieur, est, en conformité de l'ordre, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe.

Ordonné, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

1. Résolu, qu'une somme n'excédant pas sept cent soixante et dix-neuf mille quatre cent quarante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de perception du revenu des douanes, appointements et dépenses contingentes aux différents ports, savoir : dans la province d'*Ontario*, \$237,995 ; dans la province de *Québec*, \$198,620 ; dans la province du *Nouveau-Brunswick*, \$89,765 ; dans la province de la *Nouvelle-Ecosse*, \$106,260 ; dans la province du *Manitoba*, \$40,650 ; dans les Territoires du *Nord-Ouest*, \$8,000 ; dans la province de la *Colombie Britannique*, \$26,350 ;

dans la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, \$20,800 ; pour faire face aux changements qui pourront être nécessaires dans le personnel des douanes, \$5,000 ; appointements et frais de voyages des inspecteurs de ports et frais de voyages des autres officiers en tournée d'inspection, \$18,000 ; dépenses contingentes du bureau principal, impressions, papeterie, annonces, frais de télégraphie, etc., pour les différents ports d'entrée, \$13,000 ; pour faire face aux dépenses probables se rattachant à la commission des douanes et aux services préventif extérieur, y compris des appointements de \$800 au commissaire des douanes comme président de la commission, \$15,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent dix mille cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des pêcheries, salaires et déboursés des garde-pêches et des gardiens, savoir : *Ontario*, \$13,500 ; *Québec*, \$16,000 ; *Nouvelle-Ecosse*, \$16,500 ; *Nouveau-Brunswick*, \$13,000 ; *Ile du Prince-Edouard*, \$3,500 ; *Colombie-Britannique*, \$2,600 ; *Manitoba*, *Kéwatin*, Territoires du Nord-Ouest, \$1,000 ; pisciculture, passes-migratoires et bancs d'huîtres, \$35,000 ; dépenses judiciaires et incidentes relatives aux pêcheries, \$1,000 ; annonces, \$1,000 ; établissement de pisciculture, C.B., (à voter de nouveau), \$4,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'achèvement et construction de phares et signaux de brume, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quatre-vingt-huit mille trois cent quatre-vingt piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'accise, savoir : appointements des officiers et inspecteurs de l'accise, y compris ceux des stagiaires, \$203,680 ; dépenses se rattachant à l'amélioration du classement, en vertu de l'acte du Service Civil, d'après les résultats des examens de l'accise, \$14,100 ; pour augmenter le salaire des principaux officiers chargés de la surveillance dans les grandes distilleries et fabriques, \$1,600 ; frais de voyages, loyer, combustible, papeterie, etc., \$44,000 ; allocation aux percepteurs de douane sur droits perçus par eux, \$3,500 ; service préventif, \$6,500 ; pour estampilles et estampillage des tabacs canadiens et importés, conformément aux dispositions de la 43<sup>e</sup> *Victoria*, chapitre 19, et autres dépenses qu'exige la perception des droits sur le tabac, \$12,000 ; dépenses spéciales pour mettre le ministre en mesure d'acheter du naphte de bois et autres articles de même nature, qu'il fournira aux fabricants, en entrepôt, ainsi que le veut l'acte 43 *Victoria*, chapitre 19, section 21, dépense qui sera remboursée ensuite par les fabricants, \$2,000 ; commission aux vendeurs d'estampilles, pour le tabac canadien en torquettes, \$1,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'inspection et mesurage de bois, bureau de *Québec*, savoir : 1 surintendant, \$2,000 ; 1 sous-surintendant et teneur de livres, \$1,600 ; 1 caissier, \$1,400 ; 3 commis de la spécification, \$1,800 ; 1 messenger, \$400 ; 8 commis de la spécification, etc., pour 8 mois, savoir : 1 à \$1,000 ; 2 à \$700 ; 3 à \$600 et 2 à \$550, \$5,300 ; 1 aide de teneur de livres, \$1,100 ; émoluments des inspecteurs-mesureurs de bois, \$45,000 ; dépenses contingentes, \$1,000 ; bureau de *Montréal*, 1 surintendant, \$900 ; 2 teneurs de livres et commis de la spécification, \$1,000 ; émoluments des inspecteurs-mesureurs de bois, \$2,500 ; dépenses contingentes, \$300 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

#### Résolutions à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu lundi prochain.

M. *Rykert* informe au-si la Chambre qu'il est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que lundi prochain, cette Chambre, se formera de nouveau en comité des *Su bsides*.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements :

Bill intitulé : " Acte à l'effet de constituer la ' Grange Trust ' en corporation."

Bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du Nord, du *Nord-Ouest* et du *Sault Sainte-Marie*, et de changer le nom de la dite compagnie en celui de compagnie du chemin de fer de jonction du Nord et du *Pacifique*."

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* à la rivière de la *Paix*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Saskatchewan* et du *Nord-Ouest*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de réunir la compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson* et la compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la *Nelson*, en une même corporation sous le nom de " Compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

---

Lundi, 7 mai, 1883.

#### PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Hay*,—la pétition de *John Cathcart Hutchison*, de la cité de *Toronto*.

Par M. *Foster*,—la pétition d'*Israel Murray* et autres de la province d'*Ontario*.

Conformément à l'ordre du jour la pétition suivante est lue et reçue :

Du conseil municipal du village de *Wallaceburg*, comté de *Kent, Ont.* ; demandant la passation d'un acte pour régler le degré de vitesse des bateaux à vapeur et autres, passant à travers le dit village, sur la rivière *Sydenham* ; et aussi, pour contraindre les propriétaires de bateaux à vapeur à recouvrir les cheminées de ces bateaux de toiles métalliques pour empêcher que les étincelles ne s'en échappent.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Charles Tupper*,

Ordonné, que le bill du Sénat intitulé : " Acte concernant la Haute de Justice d'*Ontario*," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Charles Tupper*,

Ordonné, que le bill du Sénat intitulé : " Acte relatif aux juges des cours de comté dans la province d'*Ontario*," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Charles Tupper*,  
Ordonné, que le bill du Sénat intitulé : " Acte qui établit des dispositions pour recevoir la déposition des témoins relativement à des affaires criminelles pendantes devant les cours de justice des autres Etats de Sa Majesté ou devant les tribunaux étrangers," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant cette Chambre,—les règlements suivants concernant les mines.

DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR,

TERRES FÉDÉRALES,

OTTAWA, 19 avril, 1883.

*Règlements pour régir la cession des terrains miniers autres que les terrains houilliers.*

Ces règlements s'appliqueront à toutes terres fédérales renfermant des mines d'or, d'argent, de cinabre, de plomb, d'étain, de cuivre, de fer, ou autres minéraux de valeur au point de vue économique, à l'exception des gisements de charbon.

2. Toute personne pourra explorer les terres fédérales non occupées que le gouvernement n'a pas affectées ou réservées pour d'autres fins, et y chercher, soit à la surface ou en pratiquant des fouilles, des gisements de minerai, dans le but d'obtenir, en vertu des règlements, la concession de telles terres pour en exploiter les mines.

3. Une concession pour l'exploitation de mines, excepté pour une mine de fer, n'excèdera pas vingt acres en superficie.

L'étendue de sa surface sera marquée par quatre lignes droites. Sa longueur ne devra pas excéder trois fois sa largeur.

Ses limites souterraines seront constituées par les plans verticaux correspondant aux lignes de surface.

4. Toute personne qui aura découvert un gisement de minerai et désirera être protégée dans ses droits à l'obtention d'une concession minière, en vertu de ces règlements, afin de pouvoir l'exploiter, devra, pour avoir droit à telle protection, procéder comme suit :

Elle devra marquer sur le sol l'étendue du terrain demandé en plaçant à ses quatre coins des piquets d'au moins quatre pouces carrés, enfoncés à pas moins de dix-huit pouces en terre, et d'une hauteur égale au-dessus de terre. Si le terrain est trop rocheux pour qu'on puisse y planter les piquets, elle devra les placer au milieu d'un monticule ou amoncellement de pierres d'au moins trois pieds de diamètre à sa base, et de dix-huit pouces de hauteur. Elle devra écrire avec un instrument tranchant ou avec de la craie rouge, sur le piquet le plus rapproché du nord-est, son nom au long, avec la date de cette inscription, et les lettres C. M. 1., pour indiquer que le piquet est un piquet No. 1 de concession minière. Prenant ensuite le piquet le plus rapproché du sud-est, elle le marquera C. M. 2, et mettra ses initiales. Ensuite le piquet situé le plus au sud-ouest sera marqué C. M. 3, avec les mêmes initiales, et enfin le piquet qui se trouvera le plus au nord-ouest sera marqué des mêmes initiales et des lettres C. M. suivies du No. 4. De plus, sur l'une des faces de chaque piquet qui devra être planté de manière à ce que cette face soit tournée vers le piquet suivant d'après l'ordre dans lequel ils sont ici nommés et numérotés, elle devra marquer en chiffres le nombre de verges jusqu'à ce piquet immédiatement suivant.

S'il n'y a pas moyen de mesurer exactement ces distances, elles pourront être indiquées approximativement sur chacun des piquets.

(De cette manière, tout explorateur (*prospector*) subséquent, qui connaîtra ces règlements, pourra, lorsqu'il verra un de ces piquets, faire le tour du terrain marqué, en allant d'un piquet à l'autre, et éviter d'empiéter sur ce terrain soit en faisant des recherches ou en se choisissant pour lui-même une autre concession dans le voisinage.)

5. Après avoir ainsi marqué la concession qu'il désire obtenir, l'explorateur devra, dans les soixante jours qui suivront, produire entre les mains de l'agent local



du bureau des terres fédérales pour le district dans lequel est situé la concession minière, une déclaration sous serment suivant la formule A de l'annexe de ces règlements, (laquelle déclaration pourra être assermentée par le dit agent, ou l'avoir été préalablement par un juge de paix ou un commissaire) énonçant les circonstances dans lesquelles il a fait sa découverte, et désignant aussi exactement que possible l'endroit et l'étendue du terrain qu'il aura marqué tel que plus haut mentionné, et il déposera, entre les mains de l'agent, en même temps que sa déclaration, la somme de cinquante piastres qui sera employée tel que prescrit dans la septième clause.

6. L'agent lui donnera un reçu de ce dépôt, suivant la formule B de l'annexe de ces règlements. Ce reçu autorisera le postulant, ses représentants légaux ou ayants-droits, à entrer en possession de la concession demandée, et à extraire, durant le terme d'une année à compter de la date du dit reçu et sujet à la redevance prescrite dans la clause 19 de ces règlements, tout le minéral qui se trouvera dans ses limites et à en disposer.

7. Le dépôt de cinquante piastres sera transmis au Receveur-général par l'agent des terres, en même temps et de la même manière que les autres revenus provenant des terres fédérales dans son district, et si la personne demandant une concession minière remplit toutes les conditions prescrites par ces règlements, le dit dépôt sera considéré comme étant le paiement par elle fait pour l'arpentage de son terrain minier.

8. En aucun temps, avant l'expiration d'une année, à compter du jour où il aura fait sa demande et son dépôt comme susdit, il sera loisible au postulant d'acheter la concession en produisant entre les mains de l'agent local la preuve qu'il a dépensé, au moins cinq cents piastres en opérations minières exécutées de bonne foi sur ce terrain; telle preuve devant se composer de sa déclaration assermentée, énonçant en détail la nature de ces opérations et le montant qu'elles ont coûté, et être accompagnée des affidavits de deux personnes désintéressées la confirmant.

9. Dans le cas où le postulant, ou ses représentants légaux comme susdit, ne prouveraient pas, avant l'expiration d'une année, que la somme prescrite a été dépensée, ou, ayant fait cette preuve, ne paieraient pas dans ce délai, à l'agent local, et en argent comptant, l'entier montant du prix ci-après fixé pour telle concession minière, alors le droit qu'avaient le postulant ou ses représentants sur le terrain minier, ou le droit qu'ils avaient de l'acquérir, sera périmé, et la concession retournera au gouvernement qui la gardera, avec toutes les améliorations d'une nature immobilière qui y auront été faites, pour la céder en vertu de ces règlements, à toute autre personne, ou en disposer selon que pourra l'ordonner le ministre de l'Intérieur; et le dépôt versé par le postulant sera confisqué au profit de la couronne.

10. Le prix à être payé pour un terrain minier sera fixé au taux de vingt-cinq piastres par acre.

11. Si, par suite de son éloignement, ou autre cause, un terrain minier ne peut, à l'époque du dépôt de cinquante piastres opéré par le postulant à cette fin, être arpenté par le gouvernement pour cette somme, le postulant devra, ou attendre jusqu'à ce que l'emploi de quelqu'ingénieur, par le gouvernement, pour d'autres travaux dans le voisinage du dit terrain, permette de faire exécuter l'arpentage pour une somme ne dépassant pas cinquante piastres, ou en faire faire l'arpentage plus tôt à ses propres frais par un arpenteur breveté des terres fédérales, sous la direction de l'arpenteur général; dans ce dernier cas, au reçu des plans et des notes de l'arpentage portant l'approbation de l'arpenteur général, le postulant sera crédité, à compte de la redevance échue ou à échoir, de la somme de cinquante piastres versée par lui pour subvenir aux frais de l'arpentage.

12. Lorsque deux personnes ou plus réclameront le même terrain minier, le droit d'achat sera donné à celle qui pourra prouver qu'elle a été la première à découvrir le dépôt de minéral compris dans la réclamation et à prendre possession du terrain qui le contient en le marquant de la manière prescrite par ces règlements.

13. La priorité de la découverte ne donnera pas seule le droit d'acquisition; mais une personne qui aura fait la découverte subséquentement et indépendamment et qui aura rempli les autres conditions prescrites par ces règlements, aura le pas sur le premier découvreur si ce dernier n'a pas rempli les dites autres conditions. **Pourvu,**

toutefois, que dans chaque cas où il sera prouvé qu'un réclamant s'est malicieusement servi de la découverte antérieurement faite par une autre personne et affirme frauduleusement qu'il a fait la découverte d'une manière indépendante et qu'il a marqué le terrain, le dit réclamant, à part les autres conséquences légales qui pourraient s'ensuivre, n'ait aucun droit au terrain et encourra la confiscation du dépôt accompagnant sa demande.

14. Un seul terrain minier sera octroyé à chaque postulant.

15. Le ministre de l'Intérieur pourra octroyer un terrain pour l'extraction du minéral de fer, n'excédant pas 160 acres en superficie. Pourvu que dans le cas où une personne faisant une demande dans le but apparent de faire l'extraction du minéral de fer obtiendrait ainsi, soit de bonne foi ou frauduleusement, possession d'un important dépôt de minéral autre que du fer, son droit à tel dépôt sera limité à la superficie prescrite ci-devant pour d'autres minéraux, et le reste du terrain retournera au gouvernement qui en disposera suivant que le ministre de l'Intérieur le décidera.

16. Lorsqu'il y aura deux postulants ou plus pour un terrain minier quelconque dont aucun ne sera le premier découvreur ni son cessionnaire, le ministre de l'Intérieur, s'il juge à propos de disposer du terrain, pourra demander leurs offres respectives, ou des soumissions publiques, ou pourra le vendre à l'enchère, suivant qu'il le jugera convenable.

17. La cession du droit que possède un premier découvreur d'acheter un terrain minier portera à l'endos le reçu ou certificat de cession (formules B et C de l'annexe), et son exécution sera attestée par deux témoins désintéressés; sur dépôt au bureau de l'agent local du reçu ou certificat et de l'acte de cession exécuté et attesté tel que prescrit par les présentes, accompagné d'un honoraire d'enregistrement de deux piastres, l'agent local délivrera au cessionnaire un reçu suivant la formule C de l'annexe, lequel certificat donnera au cessionnaire tous les droits et privilèges qu'avait le premier découvreur sur le terrain cédé; et la dite cession sera transmise, avec l'honoraire d'enregistrement de deux piastres, au ministre de l'Intérieur par l'agent local, en même temps et de la même manière que ses autres rapports concernant les terres fédérales, et elle sera enregistrée au département de l'intérieur; et nulle cession du droit que possède un premier découvreur d'acheter un terrain qui n'est pas absolue et conforme sous tous rapports aux dispositions de cette clause, et accompagnée de l'honoraire d'enregistrement ci-haut prescrit, ne sera reconnue par l'agent local, ni enregistrée dans le département de l'intérieur.

18. Si, en vertu de la clause précédente, le cessionnaire d'un premier découvreur demande d'acheter une concession minière, et si son droit est dûment reconnu et enregistré, tel que ci-dessus prescrit, tel cessionnaire aura droit, en se conformant à toutes les dispositions de la clause 8, d'acheter le terrain aux prix et conditions prescrits dans ces règlements, soit que son cédant ait, ou n'ait pas précédemment acquis une concession minière en vertu de ces règlements.

19. Les lettres patentes d'une concession minière réserveront à la Couronne, à perpétuité, une redevance de cinq pour cent sur la vente du produit de toutes les mines que renfermera ce terrain, ainsi que sur la vente des bois de charpente ou autre qui pourront s'y trouver.

20. Chaque mois ou à toute autre époque que le requerra le ministre de l'Intérieur, des rapports attestés sous serment seront faits par le cessionnaire, ou par son agent ou autre employé en charge de la mine, de tout le produit de son terrain minier et du prix ou montant qu'il en aura reçu.

21. Le ministre de l'intérieur pourra ordonner que des terrains miniers soient marqués en aucun lieu où, d'après le rapport du directeur de la commission géologique ou d'après toute autre information, il aura raison de croire qu'il y a des gisements de minéral de valeur au point de vue économique, et il pourra les vendre à ceux qui en feront la demande et qui, selon lui, seront capables de les exploiter et auront réellement l'intention de le faire; ou bien il pourra de temps à autre faire vendre ces terrains aux enchères ou par soumissions. Ces ventes seront faites pour argent comptant, et à des prix qui ne devront dans aucun cas être moindres que ceux pres-

crits pour les concessions minières vendues à des premiers découvreurs, et elles seront assujéties autrement à toutes les dispositions de ces règlements.

LINDSAY RUSSELL,  
Sous-ministre de l'intérieur.

### ANNEXE DES RÈGLEMENTS MINIERS.

#### FORMULE A.—DEMANDE ET AFFIDAVIT DU DÉCOUVREUR.

Je, (A.B.), de demande par les présentes, sous l'autorité des règlements miniers des terres fédérales, la concession d'un terrain minier situé dans

(donner la description générale de la localité)

dans le but d'en extraire le (donner le nom du métal ou minéral) et je jure solennellement, par les présentes :—

1. Que j'y ai découvert un dépôt de (donner le nom du métal ou minéral.)

2. Qu'au meilleur de ma connaissance et croyance je suis le premier découvreur du dit dépôt.

3. Que j'ignore que le terrain soit autre qu'un terrain inoccupé faisant partie des terres fédérales.

4. Que le jour de j'ai marqué sur le sol, en me conformant minutieusement aux prescriptions de la clause quatre des dits règlements miniers, la concession dont je fais la demande, et qu'en ce faisant, je n'ai empiété sur aucun terrain minier antérieurement marqué par aucune autre personne.

5. Que la dite concession minière contient, aussi exactement que j'ai pu la mesurer ou l'évaluer, une superficie de acres, et que la description (et esquisse, s'il en est) datée et annexée aux présentes et signée par moi, donne d'une manière détaillée, au meilleur de ma connaissance, sa position, sa forme et ses dimensions.

6. Que je fais cette demande de bonne foi, dans le seul but d'obtenir le terrain pour y faire des fouilles moi-même, ou moi et mes associés, ou mes ayants-droits.

Assermenté par moi à } (Signature)  
ce jour de }

FORMULE B.—REÇU DU DÉPÔT OPÉRÉ PAR LA PERSONNE DEMANDANT UNE CONCESSION MINIÈRE.

No.....

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,  
Agence 18

REÇU de (A.B.), de cinquante piastres, en paiement du dépôt prescrit par la clause cinq des règlements miniers des terres fédérales, accompagnant sa demande No en date 18 pour la concession d'un terrain minier dans (insérer la description générale de la localité.)

Co reçu autorise le dit (A.B.) ses représentants légaux ou ayants-droits, à entrer en possession de la dite concession minière, et pendant la durée d'un an à dater de ce reçu, et sujet à la redevance prescrite par la clause 19 des règlements miniers, à extraire et disposer de tout dépôt de minéral renfermé dans ses limites, et lui donne ou leur donne droit, en se conformant en aucun temps pendant cette période aux diverses prescriptions des dits règlements miniers à cet effet, d'acheter le dit terrain, lequel, provisoirement et jusqu'à ce que l'arpentage en soit fait, peut être connu et décrit comme suit : (Insérer la description détaillée.)

Si le dit A.B., ou ses représentants légaux ou ayants-droits, manquent de se conformer, comme susdit, aux conditions qui leur donneraient droit d'acheter dans le délai d'un an à compter de cette date, ou, ayant rompu les conditions voulues, ne versent pas, pendant ce délai, le paiement entier du terrain, alors le droit d'achat sera périmé, et le terrain retournera au gouvernement, pour qu'il en soit autrement disposé, suivant que le ministre de l'Intérieur l'ordonnera.

*Agent des Terres Fédérales.*

FORMULE C.—CERTIFICAT DE CESSION D'UN TERRAIN MINIER.

No.....

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,  
BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,  
Agence 18

Le présent fait foi que (B.C.), de a produit une  
cession en bonne forme, en date de 18, et accompagnée  
d'un honoraire d'enregistrement de deux piastres, du droit de (A.B.) de ,  
d'acheter le terrain minier dans

*(insérez la description générale de la localité)*

demandé par le dit A.B., le 18 .

Le présent certificat donne droit au dit B.C., ou ses représentants légaux ou ayants-droits, à tous les privilèges et droits du premier découvreur, A.B., sur le terrain cédé et ci-après désigné, c'est-à-dire, d'entrer en possession du dit terrain minier, et pendant la durée d'un an à partir de la date du reçu No....., donné au dit A.B., daté du jour de 18, et sujet à la redevance prescrite par la clause 19 des règlements miniers, d'extraire et disposer de tout dépôt de minéral contenu dans ses limites, et lui donne ou leur donne droit, en se conformant en aucun temps pendant cette période aux diverses prescriptions des règlements miniers à cet effet, d'acheter le dit terrain, lequel, provisoirement et jusqu'à ce que l'arpentage en soit fait, peut être connu et décrit comme suit :—  
*(Insérez la description détaillée.)*

Si le dit B.C., ou ses représentants légaux ou ayants-droits, manquent de se conformer, comme susdit, aux conditions qui leur donneraient droit d'acheter dans le délai d'un an à compter de la date du reçu délivré à A.B., et actuellement déposé dans mon bureau, ou, ayant rempli les conditions voulues, ne versent pas, pendant ce délai, le paiement entier du terrain, alors le droit d'achat sera périmé, et le terrain retournera au gouvernement pour qu'il en soit disposé autrement, suivant que le ministre de l'Intérieur l'ordonnera.

*Agent des Terres Fédérales.*

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Transport maritime de *Chignectou* (à responsabilité limitée)," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* à la *Rivière à la Paix*, lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la *Saskatchewan* et du *Nord-Ouest*," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet de réunir la compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson* et la compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la *Nelson*, en une même corporation, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer et de steamers de *Winnipeg* à la baie d'*Hudson*," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte pour incorporer la société des missionnaires de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada*," lesquels amendements sont lus.

Ordonné, que les dits amendements soient renvoyés au comité des Bills Privés.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération de l'amendement fait par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*," lequel amendement est lu.

Ordonné, que le dit amendement soit renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

Sur motion de *M. Brecken*, secondé par *M. Hackett*,

Ordonné, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie des pétitions, lettres et autres correspondance échangées entre le gouvernement et aucuns particuliers touchant l'établissement de stations de signaux aux phares du *Cap Nord* et de la *Pointe Est*, dans la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, et la construction de deux courtes lignes de télégraphe, pour relier ces points aux réseaux télégraphiques de l'*Ile du Prince-Edouard* et du *Canada*, en vue de diminuer les dangers de la navigation dans le golfe *St-Laurent*.

*M. Brecken* propose, secondé par *M. Hackett*, que le rapport du comité spécial chargé d'étudier la question d'une communication par vapeurs entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la terre ferme, en été et en hiver, soit adopté.

Et un débat s'ensuivant,—la dite proposition est retirée, avec le consentement de la Chambre.

*M. Woodworth* propose, secondé par *M. Allison*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance échangée entre aucun membre du gouvernement et le nommé *Amos Rowe*, propriétaire supposé du *Times* de *Winnipeg*, et de toutes instructions adressées par tel membre du gouvernement au dit *Amos Rowe*, touchant la ligne de conduite à suivre par le dit *Times* de *Winnipeg* ou le dit *Amos Rowe* pendant la dernière élection locale de la province de *Manitoba*, et aussi touchant le tarif et les accusations qu'il devait porter dans son journal contre l'honorable *Edgar Dewdney*, gouverneur des Territoires du *Nord-Ouest*.

Et un débat s'ensuivant; la dite motion est retirée avec le consentement de la Chambre.

Sur motion de *M. Scott*, secondé par *M. Royal*.

*Résolu*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, copie de toute correspondance échangée entre la Société provinciale, agricole et industrielle du *Manitoba*, la chambre d'agriculture du *Manitoba* et le ministère de l'Intérieur, le ministère de l'Agriculture et tout autre département du gouvernement au sujet de l'octroi d'un terrain dans la cité de *Winnipeg* pour fins d'exposition.

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

Sur motion de *M. Scott*, secondé par *M. Woodworth*.

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de la correspondance (s'il en est) échangée entre le maire et le conseil de *Winnipeg* et le gouvernement, au sujet de l'octroi ou de la location, à la cité de *Winnipeg*, d'un terrain situé au fort *Osborne*, pour servir de parc public.

Sur motion de *M. Laurier*, secondé par *M. Casgrain*.

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour un état des montants collectifs des primes d'assurance contre le feu perçues, et des pertes payées, pendant chacune des années 1880, 1881 et 1882, dans chacune des cités suivantes: *Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick*, par les différentes compagnies d'assurance autorisées à faire affaires en ce pays.

Sur motion de *M. Bourassa*, secondé par *M. Rinfret*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de tous rapports faits par aucun ingénieur du gouvernement sur la condition actuelle des anciennes casernes et autres édifices appartenant maintenant au gouvernement, à l'*Ile aux Noix* et à *St-Jean*, comté de *St-Jean*, province de *Québec*.

Sur motion de *M. Lister*, secondé par *M. Springer*,

*Ordonné*, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le nommé *A. Dingman*, ou toute autre personne ou personnes, au sujet de la vente du bois de chêne sur pied dans l'*île Walpole* à un nommé *Tennant*; copie du contrat de vente; copie de toute offre ou offres qui ont pu avoir été faites par toute personne ou personnes autres que le dit *Tennant* pour acheter le dit bois de chêne; copie des instructions données par le gouvernement à l'agent local des sauvages et au dit *Dingman* ou à tous deux concernant telle vente, et de toute pétitions ou lettres adressées au gouvernement à ce sujet par les sauvages de l'*île* ou autres, avant ou depuis telle vente.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements :

Bill intitulé: "Acte à l'effet de modifier de nouveau l'acte concernant le havre de *Pictou*."

Bill intitulé: "Acte à l'effet d'amender et maintenir en vigueur l'acte d'incorporation de la compagnie du havre de *Grafton* et pour d'autres fins."

Bill intitulé: "Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer du *Nouveau-Brunswick*."

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité général sur le bill pour amender l'Acte des élections fédérales, 1874; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Ives* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.  
*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant la paiement des deniers publics," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine met devant la Chambre,—un sommaire des assurances sur la vie et contre les accidents en *Canada*, pour l'année 1882. (*Documents de la session, No 12b.*)

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de pourvoir à l'admission des gradués du Collège Militaire Royal à la profession d'arpenteur fédéral, étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit retiré.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill modifiant l'acte à l'effet de régler définitivement les réclamations des terres dans le *Manitoba* par suite d'occupation, en vertu de l'acte trente trois *Victoria*, chap. 3, étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé ;

*Ordonné*, que le bill soit retiré.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier l'acte concernant les chemins et les réserves de chemins dans le *Manitoba*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger demain.

*M. Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 9 avril, 1883, pour un état (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation) de l'importation des instruments aratoires dans le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*, et des wagons, traîneaux et voitures, du 30 juin jusqu'au 31 décembre derniers. (*Documents de la session, No 103.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 9 avril, 1883, pour un état (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation) de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au *Manitoba* des autres provinces du *Canada*, entre le 1er juillet et le 31 décembre dernier. (*Documents de la session, No 103a.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 9 avril, 1883, pour un état (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation) de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au *Manitoba* des autres provinces du *Canada*, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier. (*Documents de la session, No 103b.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 26 avril, 1883, pour un état complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin, 1881 et 1882 ; indiquant la quantité ainsi déclarée à chaque port douanier, les noms des personnes qui ont fait la déclaration, les quantités retirées des entrepôts par chaque personne, et dans le cas d'exportation, le nom du navire ou du chemin de fer par lequel elles ont été transportées et le lieu d'exportation. Aussi, copie des acquit-à-caution en transit démontrant que telle houille a été déchargée dans les ports d'exportation. (*Documents de la session, No 36c.*)

L'ordre du jour étant lu pour la reprise du débat ajourné sur la motion proposée lundi le 30 avril dernier, qu'un ordre de la Chambre soit adressé à l'officier compétent, pour copie de toute correspondance, rapports, comptes et autres papiers relatifs à toute demande d'indemnité présentée par *D. B. Woodworth* et autres, pour du gravier que l'on prétend avoir été pris sur le terrain des réclamants pour l'usage de l'embranchement sur *Pembina* du *Pacifique* canadien ; aussi, copie de la preuve relative à cette demande faite devant le bureau des arbitres fédéraux, indiquant le montant demandé, la sentence (s'il en est) portée par les dits arbitres et quelles sommes ont été payées par suite de cette sentence.

Et la question étant de nouveau proposée, la Chambre reprend le dit débat ajourné.

Et la question étant mise aux voix, la question est résolue affirmativement.

Sir *John A. Macdonald* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution concernant les salaires du préfet et autres officiers de tout pénitencier établi en vertu des prescriptions de l'acte concernant les pénitenciers.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe alors la Chambre que Son Excellence le Gouverneur-Général ayant été mis au fait de l'objet de la dite résolution, la recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'il est expédient de décréter qu'il sera loisible au Gouverneur en conseil de fixer, de temps à autre, les sommes à être payées annuellement au préfet et aux autres officiers et serviteurs de tout pénitencier établi en vertu des prescriptions du bill concernant les pénitenciers,—tenant compte du nombre de prisonniers détenus dans ces établissements, de la responsabilité inhérente à leurs charges respectives, de la durée du service et du labeur qui leur est imposé ; mais tels salaires ne dépasseront pas les sommes spécifiées dans l'annexe qui suit :—

*Annexe A.*

Préfet, salaire au plus.....	\$3,000
et au moins.....	\$1,000
Sous-préfet, au plus.....	1,400
et au moins.....	600
Gardien en chef, au plus.....	900
et au moins.....	500
Aumônier, au plus.....	1,200
et au moins.....	400
Assistant-aumônier, au plus.....	500
et au moins.....	300
Médecin-chirurgien, au plus.....	1,800
et au moins.....	400
Comptable, au plus.....	1,000
et au moins.....	500
Instituteur, au plus.....	600
et au moins.....	250
Garde-magasin, au plus.....	900
et au moins.....	400
Economé, au plus.....	700
et au moins.....	400

(Si les deux charges sont réunies, le salaire pourra être celui du garde-magasin.)



Maitre de métier en chef, au plus .....	1,100
et au moins .....	700
Maitre de métier, au plus .....	750
et au moins .....	500
Gardien de l'hôpital, au plus .....	750
et au moins .....	500
Mécanicien, au plus .....	900
et au moins .....	500
Fermier-jardinier, au plus .....	650
et au moins .....	500
Gardien, au plus .....	600
et au moins .....	400
Garde, au plus .....	600
et au moins .....	350
Commissionnaire, au plus .....	600
et au moins .....	400
Conducteur d'attelage, au plus .....	400
et au moins .....	300
Autres serviteurs, un salaire n'excédant pas par jour .....	1
Matrone, au plus .....	550
et au moins .....	250
Aide-matrone, au plus .....	350
et au moins .....	200
Deuxième aide-matrone, au plus .....	250
et au moins .....	175
Institutrice, au plus .....	250
et au moins .....	120

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Rykert fait rapport que le comité a passé une résolution.

Ordonné, que le rapport soit maintenant reçu.

M. Rykert fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*.— Qu'il est expédient de décréter qu'il sera loisible au Gouverneur en conseil de fixer, de temps à autre, les sommes à être payées annuellement au préfet et aux autres officiers et serviteurs d'aucun pénitencier établi en vertu des prescriptions du bill concernant les pénitenciers,—tenant compte du nombre de prisonniers détenus dans ces établissements, de la responsabilité inhérente à leurs charges respectives, de la durée du service et du labeur qui leur est imposé ; mais tels salaires ne dépasseront pas les sommes spécifiées dans l'annexe qui suit :—

#### ANNEXE A.

Préfet, salaire d'au plus .....	\$3,000
et d'au moins .....	\$1,000
Sous-préfet, au plus .....	1,400
et au moins .....	600
Gardien en chef, au plus .....	900
et au moins .....	500
Aumônier, au plus .....	1,200
et au moins .....	400
Assistant-aumônier, au plus .....	500
et au moins .....	300

Médecin-chirurgien, au plus.....	1,800
et au moins.....	400
Comptable, au plus.....	1,000
et au moins.....	500
Instituteur, au plus.....	600
et au moins.....	250
Garde-magasin, au plus.....	900
et au moins.....	400
Economé, au plus.....	700
et au moins.....	400
(Si les deux charges sont réunies, le salaire pourra être celui du garde-magasin.)	
Maître de métier en chef, au plus.....	1,100
et au moins.....	700
Maître de métier, au plus.....	750
et au moins.....	500
Gardien de l'hôpital, au plus.....	750
et au moins.....	500
Mécanicien, au plus.....	900
et au moins.....	500
Fermier-jardinier, au plus.....	650
et au moins.....	500
Gardien, au plus.....	600
et au moins.....	400
Garde, au plus.....	600
et au moins.....	350
Commissaire, au plus.....	600
et au moins.....	400
Conducteur d'attelage, au plus.....	400
et au moins.....	300
Autres serviteurs, un salaire n'excédant pas par jour.....	1
Matrone, au plus.....	550
et au moins.....	250
Aide-matrone, au plus.....	350
et au moins.....	200
Deuxième aide-matrone, au plus.....	250
et au moins.....	175
Institutrice, au plus.....	250
et au moins.....	120

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill du Sénat intitulé : "Acte qui amende l'acte du Service Civil du Canada, 1882," et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Rykert fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Ordonné, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat, intitulé : " Acte portant amendement de l'acte du bureau des postes, 1875," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé sans amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill modifiant " l'Acte concernant les charges de receveur-général et de ministre des Travaux Publics," relativement aux pouvoirs du ministre des Chemins de fer et Canaux, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant la réglementation et la perception des droits et péages pour l'usage des travaux construits par le gouvernement pour faciliter la descente du bois de construction et de charpente dans les rivières et cours d'eau.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'il est expédient de pourvoir plus amplement à la réglementation et à la perception des péages et droits pour l'usage des travaux construits par le gouvernement pour faciliter la descente du bois de construction et de charpente dans les rivières et cours d'eau ; d'autoriser le Gouverneur en conseil à faire des règlements dans ce sens ; d'exiger l'attestation assermentée de déclarations relatives à ces matières, et d'imposer des amendes pour infraction à tels règlements ; et de prescrire que le bois de construction et de charpente, et ses produits, seront assujétis à tels péages et droits et pourront être saisis jusqu'à paiement de tels péages et droits.

Résolution à rapporter.

---

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Rykert* fait, en conséquence, rapport de la résolution, et laquelle est lue comme suit :

*Résolu*, qu'il est expédient de pourvoir plus amplement à la réglementation et à la perception des péages et droits pour l'usage des travaux construits par le gou-

vernement pour faciliter la descente du bois de construction et de charpente dans les rivières et cours d'eau ; d'autoriser le Gouverneur en conseil à faire des règlements dans ce sens ; d'exiger l'attestation assermentée de déclarations relatives à ces matières, et d'imposer des amendes pour infraction à tels règlements ; et de prescrire que le bois de construction et de charpente, et ses produits, seront assujétis à tels péages et droits et pourront être saisis jusqu'à paiement de tels péages et droits.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que M. Costigan ait la permission de présenter un bill établissant de nouvelles dispositions concernant la réglementation et la perception des péages sur les glissoires et autres ouvrages de l'État construit pour faciliter la descente des bois de service et en grume.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre, — lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : " Acte pour amender et refondre la législature sur les pénitenciers," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger demain.

*Ordonné*, que la résolution concernant les pénitenciers, adoptée par la Chambre aujourd'hui, soit renvoyée au dit comité.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill concernant le maître de havre du havre des *Trois-Rivières*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Valin fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la *Gazette du Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour diverses impressions, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses imprévues, sujettes à un arrêté du conseil et dont un compte en détail sera soumis au parlement durant les premiers quinze jours de la prochaine session, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour commutation de remise de droits sur articles importés pour l'usage de l'armée et de la marine, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du gouvernement des Territoires du *Nord-Ouest*, y compris chaussées, ponts, passages d'eau et aide aux écoles, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du gouvernement de *Kéwatin*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses probables de la mise en vigueur de la loi relative au commerce des spiritueux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la refonte des lois fédérales, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au rabais sur le fonds de retraite, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour compensation aux membres de la police à cheval du *Nord-Ouest* pour blessures reçues dans l'exécution de leurs devoirs, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction des casernes de la gendarmerie à cheval, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'exposition internationale des produits des pêcheries, *Londres*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'étude des lacs *Supérieur* et *Huron*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour l'achat de rapports et livres de droit pour la bibliothèque du département de la justice, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au paiement de la moitié des frais de publication des cas décidés en vertu de l'acte de l'*Amérique Britannique* du Nord, 1867, collections et impressions par *John R. Cartwright*, écuyer, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et treize mille cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses suivantes en rapport avec les poids et mesures et le gaz, savoir : appointements des inspecteurs et sous-inspecteurs des poids et mesures, \$13,800; appointements des inspecteurs de gaz, \$11,300; loyers, combustible, frais de voyages, frais de port, papeterie, etc., P. et M., \$18,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat et la distribution d'échantillons de farine, etc., et autres dépenses nécessaires en vertu de la loi, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec les petits revenus, savoir : ministère du revenu de l'intérieur, \$8,000; ministère de l'intérieur, \$2,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit;

---

Mardi, 8 mai 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures et dix minutes, mardi matin, la Chambre s'ajourne alors.

---

Mardi, 8 mai, 1883.

PRIÈRE.

Sir *Hector L. Langevin*, du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes, présente à la Chambre le seizième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération le bill du Sénat intitulé : " Acte pour incorporer la compagnie canadienne des Télégraphes Rapides (à responsabilité limitée)," et est convenu de le rapporter avec un amendement.

Il a aussi pris en considération l'amendement fait par le Sénat au bill à l'effet d'amender l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley*, et recommande qu'il soit adopté avec un amendement.

Au sujet des clauses C et D du dit amendement, votre comité désire attirer respectueusement l'attention de la Chambre, conformément à l'article 63 du règlement, sur le fait qu'aucune mention de ces dispositions n'est faite dans l'avis ou la pétition concernant le dit bill.

M. *Ives*, du comité des Bills privés, présente à la Chambre le neuvième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a pris en considération les amendements faits par le Sénat au bill à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la Société des Missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada*, et il a décidé que ces amendements, à l'exception de celui fait à la page 2, ligne 2, soient adoptés, et que le bill soit renvoyé au Sénat pour la raison suivante :—" Que le Parlement du *Canada* n'ayant pas juridiction dans les questions de droit civil qui relèvent des législatures des provinces, il ne devrait pas prescrire les termes et conditions auxquels les transports devront être faits à la société, laissant les lois de chaque province statuer sur tels transports."

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril, 1883, pour copie de la correspondance échangée entre quelques personnes que ce soit, relativement à la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de la Baie Liverpool ; aussi, copie des pétitions, et des levés et rapports des ingénieurs du gouvernement, avec l'évaluation du coût du dit brise-lames, depuis 1870 jusqu'à 1882. (*Documents de la session, No. 52b.*)

Et aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 21 février 1883, demandant copie des renseignements recueillis par l'entremise des officiers du gouvernement et de toute correspondance avec les autorités impériales ou autrement, touchant la durée de la saison de navigation dans la baie d'*Hudson*, indiquant, en autant qu'on a pu s'en assurer, les dates auxquelles les détroits sont suffisamment libres pour permettre le passage des steamers ou des voiliers, les sondages qui ont été pratiqués, et dans quelle étendue la baie se congèle, si c'est en totalité ou seulement sur une distance de quelques milles à partir du rivage.

Aussi, copie de tous rapports et documents relatifs aux ressources probables de la baie d'*Hudson*, indiquant approximativement le nombre et la valeur des baleines, loups-marins, morses et marsouins capturés annuellement dans ses eaux; si les rumeurs qui circulent sur l'abondance de la morue dans diverses parties de la baie ont été reconnues comme authentiques, et quelles sont, sur sa côte orientale, les rivières les plus avantageuses pour la pêche du saumon.

Aussi, copie de tous rapports sur les richesses minières des régions voisines de la baie et des îles qu'elle renferme, indiquant dans quelle partie ou a trouvé de la houille, et quelles sections du pays sont reconnues comme contenant du minerai de fer, de cuivre et de plomb ainsi que des métaux précieux.

Aussi, une carte de la baie d'*Hudson* et des détroits faisant voir les explorations les plus récentes. (*Documents de la session, No. 104.*)

*M. Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 avril 1883, pour copie de la correspondance échangée depuis le 1er janvier, 1877, jusqu'au 31 mars, 1883, entre le département de la marine et des pêcheries à Ottawa, et l'inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brunswick, et des rapports adressés au département par le dit inspecteur au sujet de la réclamation de l'ex-garde-pêche, *Amos Perley*, de *Chatham*, pour services se rattachant à la pêcherie d'éperlans de *Miramichi* pendant les années 1876, 1877 et 1878. (*Documents de la session, No. 37d.*)

*M. Bowell* met aussi devant la Chambre, la copie certifiée d'un rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, en date du 2 mai, 1883, concernant l'affectation d'une somme de \$50,000 au moins, à titre de prime d'encouragement aux pêcheurs. (*Documents de la session, No. 37c.*)

*M. Massue*, du comité spécial chargé de s'enquérir de la nécessité de passer une loi pour empêcher la fraude dans la fabrication des engrais agricoles, présente à la Chambre le rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a l'honneur de faire rapport à votre honorable Chambre qu'il a obtenu des informations de divers agronomes et autres (un précis analytique des renseignements fournis par eux est annexé à ce rapport), et que ces informations démontrent clairement que les engrais agricoles sont falsifiés.

En conséquence votre comité recommande qu'il soit passé quelque mesure législative dans le but de faire disparaître le mal existant.

PRÉCIS analytique des rapports reçus en réponse à une circulaire relative à la pureté des engrais agricoles.

1	Daniel McFarlane.....	Sec. de la Soc. Agricole, Huntington, Q.	Un Certificat devrait être donné lors de la vente.
2	James A. Cochrane.....	Éleveur de bétail, Compton, Q.	Les fabricants devraient être obligés de fournir une analyse.

Précis analytique des rapports reçus en réponse à une circulaire relative à la pureté des engrais agricoles.

3	J. M. Browning.....	Elmhurst, Longueuil, Q.....	Il devrait être passé une loi obligeant le vendeur à donner à l'acheteur un engrais pur.
4	W. Hargraft.....	Marchand de grains, Oobourg, O.	N'a jamais entendu parler de falsification.
5	Lyman, Sous Cie.....	Fabricants, Montréal, Q.....	Les engrais sont purs autant que nous sachions.
6	R. Windatt.....	Sec. Soc. Agricole de Durham-Ouest.	Supposés être purs, mais ne devraient être vendus qu'après analyse.
7	Wm. Brown.....	Prof. d'agriculture et directeur de la ferme, Collège Agric. d'Ontario.	Nomination d'un analyste public auquel des échantillons pourraient être envoyés par les acheteurs.
8	Basile Vannier.....	Sec. Tres., Soc. d'Agric. du comté de Châteauguay.	Les engrais distribués l'an dernier ont donné de pauvres résultats bien que considérés purs.
9	J. J. H. Marsan.....	L'Assomption.....	Nomination d'un analyste expert.
10	John Ferguson, M.P.....	Welland, O.....	Le gouvernement devrait nommer un inspecteur compétent.
11	Ralph Kalar.....	Stamford, comté de Welland.	Nomination d'un inspecteur par le gouvernement pour examiner tous les engrais.
12	F. M. Beamish.....	Port Hope, O.....	Nullement falsifiés.
13	John A. Bruce et Cie.....	Grainetiers, Hamilton, Ont.	Donne la description de divers engrais, le lieu de la falsification, et la qualité qu'ils vendent, mais rien de plus.
14	J. A. Simmers.....	Grainetiers, Toronto, Ont.....	Nomme les qualités les meilleures en usage et aussi suggère que le fabricant devrait fournir une analyse à tous les acheteurs.
15	John Foct.....	Sec. Soc. d'Agric. de Durham-Est.	Nomination d'un inspecteur de tous les engrais artificiels.
16	.....	.....	Le gouvernement devrait employer un chimiste qui analyserait les différents échantillons.

Sir *Leonard Tilley*, propose, secondé par M. *Bowell*, que demain, cette Chambre se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant l'avance d'une somme de \$100,000, aux commissaires du havre de Québec pour compléter le bassin de radoub de Lévis.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe alors la Chambre, que Son Excellence le gouverneur-général ayant été informé de l'objet de cette motion, la recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera en comité général.

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par M. *Bowell*, que demain cette Chambre se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant le taux d'intérêt payable par les commissaires du havre de Québec sur certaines sommes qui leur ont été avancées.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe la Chambre, que Son Excellence le Gouverneur-Général ayant été informé de l'objet de cette motion, la recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera en comité général.



L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat, intitulé : " Acte qui amende l'acte du service civil du Canada, 1882," étant lu ;

Sir *Hector L. Langevin* propose, secondé par sir *Charles Tupper*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

*M. Blake*, propose comme amendement, secondé par *M. Laurier*, que tous les mots après " maintenant " jusqu'à la fin de la question, soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre afin d'ajouter au paragraphe 3 de la clause 34, article 6, les mots suivants :— " lorsque l'intérêt public l'exigera, mais les nominations faites sous l'autorité de ce paragraphe, autres que celles des maîtres de poste et des percepteurs des villes, ne seront faites que sur un rapport donnant le motif de telles nominations."

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe, avec les amendements.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat, et informe leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements, auxquels elle demande leur concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(En comité.)

1. Résolu, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et onze mille sept cent cinquante piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, améliorations à *Saint-Jean*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. Résolu, qu'une somme n'excédant pas douze mille cinq cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, savoir : prolongement du chemin jusqu'à *Halifax*, quai et élévateur, quai à charbon, prolongement jusqu'à *Halifax*, *T. Bently* pour terrains, dommages aux terres, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. Résolu, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante et huit mille six cent cinquante piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, matériel roulant, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. Résolu, qu'une somme n'excédant pas cent trente mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'embranchement de *Saint-Charles* et passage entre *Lévis* et *Québec*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. Résolu, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingt-huit mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du cap *Traverse*, *Ile du Prince-Edouard*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. Résolu, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses générales, chemins de fer, explorations et inspections, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. Résolu, qu'une somme n'excédant pas mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la statistique des chemins de fer, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. Résolu, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-cinq mille deux cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer une indemnité à la ville de *Pembroke* pour changement du tracé du chemin de fer, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent trente mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Lachine*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent trente mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal de *Cornwall*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal de *Williamsburg*, construction d'une entrée et d'une écluse à la tête du canal du *Rapide Plat*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des rivières et canaux du *Saint-Laurent*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Murray*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Welland*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Welland*, construction d'un coursier entre le réservoir et la rivière *Chippewa*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante-six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec la navigation de la rivière *Trent*, construction d'écluses et amélioration de la navigation entre *Lakefield* et le lac *Balsam*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quatre-vingt-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Sainte-Anne*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Carillon*, digues et glissoire, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante et un mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Grenville*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et quinze mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Tay*—constructions, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face à diverses dépenses, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux frais de construction d'un pont tournant à *Valleyfield*, canal de *Beauharnois*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux frais de construction d'un drain entre la ville et le canal de *Cornwall*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses du canal *Welland*, curage des contre-fossés, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Burlington*—construction de jetées, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour le relèvement de la navigation de la vallée de la *Trent*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction de portes et d'écluses, de jetées, en amont et en aval de l'écluse, élargissement du canal *Saint-Ours*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-quatre mille cent piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du caral au *Chambly*, exhaussement des levées, approfondissement du canal, reconstruction de bajoyers d'écluses, etc., pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *F. deau*, savoir: construction d'un nouveau bureau à *Ottawa*, \$3,000; approches du pont au chûtes de *Jones*, \$500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face à diverses dépenses, savoir: divers travaux auxquels il n'est pas autrement pourvu, \$5,000; levée de plans et inspections, \$10,000; arbitrages et sentences arbitrales, \$5,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux millions cinq cent mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial—réparations et frais d'exploitation, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'embranchement du chemin de fer de *Windsor*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent trente-neuf mille cinq cent quatre-vingt-quatre piastres, imputables sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de réparations et d'exploitation des canaux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-six mille trois cent vingt piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements et dépenses contingentes des préposés aux canaux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt et un mille deux cent dix piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses et frais de perception des droits de glissoires et d'estacades, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-seize mille deux cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de réparations et d'exploitation des ports et glissoires, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la ligne de télégraphe entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la terre ferme, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

39. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques terrestres et câbles sous-marins, service des côtes et îles du golfe *Saint-Laurent*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

40. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques, *Manitoba* et Territoires du *Nord-Ouest*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

41. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-sept mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques, *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

42. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du service général, télégraphes et signaux, y compris bulletins de pêche, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

43. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais et dépenses contingentes de l'agent des télégraphes, *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

44. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux millions deux cent trente-huit mille trois cent dix piastres et cinquante centins imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des postes, savoir: *Ontario*, \$1,007,070; *Québec*, \$548,323; *Nouveau-Brunswick*, \$191,640; *Nouvelle-Ecosse*, \$216,570; *Ile du Prince-Edouard*, \$19,400; *Colombie Britannique*, \$72,187.50; *Manitoba*, *Kéewatin* et le *Nord-Ouest*, \$153,120, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Mercredi, 9 mai, 1883.*

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui, cette Chambre se formera de nouveau en comités des Subsidés.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommiss et de construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada* (à responsabilité limitée)," avec plusieurs amendements, auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers," avec plusieurs amendements, auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a adopté les amendements faits par cette Chambre au bill intitulé : " Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement," avec un amendement conséquent au bill, auquel il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommiss et de construction de chemins de fer de la Puissance du *Canada* (à responsabilité limitée)," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre procède à la prise en considération de l'amendement conséquent fait par le Sénat au bill intitulé : " Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement," lequel est lu pour la première et la seconde fois, et est adopté.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement conséquent.

Et la séance ayant continué jusqu'à minuit et quinze minutes, mercredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Mercredi, 9 mai, 1883.

PRIÈRE.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes sont lues et reçues :—

De *John Cathcart Hutchison*, de la cité de *Toronto* ; demandant que le ministre de la Justice communique sa décision finale dans l'affaire de la succession de feu *John Hutchison*, de *Ramsay*.

D'*Isabella Murray* et autres, de la province d'*Ontario* ; demandant qu'aucunes licences ne soient accordées aux particuliers pour vendre des boissons enivrantes en même temps que des épiceries ou autres marchandises ; que la vente de liqueurs aux mineurs soit prohibée ; que des licences soient refusées aux propriétaires d'hôtels qui ne sont pas appropriés pour recevoir les voyageurs ; que le nombre des licences soient limité plus que par les lois provinciales existantes ; et que des pénalités plus fortes soient imposées pour infractions à la loi.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 30 avril, 1883, pour copie de la sentence arbitrale sur la demande d'indemnité pour dommages présentée par l'entrepreneur du canal de *Grenville et Carillon* en vertu du contrat en vigueur en 1871-72, et un état des sommes payées aux termes de ce contrat. (*Documents de la session*, No. 105.)

Ordonné, que sir *Charles Tupper* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier de nouveau " l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," et de déclarer que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux pour l'avantage du *Canada*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

1. Résolu, qu'une somme n'excédant pas soixante mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour l'exploration géologique, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

A six heures p. m., M. l'Orateur quitte le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie p. m.

*Sept heures et demie p.m.*

L'ordre pour les Bills Privés est appelé en vertu de l'article 19 du règlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill du Sénat, intitulé : " Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada* ;" et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Wells* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu* que le bill passe avec les amendements.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements auxquels elle demande leur concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill du Sénat intitulé : "Acte pour constituer en corporation la compagnie canadienne de télégraphes rapides (à responsabilité limitée) ;" et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Sprule* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe, avec les amendements.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements, auxquels elle demande leur concours.

L'amendement fait par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Crédit Valley*," est lu la seconde fois.

M. *Blake* propose, secondé par M. *Charlton*, que cette Chambre ne concoure pas avec le Sénat dans les clauses C. et D. du dit amendement pour les raisons suivantes :

"Parce qu'en tenant compte des faits,—

1° que la compagnie du chemin de fer de *Crédit Valley* est une compagnie provinciale constituée par la législature d'*Ontario* ;

2° qu'elle a reçu de l'aide des municipalités d'*Ontario* au montant de \$1,165,000, sous diverses conditions ;

3° qu'elle a reçu de l'aide de la législature locale au montant de \$457,500 ;

4° que cette aide a été donnée à condition que le gouvernement local puisse obliger la compagnie à conclure des arrangements, à être réglés par le gouvernement local, pour des pouvoirs de circulation, ou pour des arrangements de transport par d'autres compagnies sur son chemin ; et à condition de fournir des rapports et renseignements au gouvernement local ; et à certaines conditions quant à la détention de ses rails ;

5° que la compagnie est actuellement sujette au contrôle de la législature locale, et que ses taux et péages sont réglés par des lois locales ;

6° que les conditions auxquelles les octrois municipaux ont été faits, peuvent être maintenant rendues obligatoires par la législature locale ;

7° qu'il est du ressort de la législature locale d'autoriser l'affermage du chemin à la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien à des conditions qui lui paraîtront équitables ;

8° qu'aucune demande n'a été faite à cette fin à la législature locale ;

9° qu'il n'a pas été donné avis de l'intention de s'adresser au parlement du *Canada* pour obtenir la législation comprise dans l'amendement ;

10° qu'il n'a été présenté aucune pétition demandant l'amendement,—il n'est pas expédient d'adopter une législation qui aura pour effet d'enlever le chemin de fer à la juridiction provinciale et de remettre au parlement du *Canada* son contrôle exclusif, sans donner l'avis requis par les ordres permanents de la Chambre, ou auou-

avis ou pétition quelconque, et sans donner aux parties intéressées l'opportunité de s'expliquer sur la question ;

Et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise ; et la question est résolue négativement.

M. *Cameron* (*Victoria*) propose, secondé par M. *McCarthy*, que le dit amendement soit modifié en y ajoutant la clause suivante : "6. Si, à aucune époque ultérieure, la compagnie du chemin de fer de *Credit Valley* conclut des conventions de fusion ou d'affermage, ou d'exploitation collective, avec la compagnie du Grand Tronc, ou des conventions pour l'usage commun de leurs lignes respectives, soit directement au moyen d'aucune compagnie affermant ou contrôlant sa ligne, alors les pouvoirs conférés par les clauses 3 et 4 de cet acte, cesseront et se termineront."

Et la motion étant mise aux voix, la question est résolue affirmativement.

Le dit amendement ainsi modifié, est alors adopté.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement avec un amendement, auquel elle demande leur concours.

Les amendements faits par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la Société des Missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada*," sont lus pour la seconde fois.

Le premier amendement est adopté.

Sur motion de M. *McCarthy*, secondé par M. *Cameron* (*Victoria*), le second amendement est désapprouvé pour la raison suivante : "le parlement du *Canada* n'ayant pas juridiction dans les questions de droit civil qui relèvent des législatures des provinces, il ne devrait pas prescrire les termes et conditions auxquels les transports devront être faits à la société, laissant les lois de chaque province statuer sur tels transports."

Alors les amendements subséquents sont adoptés.

*Résolu*, qu'il soit envoyé un message au Sénat communiquant à Leurs Honneurs la raison pour laquelle cette Chambre a désapprouvé le second des dits amendements.

*Ordonné*, que le greffier porte le dit message, le bill et ses amendements au Sénat.

Le comité des Subsidés siège de nouveau.

(*En comité.*)

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente et un mille huit cent quatre-vingts piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour gratuités annuelles au fonds des sauvages, *Ontario* et *Québec* et les provinces maritimes, savoir : sauvages de *Québec*, \$4,200 ; achat de couvertures de laine pour les sauvages âgés et infirmes, *Ontario* et *Québec*, \$1,600 ; écoles des sauvages dans *Ontario* et *Québec*, de *Nouveau-Brunswick* et la *Nouvelle-Ecosse*, \$10,400 ; annuités en vertu du traité *Robinson*, \$15,680 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages de la *Nouvelle-Ecosse* en général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages du *Nouveau-Brunswick* en général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Ile du Prince-Edouard* en général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, de la *Colombie-Britannique*, savoir : Sauvages de la *Colombie-Britannique*, en général, \$23,250 ; arpentages, \$7,700 ; commission des réserves, \$11,055 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent quatre-vingt-onze mille soixante et quatre piastres et soixante et sept centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Manitoba* et le *Nord-Ouest*.—estimation en général, savoir ; annuités \$197,425 ; instruments aratoires, \$10,398.22 ; outils, \$1,925.77 ; bestiaux \$4,375 ; grains de semence, \$5,500 ; munitions et ficelle, \$5,833 ; provisions fournies lors des paiements des annuités, \$38,780.85 ; approvisionnements aux sauvages sans ressources, \$355,233.83 ; vêtements, \$5,000 ; écoles, \$11,204 ; arpentages, \$18,000 ; fermes, gages, \$30,864 ; fermes, entretien, \$7,825 ; Sioux, \$4,000 ; dépenses en général, \$82,700 ; maison et bureau du commissaire, \$12,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent seize mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police à cheval du *Nord-Ouest*, savoir ; Solde de la police, y compris l'état-major et solde additionnelle aux cultivateurs, jardiniers et artisans, \$155,000 ; rations, \$51,100 ; fourrage, \$58,400 ; combustible et éclairage, \$11,500 ; habillements, \$37,000 ; réparations, renouvellement, remonte, armes et munitions, \$47,000 ; médicaments, fortifications et dépenses de l'hôpital, \$5,000 ; livres et papeterie, \$2,000 ; frais de transport, guides et charretiers, journaliers et courriers, \$45,000 ; dépenses contingentes, \$4,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'arpentages, des terres fédérales, imputable sur le capital, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante mille quatre cent dix-neuf piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des terres fédérales imputable sur le revenu, commission des terres, service extérieur, *Winnipeg*, savoir : appointements du commissaire, \$5,000 ; appointements du secrétaire, \$2,000 ; 4 aides, \$3,816 ; appointements de l'inspecteur des agences, \$3,200 ; frais de voyages, \$1,200 ; dépenses contingentes, combustible, éclairage, frais de port, télégrammes, etc., \$4,880 ; messagers, \$350 ; appointements de l'inspecteur des townships des sociétés de colonisation, \$3,000 ; dépenses contingentes, frais de voyages, etc., \$1,000 ; agent des terres de la couronne, *Winnipeg*, \$2,400 ; sous-agent des terres de la couronne *Winnipeg*, \$1,200 ; douze agents locaux des terres fédérales, à \$1,200 chacun, \$14,400 ; onze sous-agents locaux des terres fédérales à \$1,098 chacun, \$12,078 ; un sous-agent à \$1,000, 1 à \$900 et 3, à \$700, \$4,000 ; 1 messenger, \$350 ; dépenses contingentes, y compris loyer de bureau, combustible, etc., \$12,000 ; agents des bois de la couronne, *Winnipeg*, approvisionnements, \$1,600 ; teneur de livres \$1,200 ; agent des bois de la couronne, *Edmonton*, appointements, \$1,200 ; 2 agents des bois de la couronne, à \$1,200 chacun, \$2,400 ; dépenses contingentes y compris les gardes forestiers, \$6,500 ; papeterie, impressions pour le service extérieur, \$4,000 ; conseil d'examen des arpenteurs fédéraux, \$1,000 ; dépenses contingentes du bureau général pour le service extérieur, \$1,000 ; 12 guides à \$4 par jour chacun, y compris tous frais de transport et d'existence, pour 6 mois \$10,000 ; appointements de l'agent local et du personnel de son bureau ainsi que dépenses contingentes, *Colombie-Britannique*, \$10,645 ; commis surnuméraires au bureau général *Ottawa*, cartes géographiques, dépenses d'impressions et annonces et autres, \$30,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour subvenir aux dépenses en vertu de l'acte pour prévenir l'adulteration des aliments, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour communication quotidienne à la vapeur entre le *Cap Canseau* et *Port Hood*, avec escale au terminus du chemin de fer à *Port Mulgrave* et à tous autres endroits sur ce parcours qui pourront être désignés, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses d'impressions, papier d'imprimerie et reliure, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.



Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit;

Jeu*di*, 10 mai, 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui, cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Et la séance ayant continué jusqu'à une heure et dix minutes, jeudi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Jeu*di*, 10 mai, 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :—

Par M. *Innes*,—la pétition du presbytère de l'Eglise Presbytérienne en *Canada*.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 9 avril, 1883, demandant copie de la correspondance et des ordres en conseil, depuis le commencement de la dernière session, concernant les subventions ou octrois à la province du *Manitoba*. (*Documents de la session*, No. 108.)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 4 avril, 1883, pour un état indiquant les montants portés au compte de la dette publique de la Puissance du *Canada* qui ont été dépensés pour obligations de chemins de fer, canaux et navigation dans la *Colombie anglaise*, le *Manitoba*, *Ontario*, *Québec*, le *Nouveau-Brunswick*, l'*Ile du Prince-Edouard*, la *Nouvelle-Ecosse* proprement dite, l'*Ile du Cap-Breton*, jusqu'au 1er juillet, 1882; aussi, indiquant la superficie et la population de chacune de ces divisions de la Puissance du *Canada*, respectivement. (*Documents de la session*, No. 109.)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 9 avril, 1883, pour copie de toute communications relatives au steamer qui voyage entre *Campbellton*, *Gaspé* et les ports intermédiaires, en correspondance avec le chemin de fer Intercolonial. (*Documents de la session*, No. 40k.)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 11 avril 1883, pour un état faisant voir la réduction opérée par suite du changement apporté dans le mode de construction sur les sections A et B du chemin de fer du *Pacifique canadien* et le montant compris dans ce changement; aussi, un état indiquant le chiffre de chacun des paiements fait chaque mois aux entrepreneurs respectifs depuis l'adjudication des travaux; aussi, un état de toutes les réclamations présentées par les entrepreneurs de ces travaux et la date de chacune d'elles. (*Documents de la session*, No. 27p.)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février 1883, pour une carte ou des cartes montrant (1) le tracé du chemin de fer du *Pacifique* canadien jusqu'ou il a été approuvé ou construit; (2) le tracé jusqu'ou il a été proposé au gouvernement sans être encore approuvé; (3) le tracé de tout embranchement construit et de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, autant que le gouvernement en a reçu avis; (4) les terres mises en réserve pour la compagnie mais non encore cédées; (5) les terres cédées; (6) les terres demandées mais non encore mises en réserve. (*Documents de la session, No. 270.*)

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 février 1883, pour copie de toute la correspondance relative à la destitution de *John D. McMillan* de son emploi comme garde-pêche, et à la nomination à sa place de *David Baker*; aussi copie de tous ordres administratifs ou autres ordres touchant telles destitution et nomination ainsi que leurs causes. (*Documents de la session, No. 110.*)

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit:

*Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et douze mille cent quarante piastres et quatre-vingt-sept centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour frais de gestion et être distribuée comme suit:—Inspecteur des finances, \$2,600; bureau du sous-receveur-général, *Toronto*, \$7,600; auditeur et sous-receveur-général, *Montréal*, \$5,500; auditeur et sous-receveur-général, *Halifax*, \$11,000; auditeur et sous-receveur-général, *Saint-Jean*, \$10,500; auditeur et sous-receveur-général, *Winnipeg*, \$5,700; auditeur et sous-receveur-général, *Winnipeg*, frais de pension, \$850; auditeur et sous-receveur-général, *Victoria*, \$7,200; auditeur et sous-receveur-général, *Charlottetown, I.-P.-E.*, \$4,900; caisses d'épargnes rurales: *Nouveau-Bunswick, Nouvelle-Ecosse*, et *Colombie Britannique*, \$14,200; augmentation d'appointements et établissement de nouveaux bureaux, \$2,000; agents de *Londres*, commission sur paiements de \$5,660,136.79, intérêt sur la dette, \$23,300.68; commission et courtage sur \$478,698.23; fonds d'amortissement de l'emprunt consolidé, \$2,393.49; courtage sur \$274,795.75, fonds d'amortissement de l'emprunt du chemin de fer Intercolonial, \$686.99; courtage sur \$23,106.39, fonds d'amortissement de la terre de *Rupert*, \$70.02; courtage sur \$39,957.74, fonds d'amortissement de l'emprunt de la *Colombie Britannique*, \$99.89; courtage sur \$587,960.18, fonds d'amortissement, emprunt de 1874, 1875, 1876, 1878 et 1879, \$2,939.80; timbres anglais, frais de port et de télégraphie, \$7,000; dépenses se rattachant à l'émission et au rachat des billets fédéraux, y compris commis surnuméraire, \$7,000; impressions, annonces, inspection, frais de transport, etc., y compris commutation des droits de timbres et dépenses contingentes des caisses d'épargnes rurales, \$15,000; impression des billets fédéraux, \$35,000; dépenses se rattachant au bureau du sous-receveur-général à *Halifax*, y compris loyer, \$1,600, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille sept cent trente piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du bureau du secrétaire du gouverneur général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille sept cent cinquante-cinq piastres soit accordée à Sa majesté pour faire face aux dépenses du bureau du conseil privé de la Reine, pour le *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Justice, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille quatre cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Justice, division des pénitenciers, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-six mille neuf cent quatre-vingt-piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Milice, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille cent quatre-vingt-quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère du secrétaire d'Etat, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent trois mille cent trente-quatre piastres accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de l'Intérieur, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente et un mille deux cent quatre-vingt-sept piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des affaires des sauvages, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-neuf mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau de l'auditeur-général, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-huit mille cent vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministères des Finances et Conseil de la trésorerie, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-cinq mille sept cent douze piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère du revenu de l'Intérieur, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-deux mille neuf cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Douanes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante et un mille cent vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Postes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-trois mille soixante et cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de l'Agriculture, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante et un mille quatre cent trente piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Travaux Publics, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-trois mille deux cent trente piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du ministère des Chemins de fer et canaux, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante-trois mille neuf cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes des ministères, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau de la papeterie, (pour papeterie,) pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses qui entraîneront des changements probables dans le personnel du gouvernement civil ou autres, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la somme requise pour payer les dépenses contingentes du haut-commissaires du Canada à Londres, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ministères des Postes et des Finances—dépenses contingentes—pour payer les services des employés de la division des caisses d'épargne dans les ministères des Postes et des Finances, chargés de balancer les

comptes des déposants et de calculer les intérêts jusqu'au 30 juin, 1883, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux traitements des membres du bureau des examinateurs et autres découlant de l'acte du service civil, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-six mille sept cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'administration de la justice et être distribuée comme suit : administration de la justice, divers—y compris les Territoires du Nord-Ouest, \$15,000 ; frais de voyages des magistrats stipendiaires dans les Territoires du Nord-Ouest, \$2,500 ; allocations des circuits, Colombie Britannique, \$6,000 ; allocations pour voyages aux juges de la cour Suprême des cours de comté, Manitoba, \$2,500 ; rapporteur de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$2,000 ; commis du bureau du registraire de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$800 ; deuxième commis du bureau du registraire de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$600 ; premier messenger de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$500 ; second messenger de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$420 ; troisième messenger de la cour Suprême du Canada et de la cour de l'Echiquier, \$280 ; dépenses contingentes et déboursés, y compris l'impression, la reliure et la distribution des rapports et les frais de voyages des juges ; aussi, appointements des officiers, (shérif, huissier, etc.), dans les cours Suprêmes et de l'Echiquier du Canada et \$150 de livres pour les juges, \$5,000 ; divers déboursés se rattachant à la cour maritime d'Ontario, frais de voyages des juges, etc., \$100 ; appointements du registraire de la cour de vice-amirauté, Québec, \$666.66 ; salaire du prévôt de la cour de vice-amirauté, Québec, \$333.34, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police fédérale, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent douze mille huit cent soixante et dix-huit piastres et vingt-trois centins, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de Kingston, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-trois mille cinq cent quarante-six piastres et trente-six centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-cinq mille huit cent cinquante-six piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de Dorchester, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-deux mille deux cent trente-trois piastres et quatre-vingt-dix centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier du Manitoba, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt et un mille sept cent six piastres et quatre-vingt-trois centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de la Colombie Britannique, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-six mille sept cent trente-huit piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements du personnel et dépenses contingentes du Sénat, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et un mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements du personnel de la Chambre des Communes, d'après l'estimation du greffier, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des comités, commis surnuméraires de la session, etc., pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes de la Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de publication des *Débats* de la Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt huit mille quatre cent quatre-vingt-deux piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements et dépenses contingentes de la Chambre des Communes, d'après l'estimation du sergent d'armes, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au crédit pour la bibliothèque du Parlement, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

Les vingt-cinq premières résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

Les six résolutions suivantes étant lues la seconde fois, sont ajournées.

Alors les résolutions subséquentes étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille deux cent soixante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements des officiers et dépenses contingentes de la bibliothèque de la Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'impressions, reliure et distribution des lois, Chambre des Communes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements du greffier de la couronne en chancellerie, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes du greffier de la couronne en chancellerie, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'impressions diverses, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de livres de loi pour la Cour Suprême, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de reliure des journaux, etc., pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la collection et à la garde des archives, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant au "Patent Record," pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la préparation de la statistique criminelle, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du recensement (à voter de nouveau \$20,000), pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'exposition fédérale, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la statistique sanitaire, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour recueillir et compléter la statistique agricole, industrielle, etc., au *Manitoba* et dans les territoires du *Nord-Ouest*; et pour le même service ailleurs (à voter de nouveau) pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent dix-huit mille sept cent vingt et une piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'émigration et de quarantaine et être distribuée comme suit : Appointements des agents et employés de l'immigration; agent, *Québec*, \$1,650; sous-agent, *Québec*, \$1,050; commis, *Québec*, \$1,000; interprète norvégien, \$630; messenger, \$200; agent, *Montréal*, \$1,250; agent, *Ottawa*, \$1,250; agent, *Kingston*, \$1,250; agent, *Toronto*, \$1,600; agent, *Hamilton*, \$1,200; agent, *London, Ontario*, \$1,000; agent, *Halifax*, \$1,000; agent, *Saint-Jean*, \$1,600; agent, *Manitoba*, \$2,400; agent, *Brandon*, \$1,400; agent, *Qu'Appelle*, \$1,400; agent, territoires du *Nord-Ouest*, \$1,400; agent, *Prince-Arthur's-Landing*, \$1,000; appointements des agents d'immigration, bureau de *Londres, Angleterre*, \$6,241; appointements des agents en *Europe*, \$7,200; dépenses contingentes des agences canadiennes et autres (non européennes,) \$24,000; frais de voyages des agents en *Europe*, \$7,000; pour aider l'immigration et faire face à ses dépenses, \$450,000; appointements d'un interprète à *Winnipeg*, \$800; appointements d'un interprète à *Brandon*, \$800; subvention à la Société Montréalaise pour la protection des immigrants, \$1,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante et un mille sept cent soixante-et-six piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'immigration et de quarantaine, savoir : inspection médicale, *Québec*, \$1,600; quarantaine, *Gros-Isle*, \$9,566; quarantaine, *Saint-Jean, N. B.*, \$2,600; quarantaine, *Pictou, N. E.*, \$800; quarantaine *Halifax, N. E.*, \$3,400; quarantaine, *Charlottetown, I.P.E.*, \$1,000; quarantaine, *Victoria, C. B.*, \$2,000; quarantaine, *Ile Vancouver, C. B.*, \$1,700; lazaret de *Tracadie*, \$3,100; pour faire face aux dépenses des mesures à prendre pour la salubrité publique, \$18,000, savoir, salubrité publique, \$5,000; quarantaine des bestiaux, *Lévis*, \$5,000; quarantaine des bestiaux, *Ouest*, \$3,000; quarantaine des bestiaux, *Halifax*, \$5,000; maladie des bestiaux à *Pictou* (à voter de nouveau) \$8,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingts piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer la pension de *John Bright*, messenger, chambre d'assemblée, *Québec*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille neuf cent quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer les nouvelles pensions des miliciens, savoir : *Madame Caroline McEachern* et deux enfants, \$184; *Janet Anderson*, \$110; *Margaret McKenzie*, \$80; *Mary Ann Richey* et un enfant, \$288; *Mary Morrison*, \$80; *Louis Prud'homme*, \$110; *Virginie Charron* et un enfant, \$120; *Paul M. Robins*, \$146; *Charles T. Bell*, \$73; *Alex. Oliphant*, \$109.50; *Charles Luysden*, \$91.25; *Thomas Charters*, \$91.25; *Charles T. Robertson*, \$110; *Percy G. Routh*, \$400; *Richard S. King*, \$400; *George A. McKenzie*, \$73; *Edwin Hilder*, \$146; *Fergus Schofield*, \$73; *John Bradley*, \$109.50; *James Bryan*, \$109.50; enseigne *W. Fahey*, \$200; *Mary Hodgins* et trois enfants, \$191; *John Martin*, \$110; *Mme T. Thorburn*, \$150; *Mme P. T. Worthington* et un enfant, \$314; *Mme J. H. Elliott* et un enfant, \$120; *Ellen Kirkpatrick* et deux enfants, \$226; *Mme George Prentice* et trois enfants, \$352; *Mary Hanna Tempest* et un enfant, \$298; *T. Robinson*, \$50; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour subvenir à la pension des vétérans de la guerre de 1812, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille cent vingt piastres soit accordée à Sa Majesté pour frais de compensation aux pensionnaires au lieu de terres, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-neuf mille huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la solde de la division militaire et des états-majors de district, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la solde des majors de brigade, frais de transport, etc., pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent trente-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la milice, savoir : munitions, y compris, munitions d'artillerie et la fabrication de munitions de carabines à la fabrique de cartouches de *Québec*, \$25,000 ; uniforme, \$60,000 ; matériel, \$50,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des salles d'armes et soin des armes, y compris le salaire des chefs de matériel, conservateurs et gardiens, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quatre-vingt-dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'instruction militaire, savoir : allocation pour l'instruction militaire, \$40,000 ; solde des exercices et de toutes les autres dépenses se rattachant à l'instruction militaire des volontaires, \$250,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes et service général pour lesquels il n'est pas autrement pourvu, y compris l'aide accordée aux associations de carabiniers et aux musiques de corps régulièrement organisés, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer la subvention à l'association de tir du *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des salles d'exercice et champs de tir, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais du soin et entretien des propriétés cédées par les autorités impériales, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-neuf mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du collège militaire, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des écoles militaires, instruction militaire dans les collèges, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent vingt-cinq mille sept cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la solde, entretien et équipement des batteries d'artillerie de place "A" et "B" et des écoles d'artillerie à *Québec* et à *Kingston*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la contribution du gouvernement aux frais de l'envoi d'un détachement d'artillerie canadien à *Shoeburyness, Angleterre*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ottawa*, nouvel édifice, rue *Wellington*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille deux cents piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des travaux publics, savoir : édifices publics, *Nouvelle-Écosse* ; hôpital de la quarantaine, *Sidney*, \$2,000 ; édifices publics à *New-Glasgow*, \$12,000 ; station de la quarantaine des bestiaux, *Halifax*, \$5,000 ; douane, bureau de poste et caisse d'épargnes, *Truro*, \$1,000 ; édifices publics à *Antigonish*, \$3,500 ; bureau de poste, de douane, etc., *Windsor*, \$10,000 ; pénitencier, *Halifax*, \$1,400 ; hôpital de la marine de *Pictou*, \$2,300 ; édifices publics d'*Amherst*, \$10,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics à *Summerside, Ile du Prince-Edouard*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent sept mille deux cents piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Nouveau-Brunswick*, savoir : Hôpital de marine, *St-Jean*—achèvement, \$12,500 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Woodstock*, \$15,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Saint Stephens*, \$5,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Sussex*—achèvement, \$9,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., de *Moncton*, \$15,000 ; pénitencier de *Dorchester*, \$30,000 ; bureaux de poste, etc., de *Newcastle*, \$11,000 ; bureau de poste de *Carleton*, \$10,000 ; travaux d'amélioration, etc., édifices publics de *St-Jean*, \$700, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante-six mille cinq cents piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Québec*, savoir : Fortifications et édifices militaires de *Lévis*, \$3,200 ; fortifications de *Québec*, \$19,000 ; terrasse *Dufferin*—achèvement, \$2,500 ; citadelle de *Québec*, \$22,500 ; entrepôt de vérification, *Québec*, \$30,000 ; consolidation du roc, au pied de la citadelle, *Québec*—achèvement, \$1,500 ; conversion de l'ancien bureau de douane en bureau de poste, *Trois-Rivières*, \$5,000 ; bureaux de poste, de douane, etc., *Sherbrooke*, \$18,500 ; bureaux de poste et du revenu de l'intérieur, *Hull*—achèvement, \$10,000 ; station de la quarantaine de la *Grosse Ile*, \$1,000 ; salle d'exercice, *Montréal*, \$40,000 ; édifices fédéraux, *Montréal*, améliorations, etc., \$12,900 ; hôpital de marine, *Chicoutimi*, \$5,750 ; édifices du pénitencier de *St-Vincent de Paul*, \$18,950 ; matériaux et outils nécessaires aux détonus pour construction, \$9,050 ; édifices fédéraux, *Québec*—améliorations, \$3,000 ; édifices publics, *Sorel*, \$10,000 ; station des immigrants, *Lévis*, \$650 ; édifices militaires, y compris salle d'exercice, *Québec*, \$30,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent quarante-deux mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ontario*, savoir : bureau de poste, douane, etc., *Cornwall*, \$20,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Brockville*, \$10,000 ; fortifications et édifices militaires, *Kingston*, \$12,600 ; pénitencier, *Kingston*, \$15,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Belleville*—pour l'achèvement, \$17,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Hamilton*, \$125,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Stratford*—pour l'achèvement, \$13,000 ; bureau de poste, douane, etc., *St-Thomas*, \$28,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Chatham*, \$16,500 ; bureau de poste, douane, etc., *London*, \$3,600 ; bureau de poste, douane, etc., *Amherstburg*, \$10,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Galt*, \$8,000 ; bureau de poste, douane, etc., *Cobourg*—pour l'achèvement, \$7,000 ; bureau de poste, etc., *Clifton*, \$12,000 ; bureau de poste, etc., *Barrie*, \$12,000 ; bureau de poste, *Port Hope*, \$12,000 ; édifices fédéraux, *Toronto*—changements, renouvellement, \$7,800 ; bureau de poste, *Ottawa*—améliorations, etc., \$1,700 ; bureaux de douane et du revenu de l'intérieur, *Gananoque*, \$5,500 ; bureau de poste de *Kingston*—améliorations, etc., \$800 ; entrepôt de la vérification, *Belleville*, \$4,000 ; station des immigrants, *Hamilton*, \$500 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cents piastres, imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'un abri des immigrants, *Prince Arthur's Landing*, territoire en contestation, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et trois mille piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des



édifices publics, *Manitoba*, savoir, pénitenciers de *Manitoba*, \$40,000; édifices du parlement, *Winnipeg*; \$40,000; résidence du lieutenant-gouverneur, *Winnipeg*, \$33,000; bureau de poste, *Winnipeg*, \$50,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-neuf mille cent piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, territoires du *Nord-Ouest*, savoir, édifices publics en général, *T. N. O.*, \$5,000; asiles des aliénés ou hôpital fédéral, \$20,000; nouvelles prisons et maisons d'arrêt, \$10,000; nouveaux édifices publics, *Régina*, capitale des *T. N. O.*, \$20,000; abri des immigrants, *Qu'Appelle*, \$3,500; station des immigrants, à l'ouest de *Qu'Appelle*, \$600; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille sept cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Colombie Britannique*, savoir: station de quarantaine et dépendances, *Vancouver*, \$7,500; *New-Westminster*, bureau de poste, de douane, etc.—pour l'achèvement, \$11,500; *Nanaimo*, bureau de poste, douane, etc.—pour l'achèvement—\$22,750; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, imputables sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses des édifices publics généralement, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent deux mille quatre cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, réparations, meubles, chauffage, etc., savoir: réparations, meubles, chauffage, etc., \$175,000; terrains, édifices publics, *Ottawa*, \$7,500; enlèvement de la neige, édifices publics, *Ottawa*, \$1,800; chauffage, édifices publics, *Ottawa*, \$50,000; gaz, édifices publics, *Ottawa*, \$22,009; eau, édifices publics, *Ottawa*, \$12,100; allocation pour combustible et éclairage, *Rideau Hall*, \$8,600; service de téléphone, édifices publics, *Ottawa*, \$4,000; salaire des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, etc., des édifices publics du *Canada*, (ci-devant payés par les départements respectifs par lesquels ils étaient employés, \$22,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit:

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante-trois mille trois cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivière, *Nouvelle-Ecosse*, savoir: *Baie-aux-Vaches*, \$12,000; étang de *Bénacadie*,—pour achever les travaux, \$7,000; *Ingonish* sud, \$10,000; *Chéverie*, \$7,500; *Parrsboro*, ou rivière de l'île aux Perdrix,—achèvement, \$2,500; *Port-Hood*—achèvement, \$12,500; île *Coffin*,—achèvement, \$2,900; port *Lorne*,—achèvement, \$500; havre des Trois-Brasses, \$1,000; île de la Petite-Espérance, 1,250; *Arichat* ouest, \$1,200; *L'Ardoise*, \$5,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Île du Prince-Edouard*, *Cascumpègue*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-treize mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Nouveau-Brunswick*, savoir: Port de *Saint-Jean*—brise-lames à la *Pointe-du-Nègre*,—achèvement, \$71,000; rivière *Topique* et rivière *Saint-Jean*, en amont de la *Grande Chute*, \$5,000; rivière *Saint-Jean*, de la rivière des Chutes à l'*Ile-aux-Ours*, \$2,000; rivière *Madawaska*, \$1,000; baie du *Rocher*,—brise-lames, \$4,000; *Sainte-Marie*, \$1,500; *Grand-Lac* et *Jemseg*, \$5,000; addition à la jetée *Anderson's Hollow*, \$4,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour réparations et améliorations des ports et rivières—provinces maritimes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et dix-sept mille sept cent piastres, imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Québec*, savoir : *New Carlisle*—la municipalité ayant voté \$1,000, \$6,000; *Trois-Pistoles*, \$1,500; *Rivière-du-Loup* (en bas)—achèvement, \$1,000; rivière *Saguenay*—amélioration du chenal, en aval de *Chicoutimi*, \$7,000; rivière *Saguenay*—agrandissement de la grande décharge à partir du lac *Saint-Jean*, \$5,000; rivière *Saguenay*—relevé hydrographique du lac *Saint-Jean*, \$4,000; baie *Saint-Paul*,—les autorités municipales fournissant \$3,000; \$12,000; fleuve *Saint-Laurent*, pour enlever les chaînes, ancrs, cailloux, etc., \$5,000; rivière *Nicolet*, port de refuge, \$15,000; rivière *Yamaska*, \$18,000; *Saint-Zotique*, \$4,500; *Rivière-du-Lièvre*, \$1,000; réparations et améliorations générales—ports et rivières *Québec*, \$10,000; port de *Philipsburg*, baie de *Missisquoi*, lac *Champlain*—la municipalité fournissant un montant égal, \$4,000; étang du *Nord*, travaux à continuer, \$9,000; *Saint-François*, *Ile d'Orléans*, \$6,000; quai de l'hôpital de marine, *Québec*, \$2,000; *Matane*, \$5,000. *Ile-aux-Coudres*—pour l'achèvement des travaux, \$500; *Berthier* (en bas), pour l'achèvement des travaux, \$7,500; rivière *Blanche*—pour l'achèvement des travaux, \$5,000; rivière *Saint-Louis*, \$10,000; jetée de *Chicoutimi*, \$1,500; *Lano-raie*,—la localité fournissant \$1,500, \$5,000; *Percé*, \$10,000; rivière *Batiscan*, \$2,000; quai de la Reine, *Québec*,—améliorations aux quais et au bâtiment, \$8,200; jetée du *Bic*, \$7,500; *Rivière Saint-François*, \$1,500 pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante et sept mille trois cents piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ontario*, savoir : port de *Cobourg*, lac *Ontario*, \$20,000; *Port-Hope*, *L. O.*, \$14,000; port de *Toronto*, *L. O.*, \$117,500; port de *Rondeau*, lac *Erié*, \$4,000; *Kincardine*, lac *Huron*, \$7,000; *Port Elgin*, *L. H.*,—pour l'achèvement, \$6,100; *Goderich*, *L. H.*, \$5,000; port *Collingwood*, *L. H.*, \$26,000; *Warton*, *L. H.*, \$5,000; *Meaford*, pour l'achèvement, \$3,000; port de *Kingston*, \$12,500; *Petit-Courant*, *L. H.*—pour l'achèvement, \$10,000; améliorations et réparations générales, ports et rivières, *Ontario*, \$8,000; *Kinsville*, lac *Erié*, \$5,000; rivière *Sydenham*, \$5,000; *Newcastle*, amélioration du port,—pour l'achèvement, \$8,000; *Ile Chantry*, *L. H.*, \$5,000; rivière *Otonabee*, \$1,200; *Little Bear Creek*, \$5,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Manitoba*, savoir : rivière *Rouge*, embranchement de la rivière, \$12,000; améliorations et réparations générales, ports et rivières, *Manitoba*, \$1,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, territoires du *Nord-Ouest*, savoir, rivière *Saskatchewan*,—améliorations, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Colombie Britannique*, savoir : améliorations et réparations générales, ports et rivières, *Colombie Britannique*, \$2,000; haut de la rivière *Fraser*—amélioration du *Canon aux Liards*, \$10,000; rivière *Stickeen*, \$2,000; port de *Victoria*—examen, \$3,000; pour l'année finissant le 30 juin, 1881.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour les ports et rivières généralement et être imputée sur le revenu, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent cinquante-trois mille six cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses du dragage, savoir : nouvel outillage de dragage, \$64,000; nouvel outillage de dragage, *Manitoba*, \$37,500; bateau pour enlever les chicots, *Colombie Britannique*, \$15,000; réparation des dragueurs, \$25,100; *Nouveau-Brunswick*, *Nouvelle-Ecosse*, *Ile du Prince-Edouard*, \$52,000; *Ontario*, \$20,000; *Québec*, \$20,000; *Colombie Britannique*, \$5,000; service général, \$5,000; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille huit cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ponts et chaussées, savoir : pont aux rapides des *Joachims*, rivière *Ottawa*—pour l'achèvement, \$10,000 ; sentiers, ponts, etc., territoires du *Nord-Ouest*, \$1,800 ; pont suspendu *Union, Ottawa*, \$1,000 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des télégraphes, lignes de terres et câbles sous-marins—pour le service des côtes et des îles du bas du fleuve, du golfe *St-Laurent* et des provinces Maritimes, savoir : réparation au câble entre la terre ferme et le *Grand Manan*, \$1,000 ; pour relier la *Pointe des Monts* avec la ligne télégraphique construite et en opération sur la rive nord du *St-Laurent* au moyen de câbles sous-marins et des lignes de terre, et pour prolonger la ligne de terre jusqu'à la rivière *Moisie*, \$28,000 ; ligne télégraphique, *Chatham à Escuminac*, \$3,000 ; ligne télégraphiques, *Manitoba* et les territoires du *Nord-Ouest*, savoir : ligne de télégraphe de *Prince Arthur's Landing, vid Winnipeg*, et la jonction de *Qu'Appelle* à la *Colombie Britannique*, \$10,000 ; ligne de télégraphe de *Saskatchewan à Prince Albert*, les pôtdeaux étant donnés gratis au gouvernement, \$7,000 ; lignes télégraphiques, *Colombie Britannique*, savoir : nouveau câble sous-marin entre l'*Ile Vancouver* et le territoire de *Washington vid Victoria* et la *Pointe aux Anglais*, ou la ligne de terre à partir de *Victoria* jusqu'au cap *Beal* via le port de *San Juan*, avec câble sous-marin jusqu'au port *Neeah*—cap *Flattery*, territoire de *Washington*, \$18,500 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-quinze mille deux cent quarante piastres et quatre-vingt-cinq centins, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face à différentes dépenses, savoir : divers travaux pour lesquels il n'est pas autrement pourvu, \$10,000 ; explorations et inspections, \$25,000 ; arbitrages, \$5,000 ; édifices et travaux militaires—réparations, améliorations et construction, \$37,500 ; pour élever un monument à la mémoire de feu sir *George Cartier*, bart., \$9,000 ; classement des documents et transcription des écritures des livres du ci-devant département des Travaux Publics, se rapportant aux travaux, actuellement sous le contrôle du département, \$1,650 ; galerie nationale des beaux arts, \$1,500 ; réclamation de *W. L. Macaulay* se rattachant à la construction de casernes à *Fort Garry*, \$3,590.85 ; pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

*M. Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *Halifax* et *Saint-Jean, vid Yarmouth*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur sur les lacs *Huron* et *Supérieur*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille six cent quarante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *San Francisco* et *Victoria, Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur avec les *Iles de la Madeleine*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour communication à la vapeur entre *Grandmanan, N. B.* et la terre ferme, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention pour une année, à \$50,000 par année, à être payée à une ligne de steamers faisant le service entre le *Canada*, les *Antilles* et la *Brésil*, à condition que le gouvernement du *Brésil* paie une égale somme, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention à une ligne de steamers faisant le service bis-mensuel entre la *France* et *Québec*, à condition que le gouvernement français donne une somme égale au montant fourni par la Puissance du *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention en faveur d'une ligne de steamers faisant le service alternativement entre *Liverpool* ou *Londres*, ou toutes deux, et *Saint-Jean, N. B.* et *Liverpool*, ou *Londres* ou toutes deux et *Halifax, N. B.*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention aux vapeurs faisant le service entre *Campbellton, N.-É., Gaspé* et les ports intermédiaires ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur de port *Mulgrave*, terminus du prolongement est, à la baie *Est, Cap-Breton*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *Halifax* et *St-Pierre*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour accorder une subvention de \$1,500 par voyage, pour cinq voyages de steamers, aller et retour, entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la *Grande Bretagne*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur d'*Halifax* à *Murray Harbour* et *Charlottetown*, alternativement, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre le *Canada* et *Anvers*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre le *Canada* et l'*Allemagne*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant cent vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses d'entretien et réparations, pour service par voie de mer dans les eaux intérieures, des vapeurs *Napoléon III, Druid, Newfield, Sir James Douglass, Northern Light* et *La Canadienne*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer la somme nécessaire pour un vapeur devant remplacer le *Glendon*, pour l'année finissant le 20 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour examens des capitaines et seconds, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat de canaux et appareils de sauvetage, pour récompenser les personnes qui ont fait des sauvetages, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des enquêtes sur les naufrages et accidents et recueillir des renseignements sur les sinistres maritimes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'enregistrement des navires en *Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à

Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'impression de la liste triennale des navires, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police riveraine de *Montréal* et *Québec*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour enlever les obstacles à la navigation des rivières, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et quatre mille vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements et allocations des gardiens de phares, service côtier, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des agences, loyers et dépenses contingentes des phares et service côtier, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante et quinze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'entretien et réparations des phares, sifflets de brume, bouées et balises, établissement de refuge et dépôts de provisions, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du phare du *Cap Race*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour achever la construction d'un nouveau phare à *Land's Head*, entrée de la rivière *Fraser, C.-B.*—\$5,000 (à voter de nouveau), pour l'année finissant le 30 juin 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction d'un phare au récif de *Colchester*, lac *Erie*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des stations de signaux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille sept cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des institutions scientifiques, savoir : Observatoire, *Toronto*, \$5,250 ; observatoire, *Kingston*, \$300 ; observatoire, *Montréal*, \$500 ; observatoire, *Nouveau-Brunswick*, \$1,500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à l'allocation pour les observatoires météorologiques, y compris les instruments et les frais des dépêches signalant les tempêtes, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante-six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des hôpitaux de marine, savoir : Hôpital de la marine des immigrants, *Québec*, \$20,000 ; hôpital de *Ste-Catherine, Ont.*, \$500 ; hôpital de *Kingston, Ont.*, \$500 ; hôpitaux, etc., dans les provinces de *Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince-Edouard* et *Colombie Britannique*, \$3,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour secours pour marins naufragés ou invalides, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'inspection des bateaux à vapeur pour l'année finissant le 30 juin 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'inspection des compagnies d'assurances, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. Rykert, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille huit cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses du chemin de fer du *Pacifique* canadien, *Canada Central*, (subvention,) pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent cinquante mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du *Pacifique* canadien, *Prince Arthur's Landing* à la *Rivière Rouge*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois millions cinq cents mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du *Pacifique* canadien, *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin du *Pacifique* canadien, stations, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq millions cinq cent mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la subvention à la compagnie du chemin de fer du *Pacifique* canadien, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. Rykert, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent soixante et six mille quatre cent quarante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de perception du revenu des douanes, appointements et dépenses contingentes aux différents ports, savoir : dans la province d'*Ontario*, \$237,995 ; dans la province de *Québec*, \$198,620 ; dans la province du *Nouveau-Brunswick*, \$89,705 ; dans la province de la *Nouvelle-Ecosse*, \$106,260 ; dans la province du *Manitoba*, \$40,650 ; dans les Territoires du *Nord-Ouest*, \$8,000 ; dans la province de la *Colombie Britannique*, \$26,350 ; dans la province de l'*Ile du Prince-Edouard*, \$20,800 ; pour faire face aux changements qui pourront être nécessaires dans le personnel des douanes, \$5,000 ; appointements et frais de voyages des inspecteurs de ports et frais de voyages des autres officiers en tournée d'inspection, \$18,000 ; dépenses contingentes du bureau principal, impressions, papeterie, annonces, frais de télégraphie, etc., pour les différents ports d'entrée, \$13,000 ; pour faire face aux dépenses probables se rattachant à la commission des douanes et aux service préventif extérieur, y compris des appointements de \$800 au commissaire des douanes comme président de la commission, \$15,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent dix mille cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des pêcheries, salaires et déboursés des garde-pêches et des gardiens, savoir : *Ontario*, \$13,500 ; *Québec*, \$16,000 ; *Nouvelle-Ecosse*, \$16,500 ; *Nouveau-Brunswick*, \$13,000 ; *Ile du Prince-Edouard*, \$3,500 ; *Colombie-Britannique*, \$2,600 ; *Manitoba*, *Kéwatin*, Territoires du *Nord-Ouest*, \$4,000 ; pisciculture, passes-migratoires et banes d'huîtres, \$35,000 ; dépenses judiciaires et incidentes relatives aux pêcheries, \$1,000 ; annonces, \$1,000 ; établissement de pisciculture, C.B., (à voter de nouveau), \$4,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'achèvement et construction de phares et signaux de brume, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quatre-vingt-huit mille trois cent quatre-vingt piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'accise, savoir : appointements des officiers et inspecteurs de l'accise, y compris ceux des stagiaires, \$203,680 ; dépenses se rattachant à l'amélioration du classement, eu

vertu de l'acte du Service Civil, d'après les résultats des examens de l'accise, \$14,100; pour augmenter le salaire des principaux officiers chargés de la surveillance dans les grandes distilleries et fabriques, \$1,600; frais de voyages, loyer, combustible, papeterie, etc., \$44,000; allocation aux percepteurs de douane sur droits perçus par eux, \$3,500; service préventif, \$6,500; pour estampilles et estampillage des tabacs canadiens et importés, conformément aux dispositions de la 43<sup>e</sup> *Victoria*, chapitre 19, et autres dépenses qu'exige la perception des droits sur le tabac, \$12,000; dépenses spéciales pour mettre le ministre en mesure d'acheter du naphthé de bois et autres articles de même nature, qu'il fournira aux fabricants, en entrepôt, ainsi que le veut l'acte 43 *Victoria*, chapitre 19, section 21, dépense qui sera remboursée ensuite par les fabricants, \$2,000; commission aux vendeurs d'estampilles, pour le tabac canadien en torquettes, \$1,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'inspection et mesurage de bois, bureau de *Québec*, savoir : 1 surintendant, \$2,000; 1 sous-surintendant et teneur de livres, \$1,600; 1 caissier, \$1,400; 3 commis de la spécification, \$1,800; 1 messenger, \$400; 8 commis de la spécification, etc., pour 8 mois, savoir : 1 à \$1,000; 2 à \$700; 3 à \$600 et 2 à \$550, \$5,300; 1 aide de teneur de livres, \$1,100; émoluments des inspecteurs-mesureurs de bois, \$45,000; dépenses contingentes, \$4,000; bureau de *Montréal*, 1 surintendant, \$900; 2 teneurs de livres et commis de la spécification, \$1,000; émoluments des inspecteurs-mesureurs de bois, \$2,500; dépenses contingentes, \$300; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. *Rykert*, du comité des subsides, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la *Gazette du Canada*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour diverses impressions, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses imprévues, sujettes à un arrêté du conseil et dont un compte en détail sera soumis au parlement durant les premiers quinze jours de la prochaine session, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour commutation de remise de droits sur articles importés pour l'usage de l'armée et de la marine, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du gouvernement des Territoires du *Nord-Ouest*, y compris chaussées, ponts, passages d'eau et aide aux écoles, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du gouvernement de *Kéwatin*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses probables de la mise en vigueur de la loi relative au commerce des spiritueux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à la refonte des lois fédérales, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au rabais sur le fonds de retraite, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa

Majesté pour faire face aux dépenses pour compensation aux membres de la police à cheval du *Nord-Ouest* pour blessures reçues dans l'exécution de leurs devoirs, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction des casernes de la gendarmerie à cheval, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'exposition internationale des produits des pêcheries, *Londres*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses se rattachant à l'étude des lacs *Supérieur* et *Huron*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour l'achat de rapports et livres de droit pour la bibliothèque du département de la justice, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au paiement de la moitié des frais de publication des cas décidés en vertu de l'acte de l'*Amérique Britannique* du Nord, 1367, collections et impressions par *John R. Cartwright*, écuier, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et treize mille cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses suivantes en rapport avec les poids et mesures et le gaz, savoir : appointements des inspecteurs et sous-inspecteurs des poids et mesures, \$43,800; appointements des inspecteurs de gaz, \$11,300; loyers, combustible, frais de voyages, frais de port, papeterie, etc., P. et M., \$18,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat et la distribution d'échantillons de farine, etc., et autres dépenses nécessaires en vertu de la loi, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec les petits revenus, savoir : ministère du revenu de l'intérieur, \$8,000; ministère de l'intérieur, \$2,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les treize premières résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

Les deux résolutions suivantes étant lues la seconde fois, sont ajournées.

Alors les résolutions subséquentes étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent soixante et onze mille sept cent cinquante piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, améliorations à *Saint-Jean*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille cinq cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, savoir : prolongement du chemin jusqu'à *Halifax*, quai et élévateur, quai à charbon, prolongement jusqu'à *Halifax, T. Bentley* pour terrains, dommages aux terres, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante et huit mille six cent cinquante piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, matériel roulant, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent trente mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'embranchement de *Saint-Charles* et passage entre *Lévis* et *Québec*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingt-huit mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du cap *Traverse, Ile du Prince-Édouard*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.



6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses générales, chemins de fer, explorations et inspections, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la statistique des chemins de fer, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-cinq mille deux cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer une indemnité à la ville de *Pembroke* pour changement du tracé du chemin de fer, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent trente mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Lachine*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent trente mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal de *Cornwall*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal de *Williamsburg*, construction d'une entrée et d'une écluse à la tête du canal du *Rapide Plat*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des rivières et canaux du *Saint-Laurent*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Murray*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Welland*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Welland*, construction d'un coursier entre le réservoir et la rivière *Chippewa*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante-six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec la navigation de la rivière *Trent*, construction d'écluses et amélioration de la navigation entre *Lakefield* et le lac *Balsam*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quatre-vingt-huit mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Sainte-Anne*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent soixante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Carillon*, digues et glissoire, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante et un mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Grenville*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et quinze mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Tay*—constructions, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face à diverses dépenses, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux frais de construction d'un pont tournant à *Valleyfield*, canal de *Bequharnois*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux frais de construction d'un drain entre la ville et le canal de *Cornwall*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire aux dépenses du canal *Welland*, curage des contre-fossés, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Burlington*—construction de jetées, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour le relèvement de la navigation de la vallée de la *Trent*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction de portes et écluses, de jetées, en amont et en aval de l'écluse, élargissement du canal *Saint-Ours*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-quatre mille cent piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du canal *Chambly*, exhaussement des levées, approfondissement du canal, reconstruction de bajoyers d'écluses, etc., pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du canal *Rideau*, savoir: construction d'un nouveau bureau à *Ottawa*, \$3,000; approches du pont au chûtes de *Jones*, \$500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face à diverses dépenses, savoir: divers travaux auxquels il n'est pas autrement pourvu, \$5,000; levée de plans et inspections, \$10,000; arbitrages et sentences arbitrales, \$5,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux millions cinq cent mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial—réparations et frais d'exploitation, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'embranchement du chemin de fer de *Windsor*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent trente-neuf mille cinq cent quatre-vingt-quatre piastres, imputables sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de réparations et d'exploitation des canaux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-six mille trois cent vingt piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements et dépenses contingentes des préposés aux canaux, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt et un mille deux cent dix piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses et frais de perception des droits de glissoires et d'estacades, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-seize mille deux cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de réparations et d'exploitation des ports et glissoires, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la ligne de télégraphe entre l'*Ile du Prince-Edouard* et la terre ferme, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

39. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques terrestres et câbles sous-marins, service des côtes et îles du golfe *Saint-Laurent*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

40. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-quatre mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques, *Manitoba* et Territoires du *Nord-Ouest*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

41. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-sept mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques, *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

42. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du service général, télégraphes et signaux, y compris bulletins de pêche, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

43. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais et dépenses contingentes de l'agent des télégraphes, *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

44. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux millions deux cent trente-huit mille trois cent dix piastres et cinquante centins imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des postes, savoir: *Ontario*, \$1,007,070; *Québec*, \$548,323; *Nouveau-Brunswick*, \$191,640; *Nouvelle-Ecosse*, \$216,570; *Ile du Prince-Edouard*, \$19,400; *Colombie Britannique*, \$72,187,50; *Manitoba*, *Kéwatin* et le *Nord-Ouest*, \$153,120, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. *Li'kert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour l'exploration géologique, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente et un mille huit cent quatre-vingts piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour gratuités annuelles au fonds des sauvages, *Ontario* et *Québec* et les provinces maritimes, savoir; sauvages de *Québec*, \$4,200; achat de couvertures de laine pour les sauvages âgés et infirmes, *Ontario* et *Québec*, \$1,600; écoles des sauvages dans *Ontario* et *Québec*, de *Nouveau-Brunswick* et la *Nouvelle-Ecosse*, \$10,400; annuités en vertu du traité *Robinson*, \$15,600; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages de la *Nouvelle-Ecosse* en général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages du *Nouveau-Brunswick* en général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Ile du Prince-Edouard* en général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, de la *Colombie-Britannique*, savoir; Sauvages de la *Colombie-Britannique*, en général, \$23,250; arpentages, \$7,700; commission des réserves, \$11,055, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent quatre-vingt-onze mille soixante et quatre piastres et soixante et sept centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Manitoba* et le *Nord-Ouest*, — estimation en général, savoir; annuités \$197,425; instruments aratoires, \$10,398.22; outils, \$1,925.77; bestiaux \$4,375; grains de semence, \$5,500; munitions et ficelle, \$5,833; provisions fournies lors des paiements des annuités, \$38,780.85; approvisionnements aux

sauvages sans ressources, \$355,233,83 ; vêtements, \$5,000 ; écoles, \$11,204 ; arpentages, \$18,000 ; fermes, gages, \$30,864 ; fermes, entretien, \$7,825 ; Sioux, \$4,000 ; dépenses en général, \$82,700 ; maison et bureau du commissaire, \$12,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent seize mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police à cheval du *Nord-Ouest*, savoir ; Solde de la police, y compris l'état-major et solde additionnelle aux cultivateurs, jardiniers et artisans, \$155,000 ; rations, \$51,100 ; fourrage, \$58,400 ; combustible et éclairage, \$11,500 ; habillements, \$37,000 ; réparations, renouvellement, remonte, armes et munitions, \$47,000 ; médicaments, fortifications et dépenses de l'hôpital, \$5,000 ; livres et papeterie, \$2,000 ; frais de transport, guides et charretiers, journaliers et courriers, \$45,000 ; dépenses contingentes, \$4,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'arpentages, des terres fédérales, imputable sur le capital, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante mille quatre cent dix-neuf piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des terres fédérales imputable sur le revenu, commission des terres, service extérieur, *Winnipeg*, savoir : appointements du commissaire, \$5,000 ; appointements du secrétaire, \$2,000 ; 4 aides, \$3,816 ; appointements de l'inspecteur des agences, \$3,200 ; frais de voyages, \$1,200 ; dépenses contingentes, combustible, éclairage, frais de port, télégrammes, etc., \$4,880 ; messagers, \$350 ; appointements de l'inspecteur des townships des sociétés de colonisation, \$3,000 ; dépenses contingentes, frais de voyages, etc., \$1,000 ; agent des terres de la couronne, *Winnipeg*, \$2,400 ; sous-agent des terres de la couronne *Winnipeg*, \$1,200 ; douze agents locaux des terres fédérales, à \$1,200 chacun, \$14,400 ; onze sous-agents locaux des terres fédérales à \$1,098 chacun, \$12,078 ; un sous-agent à \$1,000, 1 à \$900 et 3 à \$700, \$4,000 ; 1 messenger, \$350 ; dépenses contingentes, y compris loyer de bureau, combustible, etc., \$12,000 ; agents des bois de la couronne, *Winnipeg*, approvisionnement, \$1,600 ; teneur de livres \$1,200 ; agent des bois de la couronne, *Edmonton*, appointements, \$1,200 ; 2 agents des bois de la couronne, à \$1,200 chacun, \$2,400 ; dépenses contingentes y compris les gardes forestiers, \$6,500 ; papeterie, impressions pour le service extérieur, \$4,000 ; conseil d'examen des arpenteurs fédéraux, \$1,000 ; dépenses contingentes du bureau général pour le service extérieur, \$1,000 ; 12 guides à \$4 par jour chacun, y compris tous frais de transport et d'existence, pour 6 mois \$10,000 ; appointements de l'agent local et du personnel de son bureau ainsi que dépenses contingentes, *Colombie-Britannique*, \$10,645 ; commis surnuméraires au bureau général *Ottawa*, cartes géographiques, dépenses d'impressions et annonces et autres, \$30,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour subvenir aux dépenses en vertu de l'acte pour prévenir l'adultération des aliments, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour communication quotidienne à la vapeur entre le *Cap Canseau* et *Port Hood*, avec escale au terminus du chemin de fer à *Port Mulgrave* et à tels autres endroits sur ce parcours qui pourront être désignés, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante mille piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses d'impressions, papier d'imprimerie et reliure, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

La Chambre procède à la prise en considération des résolutions suivantes, rapportées du comité des Subsidés aujourd'hui, et qui ont été alors ajournées ; et elles sont lues de nouveau comme suit :

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police fédérale, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent douze mille huit cent soixante et dix-huit piastres et vingt-trois centins, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de *Kingston*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-trois mille cinq cent quarante-six piastres et trente-six centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de *Saint-Vincent-de-Paul*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-cinq mille huit cent cinquante-six piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de *Dorchester*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-deux mille deux cent trente-trois piastres et quatre-vingt-dix centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier du *Manitoba*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt et un mille sept cent six piastres et quatre-vingt-trois centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du pénitencier de la *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin, 1884.

Et les dites résolutions sont adoptées.

La Chambre procède à la prise en considération ultérieure des quatorzième et quinzième résolutions rapportées du comité des Subsidés aujourd'hui, et qui ont été alors ajournées ; et elles sont lues de nouveau comme suit :

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses pour l'achat de rapporters et livras de droit pour la bibliothèque du département de la justice, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au paiement de la moitié des frais de publication des cas décidés en vertu de l'acte de l'*Amerique-Britannique* du Nord, 1867, collections et impressions par *John R. Cartwright*, écuier, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Et les dites résolutions sont adoptées.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département du secrétaire d'état, augmentation autorisée par la loi des appointements de deux commis à partir du premier avril 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize piastres et soixante et sept centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des douanes, augmentations des appointements pour le mois de juin 1882, du premier commis, division de la statistique, promu de la première classe, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingt-douze piastres et 50 centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des postes, savoir : augmentation d'appointements de \$1,500 à \$1,800 pour le mois de juin 1882, par suite de la promotion d'un commis de 1ère classe, *S. Smith*, au grade supérieur suivant, \$25 ; différence des appointements payées à *M. C. O. Doucet*, pour l'exercice finissant le 30 juin 1883, savoir \$520 et les appointements auxquels il avait droit et qui auraient dû lui être payés, \$167.50, pour la dite période, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante-trois piastres et soixante-et-quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du

département de la marine et des pêcheries, savoir : augmentation des appointements d'un commis de première classe, W. P. Anderson, du 15 au 30 juin 1882, \$16.67; augmentation des appointements d'un commis de la 1ère classe, F. Gourdeau, du 15 au 30 juin 1882, \$2.08; balance des appointements du secrétaire particulier du ministre de la marine et des pêcheries, \$225, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent trente-huit piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département du revenu de l'Intérieur, savoir : A. E. Chateauvert, pour remplir les fonctions de M. Doyon, pendant la maladie de ce dernier, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit cent soixante et quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département de l'Agriculture, savoir : gratification au secrétaire du département pour avoir rempli depuis mars 1882 les fonctions du sous-chef, absent pour cause de maladie, tel que prescrit par la section 11 de l'acte du service civil du *Canada* 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau de l'auditeur général, somme additionnelle pour dépenses contingentes, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit cent trente-quatre piastres soit accordée à Sa Majesté pour rembourser à la veuve de feu le juge *McKenzie*, la somme payée par son mari au juge *Boyd* pour avoir rempli ses fonctions pendant sa maladie, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit cent vingt piastres soit accordée à Sa Majesté pour ajouter au crédit voté pour les dépenses contingentes de la cour Suprême du *Canada*, le montant payé pour les livres achetés de M. *George Duval*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux paiements des dépenses faites dans la cause de *Russell vs. Woodward*, devant le comité judiciaire du Conseil Privé du Royaume-Uni, sur appel de la cour Suprême du *Nouveau-Brunswick*, (à voter de nouveau \$5,500), pour l'année finissant le 30 juin 1883.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille neuf cent soixante et quatre piastres et soixante et quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la Chambre des Communes, savoir ; frais additionnels des témoins, sténographes, etc., \$1,000 ; pour payer des copistes surnuméraires employés dans le bureau de la couronne en chancellerie, \$2,000 ; pour dépenses faites depuis le 1er juillet dans le but de compléter les débats de la dernière session, \$4,964.75 ; montant additionnel nécessaire pour les débats de la session actuelle, \$5,000 pour l'année finissant le 30 juin 1883.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille six cent sept piastres et quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la bibliothèque, savoir ; pour acheter 30 exemplaires des "Laws and amendments thereto relating to building societies, Loan companies, Joint Stock companies, Bank and banking and other Laws appertaining to monetary institutions, \$120 ; pour acheter 30 exemplaires du " *Dominion Annual Register and Review* " de 1882, \$90 ; pour pourvoir à l'achat de livres concernant le *Canada* et provenant de la bibliothèque de feu le Dr. *O'Callaghan*, \$1,525 ; pour payer 40 exemplaires des vols. 5, 6 et 7 des décisions de la cour suprême, \$300 ; pour payer 50 exemplaires de " *L'Histoire du Canada*," par *F. X. Garneau*, \$300 ; 2 exemplaires de " *L'Histoire des Canadiens Français, de Sulte*," \$64 ; 10 exemplaires des " *Débats de la Législature de Québec*," \$50 ; 5 exemplaires de " *Scot in British N. A.*," \$10 ; pour payer des livres de droit à *Rowse* et *Hutchison*, \$148.15 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille six cent quatre-vingt-dix-neuf piastres et neuf centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction d'abris temporaires pour les immigrants à *Lévis* par suite d'un incendie qui a détruit les barraques des immigrants en juin dernier, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-neuf mille quatre-vingt-trois piastres et soixante et onze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de transports d'immigrants de Québec à divers points de l'Ouest, par suite du refus du gouvernement d'Ontario de payer sa quote-part, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatorze mille trois cent quatre-vingt-sept piastres et dix centins, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses à l'hôpital général de Winnipeg, pour des patients non-résidents du Manitoba, entre le 8 avril, 1883, et le 30 mars, 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face à des dépenses additionnelles à faire jusqu'au 30 juin, l'augmentation de l'immigration ayant dépassé les prévisions, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à Madame Edward Duckett le montant qui aurait dû être payé à feu son mari comme pension de retraite, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille sept cent cinquante piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses de la milice et défense, savoir : pour donner des médailles d'or aux huit tireurs du peloton, envoyé à Wimbledon en 1881, lesquels ont concouru pour la coupe Kolapore cette année-là, \$250 ; pour la solde et l'entretien d'une garde à l'hôtel du gouvernement, \$2,500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

Résolutions à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Rykert fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu demain.

M. Rykert informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

M. Pope, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 28 février, 1883, pour un état faisant connaître le nombre d'agents d'émigration ou de personnes (autres que ceux mentionnés sur les listes officielles et publiées) employés par le gouvernement ou par le département de l'Agriculture et envoyés du Canada en Europe qui ont retiré un salaire du gouvernement pendant les années civiles 1881 et 1882 ; les noms des personnes ainsi employées ; les instructions qu'elles ont reçues ; les conditions de leur engagement ; la période pendant laquelle chaque personne a été ainsi employée, et les appointements payés à chacune d'elles. (*Documents de la session, No 93b*)

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements :

Bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du Pacifique et l'Asie."

Bill intitulé : " Acte à l'effet de constituer en corporation la Cie des Piliers et Estacades et d'amélioration des Quinze."

Bill intitulé : " Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien."

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à demain.

Vendredi, 11 mai, 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par M. *Gigault*,—la pétition de Noël *Brosseau* et autres, des paroisses de *Saint-George de Henryville* et *Saint Athanase*, comté d'*Iberville*; et autres des paroisses de *Saint-Valentin* et *Saint-Jean l'Evangeliste*, comté de *Saint-Jean, Québec*.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 7 mai 1883, pour un état des montants collectifs des primes d'assurance contre le feu perçues, et des pertes payées, pendant chacune des années 1880, 1881 et 1882, dans chacune des cités suivantes : *Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax* et *Saint-Jean, N.-B.*, par les différentes compagnies d'assurance autorisées à faire affaires en ce pays. (*Documents de la session, No. 12c.*)

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 4 mars 1883, pour copie des papiers et de la correspondance échangée entre le gouvernement et l'administration du pilotage dans la *Colombie anglaise* ou toutes autres personnes, dans cette province, concernant les pilotes et le pilotage. (*Documents de la session, No. 111.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre du 6 mars 1883, pour copie de toute correspondance, requêtes, rapports d'explorations, rapports et recommandations d'inspecteurs et autres, touchant l'établissement et le site de stations de sauvetage à des endroits dangereux sur la côte du lac *Ontario* et autres nappes d'eau de l'intérieur, le genre d'appareils à être employés et le mode d'administration de ces stations; aussi tous autres rapports sur la construction et le fonctionnement des stations de sauvetage des pays étrangers, que le gouvernement peut avoir en sa possession. (*Documents de la session, No. 112.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 26 février 1883, pour un état contenant le nom, l'âge et l'origine de toutes les personnes qui ont été nommées permanemment ou employées temporairement, dans les bureaux des douanes, des postes ou de l'accise, à *Montréal*, depuis le 1er mai dernier jusqu'au 20 février courant, le montant du salaire alloué à chacun des dits employés. Aussi les noms des employés dans les bureaux de la douane et de l'accise, qui se trouvent inscrits sur la liste du service civil, ayant droit à une pension. (*Documents de la session, No. 13b.*)

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Rykert*,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans les quatrième et cinquième rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de la Chambre, pendant la présente session,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le cinquième rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de la Chambre, pendant la présente session.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

*Résolu*, que les ordres du gouvernement auront la priorité lundi prochain.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements.

Bill intitulé : "Acte pour amender l'acte des élections fédérales 1874."



Bill intitulé: "Acte modifiant l'Acte concernant les charges de receveur-général et de ministre des Travaux Publics," relativement aux pouvoirs de ministre des Travaux Publics," relativement aux pouvoirs de ministre des chemins de fer et canaux."

Bill intitulé: "Acte concernant le maître de havre de *Trois-Rivières*."

Aussi, le Sénat n'insiste pas sur son second amendement au bill intitulé: "Acte à l'effet d'amender l'Acte pour incorporer la société des missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en *Canada*," auquel cette Chambre n'a pas donné son concours.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du *Canada*," avec un amendement, auquel il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité*.)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'embranchement de la baie *Georgienne*, chemin de fer du Pacifique, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du Pacifique à l'ouest de la rivière *Rouge*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille quatre cent-vingt-trois piastres et quatre-vingt-douze centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la route *Dawson*—pour payer à *Jas. Dick* le montant de la sentence arbitrale, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-treize mille deux cents piastres imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer à *Jos. Whitehead*, section 15, chemin de fer du Pacifique, la différence entre le coût des travaux et les prix stipulés, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-treize mille quatre cents piastres, imputables sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la somme à payer à *Purcell* et compagnie pour le matériel roulant transporté au gouvernement suivant les termes de leur contrat, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-sept mille cent cinquante piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial,—améliorations à *Saint-Jean*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et quatorze mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemins de fer Intercolonial,—prolongement d'*Halifax*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face au compte de construction (ancien), commission du chemin de fer Intercolonial. Personnel et autres dépenses, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille six cent trente-sept piastres et soixante et dix centins, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour rembourser à *H. C. Ketchum* le montant exigé de trop pour transport de rails, etc., en 1866-7-68, sur ce qui constitue aujourd'hui une portion du chemin de fer Intercolonial, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille deux cent cinquante-cinq piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial—terrains et autres réclamations, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent dix-huit mille piastres, imputable sur le capital, soit, accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial—matériel roulant, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent quatre vingt-neuf piastres et quatre-vingt-dix centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer les frais judiciaires encourus dans la cause de la compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest et le procureur général du *Canada vs* la compagnie du chemin de fer de *Windsor* et *Annapolis*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, embranchement de la *Rivière-du-Loup*—réparations et améliorations, réclamations, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille cent soixante et deux piastres et dix-neuf centins, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer la réclamation de *C. H. Mann*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent vingt-cinq piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour payer à *M. F. B. Walsh*, d'*Halifax*, les dommages causés à sa propriété, chemin de fer Intercolonial, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille cinq cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des chemins de fer en général, savoir : crédit (additionnel) de \$30,000 pour un pont de chemin de fer et de voitures sur la rivière *Rouge*, à *Emerson*, \$20,000 ; allocation additionnelle à *M. C. Schreiber* comme ingénieur en chef du chemin de fer du *Pacifique* canadien, selon l'arrêté du conseil en date du 31 décembre 1882, \$500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.
17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille trois cent soixante et dix piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer la sentence arbitrale rendue en faveur de *Heney, Stewart et Cie* entrepreneurs pour des travaux à *Greece's Point*, canal *Grenville*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille quatre cent trente-quatre piastres et cinquante-neuf centins, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer aux possesseurs des titres de certains terrains pris pour la construction du canal et du rapide plat, canal de *Williamsburgh*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-trois mille cent piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour compléter le canal de la *Culbute*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour face aux dépenses de l'agrandissement du canal *Cornwall*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour indemniser *R. D. Dunn*, payeur, pour services se rattachant à l'agrandissement du canal *Welland*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille cent cinq piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec canal *Welland*, savoir, indemnité à *M. Page*, ingénieur en chef des canaux, pour service spécial rendu comme arbitre unique dans différentes réclamations en litige avec les entrepreneurs, \$5,000 ; pour payer à *M. Page* les déboursés par lui faits à l'occasion des sentences arbitrales, \$105, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'achat d'une pompe à vapeur, canal *Welland*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.
24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques—*Manitoba* et territoires du *Nord-Ouest*—pour payer aux entrepreneurs

*Olivier Davidson* et compagnie la balance due pour construction de la ligne entre la baie du *Tonnerre* et *Winnipeg*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent cinquante mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des chemins de fer, savoir : chemin de fer Intercolonial, \$600,000 ; chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, \$50,000, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille neuf cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec les chemins de fer, savoir : chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, somme à payer à *Madame A. A. McInnis*, indemnité pour la mort de son mari, sauf la défense à faire dans la cause, \$400 ; embranchement de chemin de fer de *Windsor*, \$5,000 ; chemin de fer canadien du Pacifique diverses notes pour frais encourus lors que la digue était exploitée par le gouvernement, \$500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-quatre mille sept cent quarante-cinq piastres et quatorze centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des canaux, savoir : canal *Welland*, \$20,980 ; canal *Welland, Port Matland* \$1,695.14 ; *Cornwall*, \$2,020, *Williamsburg*, \$600 ; *Chambly*, \$2,900 ; *Carrillon* et *Grenville*, \$3,300 ; *Rideau*, \$2,050 ; dragueurs, \$1,200 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Samedi, 12 mai 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu lundi prochain.

M. *Rykert*, informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que lundi prochain cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Et la séance ayant continué jusqu'à une heure et quinze minutes, samedi matin, la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 14 mai, 1883

PRIÈRE.

Conformément à un ordre de la Chambre du 30 avril 1883, le greffier dépose sur le bureau,—un état du nombre de pétitions présentées à cette Chambre, demandant que des mesures soient prises en vue de faire mieux observer le repos du dimanche en ce qui concerne la circulation des trains de chemins de fer, etc., avec le nombre total de noms attachés à ces pétitions, comme suit :

Le nombre de pétitions présentées et reçues, 166.

Le nombre de noms attachés à ces pétitions, 12,944.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Du presbytère de *Guelfh*, de l'Eglise presbytérienne en *Canada* ; demandant

l'adoption de mesures pour faire observer le repos du dimanche surtout en ce qui concerne le trafic des voies ferrées.

De Noël Brosseau et autres, des paroisses de *St-George* de *Henryville* et de *St-Athanase*, comté de *Iberville*, et autres, des paroisses de *St-Valentin* et de *St-Jean l'Evangeliste*, comté de *St-Jean, Québec*; demandant à la Chambre de prendre leur requête en favorable considération, et d'adopter des mesures de nature à faire disparaître certains obstacles dans la rivière *Richelieu* en aval et dans le voisinage du pont du chemin de fer entre les villes de *St-Jean* et d'*Iberville*.

M. *McCarthy*, du comité spécial chargé d'étudier la question de la vente sans restriction des liqueurs enivrantes et la réglementation de l'octroi des licences de groceries, cabarets et tavernes, présente à la Chambre le rapport de ce comité, lequel est lu. (Appendice No 5.)

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, des papiers relatifs à la construction de deux écluses, et autres travaux, à *Greece's Point*, canal de *Grenville*. (*Documents de la session, No 105a.*)

Aussi, des papiers relatifs à la construction de steamers pour le "lac des Bois et le lac de la Pluie". (*Documents de la session, No 114.*)

Aussi, des papiers relatifs à la réclamation pour surcharge présentée par *H. G. Ketchum*, pour transport de rails en 1866, 1867 et 1868, chemin de fer Intercolonial. (*Documents de la session, No 401.*)

Et aussi, des papiers relatifs aux sections 14 et 15 du chemin de fer du *Pacifique* canadien—*Joseph Whitehead*, entrepreneur. (*Documents de la session, No 27q.*)

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 avril, 1883, pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à *Braz*, comté de *Prince, I.P.E.*, l'été dernier, en vue d'améliorer le havre de cette localité. (*Documents de la session, No 52c.*)

M. *Colby*, du comité mixte des deux Chambres au sujet de la bibliothèque du Parlement, présente à la Chambre, le second rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Les membres de la Chambre des Communes faisant partie du comité mixte de la bibliothèque du Parlement prennent la liberté de présenter un second rapport :

Que dans le but de restreindre la circulation excessive des livres permise par les règlements actuels des deux Chambres du Parlement, le comité a décidé de formuler des règlements additionnels qu'il recommande à l'adoption de la Chambre, comme ordres permanents :—

1. Que les membres des deux Chambres soient requis de retourner avant la fin de chaque session tous les livres de la bibliothèque en leur possession.

2. Que le bibliothécaire fasse connaître au comité de la bibliothèque, au commencement de chaque session, les noms de ceux qui n'auront point observé le susdit règlement.

3. Que l'émission des billets conférant le privilège d'emprunter des livres de la bibliothèque soit restreinte, 1<sup>o</sup> aux membres du service civil selon que le jugera à propos l'un ou l'autre des Orateurs (ces billets ne devant autoriser le prêt que d'un seul ouvrage à la fois, pendant la vacance), et 2<sup>o</sup> aux personnes qui s'occupent de travaux littéraires, à la discrétion de l'un des Orateurs.

Les comptes du bibliothécaire pour l'année passée ont été vérifiés et trouvés exacts et satisfaisants.

M. *White (Cardwell)*, du comité mixte des deux Chambres, au sujet des impressions du Parlement, présente à la Chambre, le septième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité ayant pris en considération cette partie de son second rapport, qui lui a été renvoyée, recommandant que "le rapport de l'honorable *James Cockburn*,

le commissaire chargé de réunir, examiner et classer les statuts de la Puissance du Canada ne soit pas imprimé," recommande que le dit rapport soit maintenant imprimé ainsi que :—

Réponse à Adresse,—Etat détaillé, avec dates, de toutes dépenses encourues au sujet de la commission de l'honorable *James Cockburn* pour refondre les statuts. (No 17a.)

Réponse à Adresse,—Correspondance touchant la nomination d'un commissaire pour réviser les statuts du Canada. (No 17b.)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants soient imprimés, savoir :—

Communication, conformément à une résolution de la Chambre, du 20 février, 1882, de *W. C. Van Horne*, gérant général de la Cie du chemin de fer du Pacifique canadien, datée de Montréal, le 18 avril, 1883, donnant de nouvelles informations sur la ligne que l'on se propose d'adopter à travers les Montagnes Rocheuses et les montagnes de Selkirk. (No 27b.)

Réponse à Adresse,—Copie du memorandum officiel de la Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, daté du 12 septembre, 1882, expliquant sa position et ses perspectives. (No 27n.)

Réponse à Ordre,—Copie de toutes demandes de ventes ou de locations de terrains houilliers dans le Nord-Ouest; etc., etc. (No 36b) (*Sous forme de tableau.*)

Réponse à Ordre,—Etat complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin, 1881 et 1882; indiquant la quantité ainsi déclarée à chaque port douanier; etc., etc. (No 36c.)

Réponse à Adresse,—Correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et les départements des Chemins de fer et des Travaux Publics, au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre Truro et Pictou, et de la correspondance échangée avec la Cie de chemin de fer et de charbon de Halifax et du Cap Breton, concernant les affaires du chemin de fer de prolongement vers l'est dans la Nouvelle-Ecosse. (No 40j.)

Réponse à Ordre,—Copie de tous rapports relatifs à l'étude faite en mai et juin derniers d'un projet de chemin de fer d'embranchement entre la station de Harmony, sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et Elmira East Point, I. P.-E.; etc., etc. (No 86.)

Réponse à Adresse,—Copies de toutes dépêches, correspondance et télégrammes entre les gouvernements du Royaume-Uni et du Canada et entre le gouvernement du Canada et le Haut-Commissaire, touchant les négociations pour des arrangements commerciaux avec la France, l'Espagne ou d'autres contrées; etc., etc. (No 89.)

Réponse à Adresse,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie anglaise et le gouvernement du Canada relativement à l'immigration dans la Colombie anglaise; aussi, de toute correspondance au sujet de l'immigration chinoise. (No 93a.)

Réponse à Adresse,—Copie de la correspondance échangée récemment entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie anglaise, et des ordres en conseil au sujet de l'immigration dans cette province. (No 93.)

Réponse à Adresse,—Copie de toute représentation par l'une ou l'autre des Chambres de la législature de Québec au sujet d'une augmentation du subside provincial. (No 94.) (*Dans les documents de la session seulement.*)

Réponse à Adresse,—Correspondance échangée entre le secrétaire d'Etat et le lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario au sujet de la sentence arbitrale relative aux limites nord et nord-ouest de cette province. (No 95.)

Réponse à Adresse,—Correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le département de la marine et des pêcheries, et le gouvernement britannique au sujet de la cession au Canada de l'île du Portage, à l'entrée de la rivière Miramichi, etc., etc. (No 96.) (*Dans les documents de la session seulement.*)

Réponse à Ordre,—Etat indiquant le montant de droits perçus, du 15 mars, 1879, au 1er janvier, 1883, sur les céréales comprises sous le titre "Grain et produits du grain" dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada; aussi, les quantités totales de grains et produits de grains importés; etc., etc. (No 100.)

Réponse à Ordre,—Etat (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation) de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier. (No 103.)

Réponse à Ordre,—Etat (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation) de l'importation des instruments aratoires dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et des wagons, traîneaux et voitures, du 30 juin jusqu'au 31 décembre dernier. (No 103a.)

Réponse à Ordre,—Etat (semblable à ceux publiés dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation) de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada, entre le 1er juillet et le 31 décembre dernier. (No 103b.)

Réponse à Adresse,—Copie des renseignements recueillis par l'entremise des officiers du gouvernement et de toute correspondance avec les autorités impériales ou autrement, touchant la durée de la saison de navigation dans la baie d'Hudson, indiquant, en autant qu'on a pu s'en assurer, les dates auxquelles les détroits sont suffisamment libres pour permettre le passage des steamers ou des voiliers, les sondages qui ont été pratiqués, etc., etc. (No 104.)

Réponse à Ordre,—Copie de la sentence arbitrale sur la demande d'indemnité pour dommages présentée par l'entrepreneur du canal de Grenville et Carillon en vertu du contrat en vigueur en 1871-72; etc., etc. (No 105.)

Réponse à Ordre,—Etat indiquant les montants portés au compte de la dette publique de la Puissance du Canada qui ont été dépensés pour obligations de chemins de fer, canaux et navigation dans la Colombie Anglaise, le Manitoba, Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite et l'Île du Cap-Breton, jusqu'au 1er juillet, 1882; etc., etc. (No 109.)

Rapport du comité des Privilèges et Elections (Chambre des Communes) auquel a été déferé le rapport transmis par *Michael McCormick*, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de King, I. P.-E., à la dernière élection pour le dit district électoral, et les documents y attachés. (Appendice No 2.)

Rapport du comité spécial (Chambre des Communes) chargé de considérer la question d'une communication à vapeur entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme, et preuve qui l'accompagne. (Appendice No 3.)

Rapport du comité spécial (Chambre des Communes) chargé de considérer le développement du commerce interprovincial. (Appendice No 4.)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants ne soient pas imprimés :—

Listes des actionnaires des diverses banques du Canada (No 19.)

Réponse à Ordre,—Etat faisant voir la réduction opérée par suite du changement apporté dans le mode de construction sur les sections A et B du chemin de fer du Pacifique canadien et le montant compris dans ce changement; etc., etc. (No 27p.)

Réponse à Ordre,—Correspondance relative au steamer faisant la correspondance entre le chemin de fer Intercolonial et Campbellton, Gaspé et les ports intermédiaires. (No 40k.)

Réponse à Adresse,—Copie des ordres en conseil affectant les articles suivants des Comptes Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin, 1882, part. ii, page 204 : "Cie d'Imprimerie du *Citizen*, \$732 et \$839.75; *L. J. Demers* et fils, \$816.35, etc., etc. (No 41.)

Réponse à Adresse,—Copie des ordres en conseil affectant les articles suivants du relevé des paiements portés au compte des *Dépenses Imprévues*, déferé par la Chambre au comité des Comptes Publics, le 23 février, 1883 : juillet 12, "La Banque Nationale," \$625; etc., etc. (No 42.)

Réponse à Adresse,—Copie des ordres en conseil affectant les articles suivants du relevé des mandats du Gouverneur Général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83,—lequel relevé a été déferé par la Chambre au comité des Comptes Publics : "Sauvages du Manitoba," pour compléter les paiements annuels, \$202,371.14; etc., etc. (No 43.)

Réponse à Ordre,—Correspondance, etc., concernant la construction d'une rallongé au quai de Saint-Jean-Port-Joli, comté de l'Islet; etc., etc. (No 46a.)

Réponse à Ordre,—Etat faisant connaître le nombre de navires, y compris le tonnage, la nationalité et le port où ils ont fait leur déclaration, qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse pendant l'année fiscale expirée le 30 juin, 1881; etc., etc. (No 58b.)

Réponse à Adresse,—Dépêches, ordres en conseil et rapports touchant le rappel des troupes de Halifax. (No 88.)

Réponse à Adresse,—Correspondance entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, relativement au subside octroyé à la dite compagnie; etc., etc. (No 90.)

Réponse à Ordre,—Etat donnant les noms et les montants respectifs des droits de douane remboursés, au port de Toronto, pendant la dernière année fiscale; (No 91.)

Réponse à Ordre,—Etat des importations et exportations du 1er juillet, 1882, au 1er janvier, 1883, donnant les quantités et la description des articles; etc., etc. (No 92.)

Réponse à Ordre,—Copie de l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le "Glendon"; les diverses soumissions reçues; etc., etc. (No 97.)

Réponse à Ordre,—Etat donnant le coût de la fabrique de cartouches à Québec, et les noms et salaire de tous les officiers et employés; etc., etc. (No 99.)

Réponse à Ordre,—Correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries et toute personne ou toutes personnes concernées dans l'emploi du steamer du gouvernement, le "Newfield," pour aider le steamer naufragé, le "Moravian"; etc., etc. (No 101.)

Copie des règlements concernant la disposition des terrains miniers autres que des gisements de houille. (No 102.)

Réponse à Adresse (Sénat),—Correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, et entre le gouvernement canadien et le gouvernement de la Colombie Britannique relativement au stationnement permanent d'un ou de plusieurs vaisseaux de guerre de Sa Majesté sur les côtes de la Colombie-Britannique. (No 106.)

Réponse à Adresse,—Correspondance entre le département des Terres de la Couronne à Winnipeg ou le département de l'Intérieur et des particuliers réclamant le lot No 133 dans la paroisse de Ste-Agathe, comté de Provencher, Manitoba. (No 107.)

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte autorisant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du *Canada* à étendre à cinquante ans son traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord," sans amendements.

Aussi, le Sénat a adopté les amendements faits par cette Chambre aux bills suivants, sans amendement :

Bill intitulé : " Acte qui amende l'acte du service civil du *Canada*, 1882."

Bill intitulé : " Acte pour constituer en corporation la " Compagnie canadienne de télégraphes rapides (à responsabilité limitée)."

Bill intitulé : " Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du *Canada*."

Et aussi, le Sénat a adopté l'amendement fait par cette Chambre à son amendement au bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte concernant la compagnie du chemin de fer de *Credit-Valley*," sans amendements.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général, le rapport général du ministre des Travaux publics depuis le 30 juin, 1867, jusqu'au 1er juillet,

1882, accompagné de balances d'appendices au dit rapport, de 1867 à 1882. (*Documents de la session, No 10a.*)

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille sept cent treize piastres et cinquante quatre centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département de l'Intérieur, savoir: augmentation des appointements de \$1,800 à \$2,200 par année d'un premier commis, *S. M. Burgess*, du premier janvier au 30 juin 1883, \$200; appointements d'un commis de la 1ère classe, *J. R. Hall* à \$1,800 du premier janvier au 30 juin 1883, \$900; appointements d'un commis de la 2ème classe, *J. Pope*, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883, \$1,200.00; arrérages d'appointements dus à un commis de la 2me classe *J. Pope*, pour le mois de juin 1882, \$8.33; appointements d'un commis de la 2me classe, *B. Wallis*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, \$1,100 par année, \$1,191.66; appointements d'un commis de la 2me classe, *L. C. Paréira*, à compter du 1er janvier au 30 juin 1883, à \$1,100 par année, \$550.00; appointements d'un commis de la 2me classe, *A. Chisholm*, à compter du 26 décembre 1882 au 30 juin 1883, à \$1,100 par année, \$567.74; appointements d'un commis de la 2me classe, *A. Grignard*, du 1er décembre 1882 au 30 juin 1883, à \$1,100 par année, \$641.66; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *J. S. Brough*, de \$700 à \$1,000, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$150.00; appointements de deux commis de la 3me classe, *J. S. Brough* et *R. M. Bonjellow*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, à \$700 par année, \$1,516.66; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *R. M. Bonjellow*, de \$700 à \$950, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$125.00; appointements d'un commis de la 3me classe, *L. G. Brooke*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, à \$750 par année, \$812.50; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *B. Billings*, de \$700 à \$900 par année, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$100.00; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *H. Sherwood*, de \$700 à \$800 par année, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$50.00; augmentation des appointements d'un commis de 3me classe, *R. Rauscher*, de \$700 à \$850 par année, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$75.00; appointements d'un commis de la 3me classe, *G. V. Ardouin*, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$325.00; appointements de deux commis de la 3me classe, du 1er mars au 30 juin 1883, à \$400 par année, \$266.66; appointements de trois commis de la 3me classe, du 1er mars au 30 juin 1883, à \$600 par année, \$600.00; appointements de quatre commis de la 3me classe, du 1er mars au 30 juin 1883, à \$750 par année, \$1,000.00; appointements d'un commis de la 3me classe, *F. Loyer*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, à \$400 par année, \$433.33, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent soixante et six piastres et soixante et cinq centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des affaires des sauvages,—appointements d'un arpenteur du 1er février au 30 juin 1883, à \$1,600 par année, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes du haut-commissaire du Canada en Angleterre, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent soixante et une piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'administration de la justice en faveur de *L. S. Richards*, pour avoir présidé certaines assises dans Ontario, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille soixante et quinze piastres et vingt centins soit accordée à Sa Majesté pour dépenses faits dans le but d'agrandir la prison et loger les personnes condamnées au pénitencier dans l'île du Prince-Edouard, depuis le 1er juillet, 1873, jusqu'au 31 décembre, 1879, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-quatre mille piastres, soit



accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics,—emplacement d'un nouvel édifice public, côté de la rue *Wellington*, *Ottawa*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour paiement additionnel à *M. Calvert Vaux*, pour les plans par lui soumis au sujet de l'embellissement et l'arrangement des terrains qui entourent le parlement à *Ottawa*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, imputable sur le revenu—hôpital de la marine, *Pictou*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du bureau de poste de *Sussex*, *N.-B.*, douanes, etc., pour l'année finissant le 30 juin 1883.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille quatre-vingt-quinze piastres et trente-cinq centins imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des travaux publics, province de *Québec*, savoir : édifices féleraux, *Montréal*, \$3,100; hôpital de la marine, *Chicoutimi*, \$1,345.35; quai et emplacement pour l'asile des immigrants, *Lévis*, \$57,000; pénitencier de *Saint-Vincent de Paul*, \$650, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mill sept cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ontario*, savoir : *Gananoque*—pour l'achat du bureau de douane, y compris le terrain, \$1,200; édifices militaires, *Kingston*, \$550; bâtiments de l'immigration à *Hamilton*, \$4,000; asile des immigrants, *Sarnia*, \$2,500; station de quarantaine des animaux à *Pointe-Edouard*, *Sarnia*, \$1,500; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatorze mille six cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Manitoba*, savoir : *Brandon*,—bâtiment de l'immigration (à l'ouest de *Winnipeg*), \$9,150; bureau de poste de *Winnipeg*—agrandissement, modifications et ajustements, (crédit additionnel,) \$5,500; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Prince Arthur's Landing*—asile des immigrants, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-neuf mille six cent dix piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, savoir : réparations, ameublement, chauffage, etc.—montant additionnel nécessaire, \$10,000; chauffage des édifices publics, *Ottawa*, \$6,600; gaz, édifices publics, *Ottawa* \$750; eau, édifices publics *Ottawa*—pour couvrir les arriérages pour 1881-82 payés à même le crédit de 1882-83 et pour l'eau fournie au département des affaires des sauvages, \$2,880; nouveaux boyaux à incendie pour la protection des édifices publics, *Ottawa*, \$1,400; département des affaires des sauvages, rue *Wellington*, \$2,000; département de l'intérieur, division des terres fédérales. installation et ameublement, \$1,080; bureau du sous-receveur général, *Toronto*, nouvelles portes pour les voûtes, \$1,600; chauffage des édifices publics du gouvernement fédéral, combustible, etc., (payés jusqu'à présent par les divers départements qui occupaient les bâtiments,) \$11,000; bureau des terres à *Winnipeg*—achèvement des mansardes, ameublement, etc., \$2,300; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Nouvelle-Ecosse*, jetée de *Digby*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille deux cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Québec*, savoir : *Etang du Nord* (Iles de la *Madeleine*), \$1,500; *Carleton*, pour terminer, \$200; *Saint-Alphonse de Bagotville*, \$3,000; *New Carlisle*, \$4,000; lac *Mégantic*, pour terminer, \$1,500; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille sept cent quatre vingt-quatre piastres et soixante et dix-neuf centins, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, savoir : *Cobourg*, \$784.79 ; *Owen Sound*, \$2,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille huit cent quatre piastres et quarante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, savoir : rivière *Fraser*, \$300 ; port de *Victoria*,—balance due aux représentants de *Thos. Spencer*, entrepreneur pour l'enlèvement du rocher au *Castor*, \$2,504.40 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer une gratification de \$250 à la veuve de feu *James Meharg* et une somme égale à la veuve de *Patrick Cooney*, ces deux hommes ayant été tués par accident dans l'exercice de leurs fonctions de mécaniciens et de chauffeur de l'entrepôt de vérification à la douane de *Montréal*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *O. Dionne*, état détaillé indiquant les dépenses faites pour la construction, l'entretien, les réparations, etc., des travaux publics, par le département des travaux publics et celui des chemins de fer et canaux, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au trente juin 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'explorations et inspections—somme additionnelle nécessaire, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'entretien et réparations des glissoires et estacades, district du *Saguenay*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'un nouvel outillage pour les dragueurs—somme additionnelle nécessaire ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au paiement de services supplémentaires aux employés du département de la marine et des pêcheries, et pour impressions et autres dépenses se rattachant à l'obtention de renseignements et aux paiements à faire sous l'autorité de l'acte accordant des gratifications aux pêcheurs, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille sept cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des institutions scientifiques, savoir : Service météorologique, somme additionnelle, \$1,500 ; dépenses se rattachant à l'observatoire magnétique de *Toronto*, \$250, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'inspection des bateaux à vapeur—somme additionnelle nécessaire pour faire face aux dépenses se rattachant à l'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille quatre cent cinquante et une piastres et vingt-cinq centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des phares et service cotier, savoir : somme supplémentaire à payer pour droits de feu pour le phare du *Cap Race*, \$451.25 ; pour pourvoir à l'entretien—par l'entremise des commissaires du port de *Montréal*,—des bouées et des balises, pour la saison 1882, \$7,000 ; pour dépenses se rattachant à l'exploration hydrographique des lacs *Supérieur* et *Huron*, \$2,000, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour rétribuer le révérend *M. Bannon* des services rendus par lui aux sauvages de la *Grande Anse, N.-B.*, durant les deux dernières années 1881-82, 1882-83, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour suppléer aux crédits votés pour divers chefs de dépenses dans le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée

à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police à cheval du *Nord-Ouest*— somme additionnelle nécessaire pour ce service, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille huit cent quarante et une piastres et trente-neuf centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses encourues pendant le voyage de Son Excellence le gouverneur-général, et de sa suite, à la *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour couvrir les dépenses se rattachant à l'exposition internationale des pêcheries, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille six cent cinquante-six piastres et quatre-vingt-quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour diverses dépenses, savoir: pour payer une gratification de retraite aux membres ci-dessous nommés, de la police fédérale: surintendant *O'Neill*, \$612.20; sergent-major *Connor*, \$601.75; constable *Kane*, \$542.58; constable *Purcell*, \$336.83; constable *Jones*, \$402.09; gratification à Mme *Egan*, veuve du constable *Egan*, \$161.50, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent quarante-trois piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour payer les frais judiciaires encourus pour la défense de *M. John Burgess*, inspecteur de bateaux à vapeur pour le district de *Montréal*, dans le procès qu'il a subi pour homicide à la suite de l'explosion de la chaudière du steamer *Richelieu*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent sept piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour payer les dommages et frais dans la poursuite de *Phair vs. Venning*, pour l'année finissant le 30 juin 1873.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer les frais de publication des actes de la Société Royale, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour les services de commis-surnuméraires employés à la préparation de rapports et états exigés par le parlement, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la commission de manufactures, avancée à *M. Bluckeby*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

39. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'ouverture d'une route muletière, entre *Port McLeod* et *Kootenay*, (à voter de nouveau), pour l'année finissant le 30 juin 1883.

40. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de fonctionnement du bureau des examinateurs du service civil, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

41. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat de 500 exemplaires du "*Parliamentary Companion*," pour l'année finissant le 30 juin 1883.

42. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat de 300 exemplaires du "*Dominion Registrar and Review*" de 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

43. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille neuf cent vingt piastres et quatre vingt-huit centins soit accordée à Sa Majesté pour payer la balance de comptes de *L. J. Demers et Frère*, pour l'impression du premier et du second volume du rapport de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, version française, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

44. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer *M. A. Audet*, pour la traduction française du rapport de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

45. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille huit cent vingt et une piastres et quarante-neuf centins soit accordée à Sa Majesté pour frais divers se rattachant au service de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, voir l'état des dépenses imprévues, présenté au Parlement, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

46. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille sept cent quatre-vingt-quatorze piastres et trente-deux centins soit accordée à Sa Majesté pour payer les dommages dans la cause de *Robertson vs. la Reine*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

47. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille deux cent cinq piastres et quarante-sept centins soit accordée à Sa Majesté pour payer à la Banque des Marchands les frais dans la cause de la Banque des Marchands *vs* la Reine, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

48. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante-deux mille sept cent vingt piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des postes, savoir : Pour payer au chemin de fer Intercolonial une somme additionnelle de \$20 par mille par année sur 843 milles de chemin, pour les exercices de 1881-82 et 1882-83, selon l'arrêté du conseil du 20 novembre 1882, \$33,720 ; *Ontario*, service ordinaire :—Service de transport, \$10,000 ; appointements, \$12,000 ; divers, \$15,000 ; *Québec*, service ordinaire :—Service de transport, \$10,000 ; divers, \$10,000 ; *Nouveau-Brunswick*, service ordinaire :—service de transport, \$2,000 ; appointements, \$1,000 ; *Colombie-Britannique*, service ordinaire :—service de transport, \$2,000 ; appointements, \$2,000 ; *Manitoba, Kéwatin et Nord-Ouest*, service ordinaire :—service de transport, \$10,000 ; appointements, \$25,000 ; divers, \$10,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

49. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des douanes—sommes nécessaires pour compléter le service dans la province du *Manitoba*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

50. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour timbres et timbrage du tabac importé et du tabac canadien sous l'autorité de l'acte 43 *Victoria*, chap. 16, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

51. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *H. D. Munro*, la différence entre ses appointements comme officier d'accise stagiaire, et les appointements auxquels son examen lui a donné le droit, depuis le 1er juillet 1881 jusqu'au 1er juillet 1882, ayant été empêché par ses fonctions de passer cet examen à la date en premier lieu mentionnée, bien qu'il fût prêt à le faire, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

52. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *F. G. Wainwright* pour services extraordinaires dans le bureau de *Halifax* du 14 octobre au 20 décembre 1881, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

53. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *H. H. Grant* : différence entre ses appointements et ceux de son prédécesseur comme percepteur du revenu de l'intérieur à *Halifax*, depuis le 1er janvier 1882 jusqu'au 30 juin 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

54. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *J. Griffith*, percepteur du revenu de l'intérieur à *Sherbrooke* : somme nécessaire pour porter ses appointements à \$1,000 par année, depuis le 1er juillet 1881 jusqu'au 30 juin 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

55. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'inspection du pétrole, savoir : *A. Martin Battle*, pour services extraordinaires pendant les six années qui ont précédé le 1er juillet 1882, se rattachant à l'établissement d'un système uniforme d'inspection pour le pétrole, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

56. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des travaux publics, entretien et réparations des

lignes de télégraphes de la *Colombie-Britannique*, appointements des opérateurs et matériaux, service de nuit, du premier janvier au 30 juin 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

57. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des terres fédérales,—somme additionnelle nécessaire, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

58. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent quarante-deux mille neuf cent quatre-vingt-douze piastres et trente-deux centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des items auxquels il n'a pas été pourvu pour 1881-82, (voir rapport de l'auditeur général page 435,) pour l'année finissant le 30 juin 1883.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit;

Mardi, 15 mai, 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Rykert* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui, cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsides.

M. *Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 20 février 1883, demandant copie de tous documents relatifs à la cession par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, et par ce dernier au gouvernement provincial, de divers terrains et notamment de celui sur lequel est érigé la terrasse *Frontenac*, en la cité de Québec. (*Documents de la session*, No. 113.)

Et la séance ayant continuée jusqu'à deux heures, mardi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Mardi, 15 mai, 1883.

PRIÈRE.

La pétition suivante est présentée et déposée sur le bureau :

Par M. *Foster*,—la pétition de l'alliance du *Canada* pour la suppression des liqueurs.

M. *Bowell*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 16 avril, 1883, demandant copie des ordres en conseil en vigueur fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, et de toutes pétitions adressées au gouvernement à ce sujet depuis 1879. (*Documents de la session*, No. 37e.)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 23 avril 1883, pour copie de toutes pétitions, rapports et correspondance concernant la réclamation de *James Dauphinee*, de *Bridgewater*, dans le comté de *Lunenburg*, pour remboursement des dépenses encourues par lui dans l'exercice de ses fonctions comme gardien de pêche de ce comté. (*Documents de la session*, No. 115.)

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par M. *Bowell*, que demain, cette Chambre se formera en comité général, pour considérer une certaine résolution à l'effet d'autoriser le gouverneur en conseil à avancer à la compagnie du pont et du chemin de fer d'extension de *Saint-Jean*, une somme de \$500,000 à titre de prêt.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe alors la Chambre que Son Excellence le gouverneur-général ayant été informé de l'objet de cette motion, la recommande à la considération de cette Chambre.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera en comité général.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération de l'amendement fait par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du *Canada*," lequel est lu pour la première et la seconde fois, et est adopté.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat, et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte des pêcheries; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le Gouverneur-Général, revêtu de la signature de Son Excellence.

Et le dit message est lu par M. l'Orateur, (tous les membres de la Chambre étant découverts), et il est comme suit :

#### LORNE.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du *Canada* pour l'année expirant le 30 juin 1884; et conformément aux dispositions de l'"Acte de l'*Amerique Britannique* du Nord, de 1867," il recommande ce budget à la Chambre des Communes. (*Documents de la session, No 1.*)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 15 mai, 1883.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par sir *Hector L. Langevin*,

*Ordonné*, que les dits message et budget supplémentaire soient renvoyés au comité des Subsidés.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales

y mentionnées," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill établissant de nouvelles dispositions concernant la réglementation et la perception des péages sur les glissoires et autres ouvrages de l'État construits pour faciliter la descente des bois de service et en grume, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Cardwell)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant une avance de \$100,000 aux commissaires du havre de *Québec* pour compléter le bassin de radoub à *Lévis*.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à avancer aux commissaires du havre de *Québec* pour compléter le bassin de radoub de *Lévis*, une somme ou des sommes n'excédant pas en totalité \$100,000, portant intérêt au taux de quatre pour cent par année, en sus de la somme de \$500,000 dont l'avance est autorisée par l'acte 38 *Victoria*, chap. 56, et aux mêmes conditions quant au fonds d'amortissement.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Rykert* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*, qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à avancer aux commissaires du havre de *Québec* pour compléter le bassin de radoub de *Lévis*, une somme ou des sommes n'excédant pas en totalité \$100,000, portant intérêt au taux de quatre pour cent par année, en sus de la somme de \$500,000 dont l'avance est autorisée par l'acte 38 *Victoria*, chap. 56, et aux mêmes conditions quant au fonds d'amortissement.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'Acte trente-huitième *Victoria*, chapitre cinquante-six, intitulé : " Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de *Québec*, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet."

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre, lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant le taux de l'intérêt payables par les commissaires du havre de *Québec* sur les sommes qui leur ont été avancées.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'en vue d'aider aux commissaires du havre de *Québec* à améliorer le dit havre, il est expédient d'amender l'acte 36 *Victoria*, chap. 62, intitulé : " Acte pour amender de nouveau les actes concernant l'administration et l'amélioration du havre de *Québec*," et l'acte 43 *Victoria*, chapitre 17, intitulé : " Acte à l'effet d'autoriser le

prélèvement d'une nouvelle somme afin de permettre aux commissaires du havre de Québec de terminer l'avant-port," en prescrivant que le taux d'intérêt payable par les dits commissaires du havre au receveur-général sur les sommes prélevées sous l'autorité des dits actes précités, sera de quatre pour cent par année, au lieu de cinq, tel que prévu par les dits actes.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé une résolution.

Ordonné, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Rykert* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*, qu'en vue d'aider aux commissaires du havre de Québec à améliorer le dit havre, il est expédient d'amender l'acte 36 *Victoria*, chap. 62, intitulé : " Acte pour amender de nouveau les actes concernant l'administration et l'amélioration du havre de Québec," et l'acte 43 *Victoria*, chap. 17, intitulé : " Acte à l'effet d'autoriser le prélèvement d'une nouvelle somme afin de permettre aux commissaires du havre de Québec de terminer l'avant-port," en prescrivant que le taux d'intérêt payable par les dits commissaires du havre au receveur-général sur les sommes prélevées sous l'autorité des dits actes précités, sera de quatre pour cent par année, au lieu de cinq, tel que prévu par les dits actes.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

Ordonné, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill à l'effet de modifier l'acte 36 *Victoria*, chap. 62, et l'acte 43 *Victoria*, chap. 17, concernant les commissaires du havre de Québec.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département du secrétaire d'état, augmentation autorisée par la loi des appointements de deux commis à partir du premier avril 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize piastres et soixante et sept centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des douanes, augmentations des appointements pour le mois de juin 1882, du premier commis, division de la statistique, promu de la première classe, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingt-douze piastres et 50 centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des postes, savoir : augmentation d'appointements de \$1,500 à \$1,800 pour le mois de juin 1882, par suite de la promotion d'un commis de 1ère classe, *S. Smith*, au grade supérieur suivant, \$25 ; différence des appointements payées à *M. C. O. Doucet*, pour l'exercice finissant le 30 juin 1883, savoir \$520 et les appointements auxquels il avait droit et qui auraient dû lui être payés, \$167.50, pour la dite période, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent quarante-trois piastres et soixante-et-quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département de la marine et des pêcheries, savoir : augmentation des appointements d'un commis de première classe, *W. P. Anderson*, du 15 au 30 juin 1882, \$16.67 ; augmentation des appointements d'un commis de la 1ère classe, *F. Gourdeau*, du 15 au 30 juin 1882, \$2.08 ; balance des appointements du secrétaire particulier du ministre de la marine et des pêcheries, \$225, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent trente-huit piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département du revenu de



l'Intérieur, savoir : *A. E. Chateaufort*, pour remplir les fonctions de *M. Doyon*, pendant la maladie de ce dernier, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit cent soixante et quinze piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département de l'Agriculture, savoir : gratification au secrétaire du département pour avoir rempli depuis mars 1882 les fonctions du sous-chef, absent pour cause de maladie, tel que prescrit par la section 11 de l'acte du service civil du *Canada* 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau de l'auditeur général, somme additionnelle pour dépenses contingentes, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit cent trente-quatre piastres soit accordée à Sa Majesté pour rembourser à la veuve de feu le juge *McKenzie*, la somme payée par son mari au juge *Boyd* pour avoir rempli ses fonctions pendant sa maladie, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit cent vingt piastres soit accordée à Sa Majesté pour ajouter au crédit voté pour les dépenses contingentes de la cour Suprême du *Canada*, le montant payé pour les livres achetés de *M. George Duval*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas huit mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux paiements des dépenses faites dans la cause de *Russell vs. Woodward*, devant le comité judiciaire du Conseil Privé du Royaume-Uni, sur appel de la cour Suprême du *Nouveau-Brunswick*, (à voter de nouveau \$5,500), pour l'année finissant le 30 juin 1883.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze mille neuf cent soixante et quatre piastres et quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la Chambre des Communes, savoir : frais additionnels des témoins, sténographes, etc., \$1,000 ; pour payer des copistes surnuméraires employés dans le bureau de la couronne en chancellerie, \$2,000 ; pour dépenses faites depuis le 1er juillet dans le but de compléter les débats de la dernière session, \$4,964.75 ; montant additionnel nécessaire pour les débats de la session actuelle, \$5,000 pour l'année finissant le 30 juin 1883.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille six cent sept piastres et quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la bibliothèque, savoir : pour acheter 30 exemplaires des "Laws and amendments thereto relating to building societies, Loan companies, Joint Stock companies, Bank and banking and other Laws appertaining to monetary institutions, \$120 ; pour acheter 30 exemplaires du " *Dominion Annual Register and Review* " de 1882, \$90 ; pour pourvoir à l'achat de livres concernant le *Canada* et provenant de la bibliothèque de feu le Dr. *O'Callaghan*, \$1,525 ; pour payer 40 exemplaires des vols. 5, 6 et 7 des décisions de la cour suprême, \$300 ; pour payer 50 exemplaires de " *L'Histoire du Canada* " par *F. X. Garneau*, \$300 ; 2 exemplaires de " *L'Histoire des Canadiens Français, de Suite*," \$64 ; 10 exemplaires des " *Débats de la Législature de Québec*," \$50 ; 5 exemplaires de " *Scot in British N. A.*," \$10 ; pour payer des livres de droit à *Rossell et Hutchison*, \$148.15 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille six cent quatre-vingt-dix-neuf piastres et neuf centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction d'abris temporaires pour les immigrants à *Lévis* par suite d'un incendie qui a détruit les barraques des immigrants en juin dernier, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-neuf mille quatre-vingt-trois piastres et soixante et onze centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de transports d'immigrants de *Québec* à divers points de l'Ouest, par suite du refus du gouvernement d'*Ontario* de payer sa quote-part, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatorze mille trois cent quatre-vingt-sept piastres et dix centins, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses

à l'hôpital général de *Winnipeg*, pour des patients non-résidents du *Manitoba*, entre le 8 avril, 1883, et le 30 mars, 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour faire face à des dépenses additionnelles à faire jusqu'au 30 juin, l'augmentation de l'immigration ayant dépassé les prévisions, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à Madame *Edward Duckett* le montant qui aurait dû être payé à feu son mari comme pension de retraite, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille sept cent cinquante piastres, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses de la milice et défense, savoir : pour donner des médailles d'or aux huit tireurs du peloton, envoyé à *Wimbledon* en 1881, lesquels ont concouru pour la coupe *Kolapore* cette année-là, \$250; pour la solde et l'entretien d'une garde à l'hôtel du gouvernement, \$2,500; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées,

*M. Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'embranchement de la baie *Georgienne*, chemin de fer du Pacifique, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du Pacifique à l'ouest de la rivière *Rouge*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille quatre cent-vingt-trois piastres et quatre-vingt-douze centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la route *Dawson*—pour payer à *Jas. Dick* le montant de la sentence arbitrale, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-six mille deux cents piastres imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer à *Jos. Whitehead*, section 15, chemin de fer du Pacifique, la différence entre le coût des travaux et les prix stipulés, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-treize mille quatre cents piastres, imputables sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la somme à payer à *Purcell* et compagnie pour le matériel roulant transporté au gouvernement suivant les termes de leur contrat, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-sept mille cent cinquante piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial,—améliorations à *Saint-Jean*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et quatorze mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemins de fer Intercolonial,—prolongement d'*Halifax*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face au compte de construction (ancien), commission du chemin de fer Intercolonial. Personnel et autres dépenses, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille six cent trente-sept piastres et soixante et dix centins, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour rembourser à *H. C. Ketchum* le montant exigé de trop pour transport de rails, etc., en 1866-7-68, sur ce qui constitue aujourd'hui une portion du chemin de fer Intercolonial, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille deux cent cinquante-cinq piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial—terrains et autres réclamations, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent dix-huit mille piastres, imputable sur le capital, soit, accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial—matériel roulant, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent quatre vingt-neuf piastres et quatre-vingt-dix centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer les frais judiciaires encourus dans la cause de la compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest et le procureur général du *Canada vs. la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, embranchement de la *Rivière-du-Loup*—réparations et améliorations, réclamations, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille cent soixante et deux piastres et dix-neuf centins, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer la réclamation de *C. H. Mann*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent vingt-cinq piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté, pour payer à *M. F. B. Walsh*, d'*Halifax*, les dommages causés à sa propriété, chemin de fer Intercolonial, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille cinq cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des chemins de fer en général, savoir : crédit (additionnel) de \$30,000 pour un pont de chemin de fer et de voitures sur la rivière *Rouge*, à *Emerson*, \$20,000 ; allocation additionnelle à *M. C. Schreiber* comme ingénieur en chef du chemin de fer du *Pacifique* canadien, selon l'arrêté du conseil en date du 31 décembre 1882, \$500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-sept mille trois cent soixante et dix piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer la sentence arbitrale rendue en faveur de *Heney, Stewart et Cie* entrepreneurs pour des travaux à *Greece's Point*, canal *Grenville*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille quatre cent trente-quatre piastres et cinquante-neuf centins, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour payer aux possesseurs des titres de certains terrains pris pour la construction du canal et du rapide plat, canal de *Williamsburgh*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-trois mille cent piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour compléter le canal de la *Culbute*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'agrandissement du canal *Cornwall*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour indemniser *R. D. Dunn*, payeur, pour services se rattachant à l'agrandissement du canal *Welland*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille cent cinq piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec canal *Welland*, savoir, indemnité à *M. Page*, ingénieur en chef des canaux, pour service spécial rendu comme arbitre unique dans différentes réclamations en litige avec les entrepreneurs, \$5,000 ; pour payer à *M. Page* les déboursés par lui faits à l'occasion des sentences arbitrales, \$105, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'achat d'une pompe à vapeur, canal *Welland*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des lignes télégraphiques—*Manitoba* et territoires du *Nord-Ouest*—pour payer aux entrepreneurs *Olivier Davidson* et compagnie la balance due pour construction de la ligne entre la baie du *Tonnerre* et *Winnipeg*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent cinquante mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des chemins de fer, savoir : chemin de fer Intercolonial, \$600,000 ; chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, \$50,000, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille neuf cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses en rapport avec les chemins de fer, savoir : chemin de fer de l'*Ile du Prince-Edouard*, somme à payer à *Madame A. A. McInnis*, indemnité pour la mort de son mari, sauf la défense à faire dans la cause, \$400 ; embranchement de chemin de fer de *Windsor*, \$5,000 ; chemin de fer canadien du Pacifique diverses notes pour frais encourus lors que la digue était exploitée par le gouvernement, \$500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-quatre mille sept cent quarante-cinq piastres et quatorze centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des canaux, savoir : canal *Welland*, \$20,980 ; canal *Welland*, *Port Maitland* \$1,695.14 ; *Cornwall*, \$2,020, *Williamsburg*, \$600 ; *Chambly*, \$2,900 ; *Carrillon* et *Grenville*, \$3,300 ; *Rideau*, \$2,050 ; dragueurs, \$1,200 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

*M. Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille sept cent treize piastres et cinquante quatre centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département de l'Intérieur, savoir : augmentation des appointements de \$1,800 à \$2,200 par année d'un premier commis, *S. M. Burgess*, du premier janvier au 30 juin 1883, \$200 ; appointements d'un commis de la 1ère classe, *J. R. Hall* à \$1,800 du premier janvier au 30 juin 1883, \$900 ; appointements d'un commis de la 2ème classe, *J. Pope*, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883, \$1,200.00 ; arrérages d'appointements dus à un commis de la 2me classe *J. Pope*, pour le mois de juin 1882, \$8.33 ; appointements d'un commis de la 2me classe, *B. Wallis*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, \$1,100 par année, \$1,191.66 ; appointements d'un commis de la 2me classe, *L. C. Pereira*, à compter du 1er janvier au 30 juin 1883, à \$1,100 par année, \$550.00 ; appointements d'un commis de la 2me classe, *A. Chisholm*, à compter du 26 décembre 1882 au 30 juin 1883, à \$1,100 par année, \$567.74 ; appointements d'un commis de la 2me classe, *A. Grignard*, du 1er décembre 1882 au 30 juin 1883, à \$1,100 par année, \$641.66 ; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *J. S. Brough*, de \$700 à \$1,000, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$150.00 ; appointements de deux commis de la 3me classe, *J. S. Brough* et *R. M. Bonfellow*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, à \$700 par année, \$1,516.66 ; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *R. M. Bonfellow*, de \$700 à \$950, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$125.00 ; appointements d'un commis de la 3me classe, *L. G. Brooke*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, à \$750 par année, \$312.50 ; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *B. Billings*, de \$700 à \$900 par année, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$100.00 ; augmentation des appointements d'un commis de la 3me classe, *H. Sherwood*, de \$700 à \$800 par année, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$50.00 ; augmentation des appointements d'un commis de 3me classe, *R. Rauscher*, de \$700 à \$850 par année, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$75.00 ; appointements d'un commis de la 3me classe, *G. V. Ardouin*, du 1er janvier au 30 juin 1883, \$325.00 ; appointements de deux commis de la 3me classe, du 1er mars au 30 juin 1883, à \$400 par année, \$266.66 ; appointements de trois commis de la 3me classe, du 1er mars au 30 juin 1883, à \$600 par année, \$600.00 ; appointements de quatre commis de la 3me

classe, du 1er mars au 30 juin 1883, à \$750 par année, \$1,000.00; appointements d'un commis de la 3me classe, *F. Loyer*, du 1er juin 1882 au 30 juin 1883, à \$400 par année, \$433.33, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent soixante et six piastres et soixante et cinq centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des affaires des sauvages,—appointements d'un arpenteur du 1er février au 30 juin 1883, à \$1,600 par année, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes du haut-commissaire du *Canada* en *Angleterre*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cent soixante et une piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'administration de la justice en faveur de *L. S. Richards*, pour avoir présidé certaines assises dans *Ontario*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille soixante et quinze piastres et vingt centins soit accordée à Sa Majesté pour dépenses faites dans le but d'agrandir la prison et loger les personnes condamnées au pénitencier dans *l'Île du Prince-Édouard*, depuis le 1er juillet, 1873, jusqu'au 31 décembre, 1879, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt-quatre mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics,—emplacement d'un nouvel édifice public, côté de la rue *Wellington*, *Ottawa*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour paiement additionnel à *M. Calvert Vaux*, pour les plans par lui soumis au sujet de l'embellissement et l'arrangement des terrains qui entourent le parlement à *Ottawa*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, imputable sur le revenu—hôpital de la marine, *Pictou*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses du bureau de poste de *Sussex, N.-B.*, douanes, etc., pour l'année finissant le 30 juin 1883.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et sept mille quatre-vingt-quinze piastres et trente-cinq centins imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des travaux publics, province de *Québec*, savoir : édifices fédéraux, *Montréal*, \$8,100; hôpital de la marine, *Chicoutimi*, \$1,345.35; quai et emplacement pour l'asile des immigrants, *Lévis*, \$57,000; pénitencier de *Saint-Vincent de Paul*, \$650, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille sept cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ontario*, savoir : *Gananoque*—pour l'achat du bureau de douane, y compris le terrain, \$1,200; édifices militaires, *Kingston*, \$550; bâtiments de l'immigration à *Hamilton*, \$4,000; asile des immigrants, *Sarnia*, \$2,500; station de quarantaine des animaux à *Pointe-Édouard, Sarnia*, \$1,500; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatorze mille six cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté, pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Manitoba*, savoir : *Brandon*,—bâtiment de l'immigration (à l'ouest de *Winnipeg*), \$9,150; bureau de poste de *Winnipeg*—agrandissement, modifications et ajustements, (crédit additionnel,) \$5,500; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Prince Arthur's Landing*—asile des immigrants, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trente-neuf mille six cent dix piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des

édifices publics, savoir : réparations, ameublement, chauffage, etc.,—montant additionnel nécessaire, \$10,000; chauffage des édifices publics, *Ottawa*, \$6,600; gaz, édifices publics, *Ottawa* \$750; eau, édifices publics *Ottawa*—pour couvrir les arrérages pour 1881-82 payés à même le crédit de 1882-83 et pour l'eau fournie au département des affaires des sauvages, \$2,880; nouveaux boyaux à incendie pour la protection des édifices publics, *Ottawa*, \$1,400; département des affaires des sauvages, rue Wellington, \$2,000; département de l'intérieur, division des terres fédérales. installation et ameublement, \$1,080; bureau du sous-receveur général, *Toronto*, nouvelles portes pour les voûtes, \$1,600; chauffage des édifices publics du gouvernement fédéral, combustible, etc., (payés jusqu'à présent par les divers départements qui occupaient les bâtiments,) \$11,000; bureau des terres à *Winnipeg*—achèvement des mansardes, ameublement, etc., \$2,300; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Nouvelle-Ecosse*, jetée de *Digby*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille deux cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Québec*, savoir; *Etang du Nord* (Iles de la *Madeleine*), \$4,500; *Carleton*, pour terminer, \$200; *Saint-Alphonse de Bagotville*, \$3,000; *New Carlisle*, \$4,000; lac *Mégantic*, pour terminer, \$1,500; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille sept cent quatre vingt-quatre piastres et soixante et dix-neuf centins, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, savoir: *Cobourg*, \$784.79; *Owen Sound*, \$2,000; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille huit cent quatre piastres et quarante centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, savoir: rivière *Fraser*, \$300; port de *Victoria*,—balance due aux représentants de *Thos. Spencer*, entrepreneur pour l'enlèvement du rocher au *Castor*, \$7,504.40; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer une gratification de \$250 à la veuve de feu *James Meharg* et une somme égale à la veuve de *Patrick Cooney*, ces deux hommes ayant été tués par accident dans l'exercice de leurs fonctions de mécaniciens et de chauffeur de l'entrepôt de vérification à la douane de *Montréal*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *O. Dionne*, état détaillé indiquant les dépenses faites pour la construction, l'entretien, les réparations, etc., des travaux publics, par le département des travaux publics et celui des chemins de fer et canaux, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au trente juin 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'explorations et inspections—somme additionnelle nécessaire, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'entretien et réparations des glissoirs et estacades, district du *Saguenay*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'un nouvel outillage pour les dragueurs—somme additionnelle nécessaire; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au paiement de services supplémentaires aux employés du département de la marine et des pêcheries, et pour impressions et autres dépenses se rattachant à l'obtention de renseignements et aux paiements à faire sous l'autorité de l'acte accordant des gratifications aux pêcheurs, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille sept cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des institutions scientifiques, savoir: Service météorologique, somme additionnelle, \$1,500; dépenses se rattachant

à l'observatoire magnétique de *Toronto*, \$250, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'inspection des bateaux à vapeur—somme additionnelle nécessaire pour faire face aux dépenses se rattachant à l'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf mille quatre cent cinquante et une piastres et vingt-cinq centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des phares et service cotier, savoir: somme supplémentaire à payer pour droits de feu pour le phare du *Cap Race*, \$451.25; pour pourvoir à l'entretien—par l'entremise des commissaires du port de *Montréal*,—des bouées et des balises, pour la saison 1882, \$7,000; pour dépenses se rattachant à l'exploration hydrographique des lacs *Supérieur* et *Huron*, \$2,000, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour rétribuer le révérend M. *Bannon* des services rendus par lui aux sauvages de la *Grande Anse, N.-B.*, durant les deux dernières années 1881-82, 1882-83, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour suppléer aux crédits votés pour divers chefs de dépenses dans le *Manitoba* et le *Nord-Ouest*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la police à cheval du *Nord-Ouest*—somme additionnelle nécessaire pour ce service, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille huit cent quarante et une piastres et trente-neuf centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses encourues pendant le voyage de Son Excellence le gouverneur-général, et de sa suite, à la *Colombie Britannique*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour couvrir les dépenses se rattachant à l'exposition internationale des pêcheries, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille six cent cinquante-six piastres et quatre-vingt-quinze centins soit accordée à Sa Majesté pour diverses dépenses, savoir: pour payer une gratification de retraite aux membres ci-dessous nommés, de la police fédérale: surintendant *O'Neill*, \$612.20; sergent-major *Connor*, \$601.75; constable *Kane*, \$542.58; constable *Purcell*, \$336.83; constable *Jones*, \$402.09; gratification à Mme *Egan*, veuve du constable *Egan*, \$161.50, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent quarante-trois piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour payer les frais judiciaires encourus pour la défense de M. *John Burgess*, inspecteur de bateaux à vapeur pour le district de *Montréal*, dans le procès qu'il a subi pour homicide à la suite de l'explosion de la chaudière du steamer *Richelieu*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept cent sept piastres et cinquante centins soit accordée à Sa Majesté pour payer les dommages et frais dans la poursuite de *Phair vs. Venning*, pour l'année finissant le 30 juin 1873.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer les frais de publication des actes de la Société Royale, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour les services de commis-surnuméraires employés à la préparation de rapports et états exigés par le parlement, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la commission de manufactures, avancée à M. *Blackeby*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

39. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'ouverture d'une route

muletière, entre *Port McLeod* et *Kootenay*, (à voter de nouveau), pour l'année finissant le 30 juin 1883.

40. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de fonctionnement du bureau des examinateurs du service civil, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

41. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat de 500 exemplaires du "Parliamentary Companion," pour l'année finissant le 30 juin 1883.

42. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour l'achat de 300 exemplaires du "Dominion Registrar and Review" de 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

43. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille neuf cent vingt piastres et quatre vingt-huit centins soit accordée à Sa Majesté pour payer la balance de comptes de *L. J. Demers et Frère*, pour l'impression du premier et du second volume du rapport de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, version française, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

44. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer *M. A. Audet*, pour la traduction française du rapport de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

45. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille huit cent vingt et une piastres et quarante-neuf centins soit accordée à Sa Majesté pour frais divers se rattachant au service de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, voir l'état des dépenses imprévues, présenté au Parlement, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

46. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille sept cent quatre-vingt-quatorze piastres et trente-deux centins soit accordée à Sa Majesté pour payer les dommages dans la cause de *Robertson vs. la Reine*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

47. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille deux cent cinq piastres et quarante-deux centins soit accordée à Sa Majesté pour payer à la Banque des Marchands les frais dans la cause de la Banque des Marchands *vs. la Reine*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

48. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante-deux mille sept cent vingt piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des postes, savoir : Pour payer au chemin de fer Intercolonial une somme additionnelle de \$20 par mille par année sur 843 milles de chemin, pour les exercices de 1881-82 et 1882-83, selon l'arrêté du conseil du 20 novembre 1882, \$33,720 ; *Ontario*, service ordinaire :—Service de transport, \$10,000 ; appointements, \$12,000 ; divers, \$15,000 ; *Québec*, service ordinaire :—Service de transport, \$10,000 ; divers, \$10,000 ; *Nouveau-Brunswick*, service ordinaire :—service de transport, \$2,000 ; appointements, \$1,000 ; *Colombie-Britannique*, service ordinaire :—service de transport, \$2,000 ; appointements, \$2,000 ; *Manitoba, Kéwatin et Nord-Ouest*, service ordinaire :—service de transport, \$10,000 ; appointements, \$25,000 ; divers, \$10,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1883.

49. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-cinq mille piastres imputable sur le revenu soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des douanes—sommes nécessaires pour compléter le service dans la province du *Manitoba*, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

50. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour timbres et timbrage du tabac importé et du tabac canadien sous l'autorité de l'acte 43 *Victoria*, chap. 16, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

51. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *H. D. Munro*, la différence entre ses appointements comme officier d'accise stagiaire, et les appointements auxquels son examen lui a donné le droit, depuis le 1er juillet 1881 jusqu'au 1er juillet 1882, ayant été empêché par ses fonctions



de passer cet examen à la date en premier lieu mentionnée, bien qu'il fût prêt à le faire, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

52. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *F. G. Wainwright* pour services extraordinaires dans le bureau de *Halifax* du 14 octobre au 20 décembre 1881, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

53. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *H. H. Grant* : différence entre ses appointements et ceux de son prédécesseur comme percepteur du revenu de l'intérieur à *Halifax*, depuis le 1er janvier 1882 jusqu'au 30 juin 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

54. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à *J. Griffith*, percepteur du revenu de l'intérieur à *Sherbrooke* : somme nécessaire pour porter ses appointements à \$1,000 par année, depuis le 1er juillet 1881 jusqu'au 30 juin 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

55. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'inspection du pétrole, savoir : à *Martin Battle*, pour services extraordinaires pendant les six années qui ont précédé le 1er juillet 1882, se rattachant à l'établissement d'un système uniforme d'inspection pour le pétrole, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

56. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des travaux publics, entretien et réparations des lignes de télégraphes de la *Colombie-Britannique*, appointements des opérateurs et matériaux, service de nuit, du premier janvier au 30 juin 1883, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

57. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des terres fédérales, — somme additionnelle nécessaire, pour l'année finissant le 30 juin 1883.

58. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent quarante-deux mille neuf cent quatre vingt-douze piastres et trente-deux centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des items auxquels il n'a pas été pourvu pour 1881-82, (voir rapport de l'auditeur général page 435,) pour l'année finissant le 30 juin 1883.

Les quarante-deux premières résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées. Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Mercredi, 16 mai, 1883.*

Les quarante-troisième, quarante-quatrième et quarante-cinquième résolutions, étant lues la seconde fois, sont ajournées.

Les douze résolutions suivantes étant lues la seconde fois, sont adoptées.

La cinquante-huitième résolution étant lue la seconde fois, est ajournée.

Et la séance ayant continué jusqu'à une heure moins cinq minutes, mercredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

*Mercredi, 16 mai, 1883.*

PRIÈRE.

*M. Caron*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 février 1883, pour copie du contrat, correspondance, rapports et relevé de paiements relatifs à la fabrication de canons de grand modèle pour le gouvernement du *Canada*. (*Documents de la session, No. 116.*)

*Sir Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente

la réponse supplémentaire à une adresse à Son Excellence, du 15 mars 1883, demandant copie de la correspondance, rapports, ordres en conseil et autres documents concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'*Île du Prince-Edouard* pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération. (*Documents de la session, No. 46d.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 20 février 1883, pour un état faisant connaître chaque formule de lettres patentes, d'arrangements ou de conventions entre les compagnies et le gouvernement au sujet des concessions pour fins de colonisation; la date à laquelle ils ont été émis ou faits, dans chaque cas; le nom de la compagnie concessionnaire et la nature de la convention intervenue, dans chaque cas. (*Documents de la session, No. 117.*)

Aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 19 mars 1883, demandant copie de la correspondance échangée depuis le 1er juillet 1867, jusqu'à cette date, entre le gouvernement fédéral et les différents gouvernements provinciaux de la Puissance du *Canada*, relativement aux réclamations de chacun de ces gouvernements contre le gouvernement fédéral, pour le remboursement des sommes dépensées par ces provinces, pour le compte du gouvernement fédéral, pour l'administration de la justice dans ces diverses provinces, savoir: pour l'arrestation, le procès, la conviction et l'entretien des criminels ayant violé les statuts de la législation criminelle;

2. Un état détaillé des réclamations réglées, la date du règlement, et les sommes payées, et le nom des provinces auxquelles elles ont été payées. (*Documents de la session, No. 119.*)

Aussi, la réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, du 20 février 1883, pour un état donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'*Ontario*, *Québec*, *Nouveau-Brunswick* et *Nouvelle-Ecosse*, depuis le 1er jour de juillet 1856, jusqu'au 1er jour de juillet, 1882, et les objets auxquels les sommes ainsi perçues ont été appliquées; aussi, un état désignant les différentes propriétés dont partie a été ainsi vendue ou louée, et le nombre d'acres dans chaque cas. (*Documents de la session, No. 82a.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 7 mars 1883, pour copie de toute correspondance et rapports concernant le *Charybdis*, qui n'ont pas encore été produits; un état détaillé de toutes dépenses relatives à ce navire; copie de toute correspondance au sujet de la vente de ce navire par le gouvernement ou du transfert ou de la remise qui en a été faite au gouvernement impérial ou à toute personne représentant tel gouvernement. Aussi, un exposé détaillé de l'usage de tel navire depuis qu'il a été acceptée par le gouvernement canadien, et à quoi il sert maintenant ou en quel endroit il est stationné. (*Documents de la session, No. 120.*)

Et aussi, la réponse à une adresse à Son Excellence, du 15 mars 1883, demandant copie de la correspondance, des ordres en conseil et papiers, non encore soumis, concernant la permission de couper du bois et d'exploiter les mines sur les terres situées dans les limites du territoire actuellement en contestation avec l'*Ontario*; aussi, un état des permis donnés, les noms des personnes qui les ont obtenus, et les montants d'argent provenant de tels permis, jusqu'à date. Aussi, un état de tous les permis et baux octroyés pour couper du bois de construction, traverses, poteaux de télégraphes et billots de soiage dans le district du lac et de la rivière *La Pluie* et du lac des *Bois* et le long de leurs tributaires; le dit état devant indiquer les quantités enlevées et les droits perçus jusqu'à la date la plus récente, l'étendue du terrain octroyé à chaque personne, le nom de l'arpenteur, et copie de la correspondance à ce sujet, jusqu'à la date la plus récente. (*Documents de la session, No. 118.*)

Ordonné, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'encourager la fabrication du fer en gueuse en *Canada* avec le minerai canadien.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer une certaine résolution concernant la vente des liqueurs enivrantes dans les diverses provinces du *Canada*.

La Chambre, se forme en conséquence, en comité général.

(*En comité.*)

*Résolu*,—Qu'il est expédient de présenter un bill pour régler l'octroi de licences aux magasins, cabarets, hôtels, navires et maisons de gros pour la vente des liqueurs enivrantes dans les diverses provinces du *Canada*.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Colby* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*,—Qu'il est expédient de présenter un bill pour régler l'octroi de licences aux magasins, cabarets, hôtels, navires et maisons de gros pour la vente des liqueurs enivrantes dans les diverses provinces du *Canada*.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que sir *John A. Macdonald* ait la permission de présenter un bill concernant la vente des liqueurs enivrantes, et la délivrance de licences à cette fin.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'Acte des Brevets de 1872," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Daly* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill du Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé sans amendements.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill établissant de nouvelles dispositions concernant la réglementation et la perception des péages sur les glissoires et autres ouvrages de l'État construits pour faciliter la descente des bois de service et en grume, étant lu ;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, pour plus ample considération.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Cardwell)* fait rapport que le comité a amendé le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : " Acte à l'effet d'amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du service civil du *Canada*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Ordonné*, que la résolution concernant les actes relatifs à la mise à la retraite des personnes employées dans le service civil du *Canada*, adoptée par cette Chambre, vendredi le 27 avril dernier, soit renvoyée au dit comité.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois demain.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de refondre et modifier les actes concernant le Revenu de l'Intérieur," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante-cinq piastres et quatre-vingt-trois cents soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau du secrétaire du gouverneur général, pour payer à *C. J. Jones* la différence entre \$1,450 et mille huit cents piastres du 1er février au 30 juin 1883, tel que prescrit par l'acte du service civil, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département du secrétaire d'Etat, savoir : pour pourvoir au traitement d'un premier commis dans la division de la correspondance, \$2,000 ; pour pourvoir à l'augmentation légale du traitement d'un commis, (article omis dans le budget principal) \$50, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des finances—allocation additionnelle au commis des dépenses contingentes pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des chemins de fer et canaux—pour pourvoir aux traitements des commis de 3ème classe à \$700, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département de l'intérieur—pour pourvoir au traitement de l'arpenteur général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour pourvoir à l'augmentation usuelle de traitement du premier commis surintendant de la division des impressions et de la papeterie, à dater du 1er juillet 1883, et des surintendants adjoints des divisions des mandats d'argent et de la banque d'épargne, à dater du 1er juillet 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes du Conseil Privé, pour payer les employés.

de ce département qui travaillent après les heures de bureau, pour l'année expirant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à la veuve du juge *Fisher*, en considération de services extra rendus par lui au gouvernement, aux termes de sa commission de 1870 à 1881, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des pénitenciers—gratification d'une année de salaire à *J. Dillon*, gardien au pénitencier de *Kingston*, qui a perdu la vue dans l'exercice de ses fonctions, pour l'année expirant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille soixante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la bibliothèque, savoir : pour pourvoir à l'achat de vingt exemplaires de l'ouvrage de *Harrington*, ayant pour titre "Life of Sir *William Logan*, à \$3 l'exemplaire, \$60; pour l'achat d'ouvrages sur l'*Amérique*, \$1,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent quatre-vingt-trois piastres et cinquante-six centims soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la Chambre des Communes—pour couvrir le montant payable à *L. J. Piteau*, en vue de l'indemnité de la perte de sa position comme traducteur français adjoint, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'immigration et de quarantaine, savoir : *Victoria, C.-B.*, agent d'immigration, \$1,000; dépenses contingentes, \$500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de quarantaine, savoir : *Sydney, N.-E.*, médecin inspecteur, \$1,000; *Sydney, N.-E.*, chef de service, \$400; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingt mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la milice, savoir : Pour l'achat d'une bâtisse et terrain situés sur le côté de l'est du bassin du canal *Rideau*, et requis pour les magasins militaires d'*Ottawa*, \$8,000; pour acheter des munitions d'artillerie, \$20,000; écoles de batteries d'artillerie, de cavalerie et d'infanterie, \$150,000; pour la ventilation et l'assainissement du Collège Royal Militaire du *Canada*, à *Kingston*, \$2,500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics—emplacement pour de nouveaux édifices publics sur le côté sud de la rue *Wellington*—montant additionnel requis, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante et un mille six cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Nouvelle-Ecosse*, savoir : Bureau de la poste, de la douane, etc., *Arichat*—emplacement, \$1,200; bureau de la poste, de la douane, etc., *Yarmouth*, \$15,000; hôpital de marine de *Pictou*—agrandissement projeté, \$2,400; *Sydney-Nord*—bureau de la poste, de la douane, etc., \$15,000; *Baddeck*—bureau de la poste, de la douane, etc., \$8,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ile du Prince-Edouard, Montague*—bureau de poste, de douane, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-neuf mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Nouveau-Brunswick*, savoir : *Bathurst*,—bureau de poste, douanes, etc., \$10,000; bureau de poste, *Portland*, \$9,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent mille neuf cent soixante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Québec*, savoir : bureaux de poste et du revenu de l'intérieur, *Hull*,

\$4,700; asile des immigrants, *Lévis*, somme additionnelle nécessaire, \$15,000; asile des immigrants, *Montréal*, \$15,000; douanes, *Montréal*, \$3,000; édifice du revenu de l'intérieur, *Montréal*, \$11,260; entrepôt de vérification, *Montréal*, \$45,000; pénitencier de *St. Vincent de Paul*, 7,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent trente et un mille deux cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ontario*, savoir: bureau de poste, *Orangeville*, \$6,000; entrepôt de vérification, *Toronto*, \$50,000; bureau de poste, douanes, etc., *Belleville*, \$3,100; bureau de poste, douanes, etc., *Peterborough*, \$15,000; bureaux de douanes et du revenu de l'intérieur, *Gananoque*, somme additionnelle nécessaire pour les terminer, \$2,500; bureau de poste, douanes, etc., *Berlin* (à voter de nouveau, 4,000) \$20,000; bureau de poste, etc., *Ste Catherine*, \$17,000; salle d'exercice, *Toronto*, \$3,000; édifices du parlement, *Ottawa*—changements—bureau de poste, Chambre des Communes, \$1,000; douane de *London*, allonge pour bureaux des poids et mesures et d'inspection du gaz, \$5,000; *Chatham*, bureau de la poste, de la douane, etc., \$3,600; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Manitoba*, savoir: résidence du lieutenant-gouverneur, étables, etc., *Winnipeg*, somme additionnelle requise, \$5,000; bureau des terres fédérales, *Winnipeg*, allonge, \$10,000; pouidière de *Winnipeg*, \$5,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-neuf mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, Territoires du Nord-Ouest, savoir: station des immigrants à l'ouest de *Qu'Appelle*, \$12,000; nouveaux édifices publics à *Régina*, capitale du Nord-Ouest, somme additionnelle nécessaire, \$7,000; station des immigrants à *Qu'Appelle*, \$10,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Colombie Britannique*, savoir: pénitencier de la *Colombie Britannique*, *New Westminster* (à voter de nouveau, \$10,000), \$40,000; bureau de la poste, de la douane, etc., *Nanaimo*, somme additionnelle nécessaire pour les terminer, \$2,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics du *Canada*, combustible, etc., jusqu'ici payés par les départements qui occupent les édifices, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à diverses dépenses, *Port Dufferin*, *Saint Jean, N.-B.*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-neuf mille huit cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, savoir: rivière de *Great Village*, municipalité fournissant \$4,000. A voter de nouveau, \$5,000; *Chipman's Brook*, réparations, \$1,500; *Haborville*, réparations, \$1,500; *Maitland*, réparations au quai, \$750; *Yarmouth*, \$4,600; *Parkers Cove*, à voter de nouveau, 1,000, \$2,000; *Grand Narrows*, *Barra Strait*, \$3,000; *Oyster Pond*, \$2,000; *White Point*, \$1,000; *Militia Point*, \$2,000; *Catalogne Gut*, \$1,500; *McNair's Cove*, \$5,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille deux cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *I.P.E.*, savoir: rivière du Sud, port de *Murry*, pour le terminer, \$5,350; *Malpègue*, \$4,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-six mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *N.-B.*, savoir: brise-lames, *Upper Salmon River*, \$4,000; brise-lames de *Mispeck*, \$1,000; *Caraquet*, à voter de nouveau, \$3,000; *Robby's Point*, \$1,500; *Hopewell Cape*, quai de lest, etc., \$4,000; *Grande Anse*, \$2,000; *Shippegan*, \$4,000; *Boucouché*, \$3,000; *Baie Verte*, jetée de lest, \$500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-six mille neuf cents piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, Québec, savoir : jetées, lac *Mégantic*, \$1,500; quai au pont sur la rivière *Richelieu* sur la route entre *Iacolle* et *Clarenceville*, \$3,000; *Saint-Jevn d'Orléans*, pour protéger le phare, \$6,000; *Port Daniel*, \$6,000; rivières des *Outaouais*, enlèvement des bancs de sable à *Bristol* et *Portage du Fort*, \$2,000; *Sault aux Cochons* \$4,000; *Pointe aux Orignaux (Rivière-Ouelle)*, pour compléter les travaux, \$4,500; *Ile aux Coudres*, \$500; pour enlever les obstructions au *Barachois de Malbaie*, \$1,000, et à l'embouchure de la rivière *Newport*, \$400; *Rivière du Loup* (en bas) \$10,000; *Ile aux Grues*, \$5,000; *Chenal du Moine*, jetées. (A voter de nouveau \$2,000,) \$3,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et cinq mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, Ontario, savoir : *Peterborough*, pour compléter le dragage, \$3,000; *Morpeth, L. E.*, les autorités locales ayant fournis \$4,000, \$4,000; *L'Orignal*, réparations au quai, les autorités locales fournissant \$1,000, \$3,000; *Kingsville, L. E.*, \$27,500; port de *Belleville, L. O.*, les autorités locales fournissant \$4,000, \$6,000; *Southampton, L. H.*, \$10,000; *Owen-Sound, L. H.*, \$5,000; *Meaford, L. H.*, \$2,000; rivière de la *Petite-Nation*, enlèvement des obstructions, \$2,000; rivière des *Outaouais*, enlèvement des cailloux, etc., aux *Narrows*, en amont de *Pembroke*, \$3,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Prince Arthur's Landing*, amélioration au port, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Colombie-Britannique*, savoir : améliorations des rivières de *Cowichan* et de *Courtney*, \$2,000; rivière *Lilloët*, \$500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des glissoires et estacades, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ponts et chaussées, pour aider la municipalité de *Russell, Manitoba*, à construire un pont sur la rivière *Assiniboine*, près de la rivière aux *Coquillages*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'érection d'un monument à la mémoire de *Joseph Brant*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de lignes télégraphiques, *Colombie-Britannique*, savoir : ligne télégraphique à partir d'un point situé vis-à-vis *New Westminster* à *Ladner's Landing*) pour l'année finissant le 30 juin 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante-huit mille cinq cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, savoir : Embranchement de *Saint-Charles*, voie d'évitement et cour de la gare, *Pointe-Lévis*, \$47,500; pour payer à la commission du chemin de fer Intercolonial, personnel et autres dépenses, \$20,000; *Rivière-du-Loup*, embranchements conduisant à la ville, \$25,000; embranchement de *Dalhousie*, \$60,000; divers travaux auxquels il n'est pas autrement pourvu, \$6,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt seize mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des canaux, savoir : Canal de *Saint-Pierre*, \$14,000; canal de *Williamsburg*, pour l'agrandissement de l'entrée supérieure du canal des *Galops*, \$80,000; canal de la *Culbute*, pour enlever une batture située en amont des écluses, \$2,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

39. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de subventions postales—communication entre le terminus du chemin de fer Intercolonial au port *Mulgrave* et *Chéticamp* par navires à vapeur, touchant deux fois par semaine à *Port Hood*, *Mabou*, *Broad Cove*, *Mayance* et *Chéticamp*, le gouvernement local accordant un montant semblable, à condition que le parlement fédéral affecte aussi un crédit à ce service, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

40. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du service postal par voie de mer et dans les eaux intérieures—somme additionnelle nécessaire pour l'achat de canots, des stations et d'appareils de sauvetage, pour l'entretien des équipages et pour récompenser les personnes qui ont fait des sauvetages, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

41. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Québec*—somme additionnelle nécessaire pour les dépenses du service—pour ouvrir des chemins dans la réserve *Ouatouchouan*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

42. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent dix-huit piastres et douze centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Nouveau-Brunswick*, savoir : Somme nécessaire pour augmenter la gratification du médecin, dans le *Nouveau-Brunswick*, de 23 centins à 50 centins par tête, sur une population évaluée à 1,456, \$393.12; appointements d'un missionnaire à la *Grande Anse (Big Cove)* comté de *Kent*, par année, \$100; appointements d'un second médecin dans le comté de *Northumberland*, par année, \$125; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

43. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent trente-deux piastres et cinquante-six centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Nouvelle-Ecosse*,—somme nécessaire pour augmenter la gratification du médecin dans la *Nouvelle-Ecosse* de 26 centins à cinquante centins par tête sur une population évaluée à 2,219; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

44. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille huit cent quarante-cinq piastres et deux centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'accise dans le *Manitoba* et la *Colombie-Britannique* pour les indemniser de l'augmentation du coût de la vie, comparé aux anciennes provinces—pour le *Manitoba*, \$3,000; pour la *Colombie-Britannique*, \$500; pour indemniser *Joseph Gilbert alias Dubuc* de la perte de tabac saisi chez lui, le département s'étant convaincu de sa bonne foi, après une enquête, \$11.68; pour payer à la veuve de feu *P. Durnford*, ci-devant percepteur, à *Montréal*, du 1er juillet au 30 novembre, 1868, n'ayant reçu aucun traitement pendant cette période, bien qu'il ait rempli les fonctions de percepteur, \$666.67; pour payer à *R. Bellemare*, inspecteur de district de *Montréal*, pour la même période et pour les mêmes raisons, \$666.67; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

45. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'inspection du gaz, savoir : Installation de bureau d'inspection dans 18 nouvelles cités et villes, \$10,000; dépenses contingentes des bureaux des inspecteurs du gaz, \$5,500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

46. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille trois cent quatre-vingt-dix piastres et huit centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'inspection des poids et mesures, savoir : Augmentation d'appointements de certains inspecteurs et sous-inspecteurs, \$500; pour payer aux ex-inspecteurs les sommes déduites pour la caisse de retraite—voté en 1880, \$2,877.27; payé en 1879-80, \$1,987.10; périmé et ré-estimé aujourd'hui, \$890.08; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

47. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des postes, savoir : Pour pourvoir en vertu du statut à l'accroissement des salaires et aux changements de classification pendant l'année 1883-84 dans le service extérieur des postes en vertu de l'Acte du



Service Civil de 1882—pour commis, etc., bureau d'inspecteurs, \$2,000 ; pour conducteurs de la malle en chemin de fer, \$6,000 ; pour commis, facteurs, etc., dans les bureaux de poste des villes, \$12,000 ; pour pourvoir au salaire additionnel de l'assistant maître de poste d'*Halifax, N.-E.*, vu qu'il y a droit des dispositions de l'Acte du Service Civil de 1882, \$200 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

48. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille deux cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'entretien et réparation des glissoires et estacades, savoir : Estacades et jetées d'arrêt—*Grandes Piles*, rivière *St-Maurice*, (renouvellement de crédit), \$7,000 ; rivière *Trent* et district de *Newcastle*—montant additionnel requis, \$250 ; pour l'année expirant le 30 juin 1884.

49. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingts piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des canaux pour indemniser *M. Thomas Munro*, pour avoir rempli les devoirs de surintendant pendant un mois et demi en 1879, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Jeudi, 17 mai 1883.*

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Rykert*, informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui, cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

Et la séance ayant continué jusqu'à une heure et trente minutes, jeudi matin, la Chambre s'ajourne alors.

*Jeudi, 17 mai, 1883.*

PRIÈRE.

Les pétitions suivantes sont présentées séparément et déposées sur le bureau :

Par M. *Wheler*—la pétition du conseil municipal du village de *Bracebridge*, district de *Muskoka* ; et la pétition du conseil municipal du village de *Gravenhurst*.

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante est lue et reçue :

De l'Alliance du *Canada* pour la suppression du trafic des liqueurs ; elle demande que dans le cas où un bill serait présenté pour régler le trafic des liqueurs en *Canada*, aucune des restrictions imposées par le passé ne soient abrogées, mais que de nouvelles restrictions et obligations soient établies à ce sujet.

M. *White (Renfrew)*, du comité d'Immigration et de Colonisation, présente à la Chambre, le premier rapport de ce comité, lequel est lu. (Appendice No 6.)

M. *Pope*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 16 avril, 1883, pour copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant l'immigration des réfugiés juifs de *Russie* dans aucune partie du *Canada*, et l'entretien ultérieur et le placement de tels immigrants ; aussi, un état du coût, s'il en est, se rapportant à leur émigration et entretien. (*Documents de la session, No 93c.*)

*Ordonné*, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill modifiant de nouveau le tarif des droits de douane.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Colby*,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le septième rapport du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre un télégramme de *Shadroch Holly*, maire de *Saint-Jean, Nouveau-Brunswick*, accompagné de la copie d'un mémoire à Son Excellence le gouverneur-général au sujet de la résolution concernant le prêt projeté à la compagnie du pont et du chemin de fer de *Saint-Jean*. (*Documents de la session, No 47a*).

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant cette Chambre, la sentence arbitrale de *John Page*, éc., ingénieur en chef, sur la réclamation de MM. *Heney, Stewart & Cie*, entrepreneurs de travaux à *Greece's Point*.—Montant accordé par la sentence, \$17,370. (*Documents de la session, No 105b*.)

Sir *Charles Tupper* propose, secondé par sir *Hector Langevin*, que demain cette Chambre se forme en comité général pour considérer une résolution pour accorder certaines subventions à des compagnies de chemins de fer dans les provinces de *Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse* et *Ontario*.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe alors la Chambre que Son Excellence le gouverneur-général ayant mis au fait de l'objet de cette motion, la recommande à la considération de la Chambre.

Et la motion étant proposée; que demain cette Chambre se forme en comité général.

Et un débat s'ensuivant ;

M. *Bergin* propose, secondé par M. *Hickey*, que le débat soit ajourné ; et la motion étant mise aux voix, la question est résolue négativement.

*Résolu*, que demain cette Chambre se formera en comité comme susdit.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie du Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (à responsabilité limitée), et de changer son nom en celui de " compagnie du Câble Américain, Britannique et Continental (à responsabilité limitée)," sans amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier l'acte trentehuitième *Victoria*, chapitre 56, intitulé : " Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de *Québec*, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier l'acte trentesix *Victoria*, chapitre soixante-deux, et l'acte quarante-trois *Victoria*, chapitre dixsept, concernant les commissaires du havre de *Québec*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Rykert* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé: "Acte à l'effet de refondre et modifier les actes concernant le Revenu de l'Intérieur," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Vendredi, 18 mai, 1883.

La Chambre procède à la prise en considération des quarante-troisième, quarante-quatrième, quarante-cinquième et cinquante-huitième résolutions, rapportées du comité des Subsidés mardi dernier, et qui ont été alors ajournées, et elles sont lues comme suit :

43. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille neuf cent vingt piastres et quatre-vingt-huit centins soit accordée à Sa Majesté pour payer la balance de comptes de *L. J. Demers* et frère, pour l'impression du premier et du second volume du rapport de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, version française, pour l'année expirant le 30 juin 1883.

44. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer *M. A. Audet* pour traduction française du rapport de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, pour l'année expirant le 30 juin 1883.

45. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas seize mille huit cent vingt et une piastres et quarante-neuf centins, soit accordée à Sa Majesté pour frais divers se rattachant au service de la commission du chemin de fer Canadien du *Pacifique*, voir l'état des dépenses imprévues présenté au parlement, pour l'année expirant le 30 juin 1883.

58. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent quarante-deux mille neuf cent quatre-vingt-douze piastres et trente-deux centins, soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les items auxquels il n'a pas été pourvu pour l'année 1881.82. (Voir rapport de l'auditeur-général, page 435), pour l'année expirant le 30 juin 1883.

Et les dites résolutions sont adoptées.

Et la séance ayant continué jusqu'à minuit et vingt cinq minutes, vendredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Vendredi, 18 mai, 1883.

PRIÈRE.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à une adresse à Son Excellence, du 2 mars 1883, demandant copie de toute correspondance échangée entre le juge ou quelques-uns des juges de la cour maritime de la province d'*Ontario* et le gouvernement concernant les règles, la pratique et la procédure de la dite cour et leur simplification; et les honoraires et frais actuellement imposables pour la dite cour. Aussi, copie de toutes règles modifiées ou de projets de modification, depuis le 1er janvier 1882. (*Documents de la session* No. 68a.)

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Résolu*, que lorsque la Chambre s'ajournera ce jour, elle restera ajournée jusqu'à 3 P.M., demain; et que ce dernier jour et le lundi suivant, les mesures du gouvernement auront la priorité.

*M. Blake* propose, secondé par *M. Vail*, que la pétition de l'alliance du *Canada* pour la suppression du trafic des liqueurs, reçue et lue hier, soit imprimée; et la dite motion est, en conformité de l'article 94 du règlement, renvoyée au comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, copie des documents concernant l'octroi des subventions accordées aux compagnies de chemins de fer suivants: Compagnie du chemin de fer de la baie des *Chaleurs*; compagnie de chemin de fer de *Caraquet, N.-B.*; compagnie du chemin de fer de la vallée de la *Gatineau*; compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'*Amérique* et l'*Europe*; compagnie du chemin de fer International; compagnie du chemin de fer de la vallée de *Miramichi*; compagnie du chemin de fer de *Montréal* et de l'Ouest; compagnie du chemin de fer de *Napanee, Tamworth* et *Québec*; compagnie du chemin de fer de *Québec* au lac *St-Jean*, et du chemin de fer entre *Petitcodiac* et *Havelock Corner, N.-B.* (*Documents de la session, No 121.*)

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une résolution pour accorder certaines subventions à des compagnies de chemins de fer dans les provinces de *Québec, Nouveau Brunswick, Nouvelle-Ecosse* et *Ontario*.

(*En comité.*)

*Résolu*, qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour les chemins de fer aussi mentionnés ci-après, savoir:—

- |   |           |
|---|-----------|
| A la compagnie du chemin de fer de la baie des <i>Chaleurs</i> , pour 100 milles de son chemin à partir de <i>Matapédia</i> , sur le chemin de fer de l'Intercolonial, jusqu'à <i>Paspébiac</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$320,000 |
| A la compagnie du chemin de fer de <i>Caraquet</i> , pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de <i>Bathurst</i> , jusqu'à <i>Caraquet</i> , dans la province du <i>Nouveau-Brunswick</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....                             | 115,200   |

A la compagnie du chemin de fer de la vallée de la <i>Gatineau</i> , pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la stion de <i>Hull</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	160,000
A la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l' <i>Amérique</i> et l' <i>Europe</i> , pour 80 milles de son chemin, de <i>Canso</i> à <i>Louisbourg</i> ou <i>Sydney</i> , dans la province de la <i>Nouvelle-Ecosse</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	256,000
A la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis <i>Sherbrooke</i> , dans la province de <i>Québec</i> , jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	156,800
En rapport avec le prolongement de cette voie à travers le <i>Maine</i> pour se relier au <i>Nouveau-Brunswick</i> à <i>Vanceborough</i> ou près, ou au sud de ce point.	
A la compagnie du chemin de fer de la vallée de <i>Miramichi</i> , pour 32 milles de son chemin, à partir de l'Intercolonial près du <i>Miramichi</i> , jusqu'à <i>Moran</i> , près du village de <i>Demphy</i> , dans la province du <i>Nouveau-Brunswick</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	102,400
A la compagnie du chemin de fer de <i>Montréal</i> et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de <i>St-Jerôme</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité .....	160,000
A la compagnie du chemin de fer de <i>Napanee</i> , <i>Tamworth</i> et <i>Québec</i> , pour 28 milles de son chemin, de <i>Napanee</i> à <i>Tamworth</i> , dans la province d' <i>Ontario</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	89,600
A la compagnie du chemin de fer de <i>Québec</i> au lac <i>St-Jean</i> , pour 25 milles de son chemin, de <i>St-Raymond</i> au lac <i>St-Jean</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité .....	80,000
En sus de la subvention accordée par l'Acte 45 <i>Victoria</i> , chap. 14.	
Pour un chemin de fer à partir de l'Intercolonial, à <i>Petitcodiac</i> , jusqu'à <i>Havelock Corner</i> , dans la province du <i>Nouveau-Brunswick</i> ,—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	38,400
Pour un chemin de fer depuis <i>Gravenhurst</i> jusqu'à <i>Calander</i> ,—110 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille et n'excédant pas en totalité.....	660,000
En sus de la subvention accordée par l'Acte 43 <i>Victoria</i> , chap. 14.	
Total.....	\$2,138,400

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu

mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement; et les onze lignes ci-dessus mentionnées seront construites dans un délai raisonnable n'excédant pas quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement aura la faculté de conclure,—et toutes les dites subventions respectives seront payables à même le fonds consolidé du revenu du *Canada*, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. *Rykert* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu demain.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier de nouveau l'acte d'Inspection Générale, 1874," sans amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de modifier de nouveau " l'acte refondu des chemins de fer, 1879," et de déclarer que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux pour l'avantage du *Canada*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois à la prochaine séance de la Chambre.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Samedi*, 19 mai 1883.

La Chambre en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill du Sénat intitulé : " Acte pour amender et refondre la législation sur les pénitenciers ; " et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Daly* fait rapport que le comité a examiné le bill, et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnés."

Les quatre premiers amendements étant lus la seconde fois, sont adoptés.

Le cinquième amendement étant lu la seconde fois, comme suit : Page 19, ligne 40, retranchez depuis " effet " jusqu'à la fin de la section.

M. Blake propose, secondé par M. Davies, que cette Chambre ne concoure pas avec le Sénat dans le dit amendement, pour la raison qu'il n'est pas à propos de se départir du contrôle actuellement exercé par les Chambres sur ces règlements; et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise,—et la question est résolue négativement.

Le cinquième amendement est alors adopté.

Les amendements subséquents étant lus la seconde fois, sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé: "Acte pour amender de nouveau l'acte d'interprétation," étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

Résolu, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Daly fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

Résolu, que le bill passe avec les amendements.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements auxquels elle demande leur concours.

Et la séance ayant continué de siéger jusqu'à une heure, samedi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Samedi, 19 mai, 1883.

3 heures P. M.

PRIÈRE.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues et reçues :

Du conseil municipal du village de *Bracebridge*, district de *Muskoka*; demandant que la compagnie du chemin de fer *Midland* ou toute autre compagnie de chemin de fer désirant s'en servir, obtienne l'autorisation d'employer pour fins de trafic local ou d'entier parcours toute ligne ferrée qui pourra être construite pour prolonger le chemin de fer du Nord du *Canada* de *Gravenhurst* à *Callander*.

Du conseil municipal du village de *Gravenhurst*; demandant que la compagnie du chemin de fer du Nord et du *Nord-Ouest* du *Canada* n'ait pas le pouvoir de se fusionner avec le chemin de fer projeté de *Gravenhurst* à *Callander* et au *Sault Sainte-Marie* ni de le louer, mais que le dit chemin de fer constitue une ligne indépendante; ou que si le fusionnement est autorisé, des pouvoirs de circulation soient accordés au chemin de fer de *Midland* sur la ligne projetée de la station *Atherly* vers le nord.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril, 1883, pour copie de tous transports, plans et relevés faits par les ingénieurs du gouvernement concernant le hâvre de *Port-Albert*, dans le comté de *Huron*, et relevé du coût estimatif du prolongement des

jetées du dit hâvre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre la compagnie des jetées de *Port-Albert* et le gouvernement au sujet du dit hâvre. (*Documents de la session No. 46e.*)

M. *White (Cardwell)*, du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre pendant la présente session, présente à la Chambre le sixième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité recommande :—

1. Que M. *John A. Lumsden*, membre du personnel des rapporteurs officiels, soit payé pour la session actuelle au même taux que les autres rapporteurs, savoir : \$1,200.
2. Que la nomination, pour la présente session, de M. *J. O. Marceau*, en qualité de second rapporteur français, soit maintenue et rendue permanente.

M. *Hackett*, du comité des Lois Expirantes, présente à la Chambre le premier rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a soigneusement examiné la liste des lois expirantes, telle que préparée par le greffier des lois, et il a rédigé, conformément à cette liste, un bill qu'il soumet actuellement à la Chambre.

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Colby*,

*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le sixième rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre pendant la présente session.

*Ordonné*, que sir *John A. Macdonald* ait la permission de présenter un bill à l'effet de proroger pour un certain temps les actes y mentionnés.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

M. *Blake* propose, secondé par M. *Laurier*, que la pétition du conseil municipal du village de *Bracebridge*, district de *Muskoka* ; et la pétition du conseil municipal du village de *Gravenhurst*, séparément lues et reçues ce jour, soient imprimées.

Et la dite motion est, en conformité de l'article 94 du règlement, renvoyée au comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement.

Sir *John A. Macdonald* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général pour considérer certaines résolutions pourvoyant aux traitements, à la mise à la retraite et aux frais de route de certains juges de certaines cours provinciales.

Sir *John A. Macdonald*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe alors la Chambre que Son Excellence le gouverneur général ayant été mis au fait de l'objet de cette motion, la recommande à la considération de cette Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en comité général.

La Chambre se forme, en conséquence, en tel comité.

(*En comité*)

1. *Résolu*,—Qu'il est expédient de décréter que le traitement du nouveau juge de la Cour d'Appel pour *Ontario*, dont la nomination est prévue par un acte de la législature de cette province, 46 *Victoria*, chap. 6, sera de cinq mille piastres par année.

2. *Résolu*,—Que, si le juge en chef du Banc de la Reine, ou le chancelier d'*Ontario*, ou le juge en chef des Plaids Communs, est nommé à la Cour d'Appel d'*Ontario*, le gouverneur en conseil pourra ordonner qu'il lui soit accordé un traitement non inférieur à celui qu'il recevait auparavant comme tel juge en chef ou chancelier.

3. *Résolu*,—Que la troisième clause (concernant l'allocation de retraite aux juges) de l'acte 31 *Victoria*, chap. 33, s'appliquera au juge de la Cour Suprême de Judicature d'*Ontario* et de la Cour Suprême de Judicature de l'*Ile du Prince-Edouard*.



4. *Résolu*,—Que les traitements des juges de la Cour Supérieure de la province de Québec seront comme suit :—

	P. année.
Le juge en chef de la dite cour.....	\$ 6,000
Onze juges puînés de la dite cour, dont le domicile est fixé à <i>Montréal</i> ou <i>Québec</i> , chacun.....	5,000
Treize juges puînés de la dite cour, dont le domicile est fixé dans des districts autres que <i>Bonaventure</i> , <i>Gaspé</i> ou <i>Saguenay</i> , chacun.....	4,000
Deux juges puînés de la dite cour, dont le domicile est fixé dans les districts de <i>Bonaventure</i> et <i>Gaspé</i> ou <i>Saguenay</i> , chacun.....	3,500
5. <i>Résolu</i> ,—Que le traitement du juge de la cour de comté du district judiciaire oriental du <i>Manitoba</i> , sera de \$2,000 par année, pour ses trois premières années de service, et.....	2,400
par année, après ces trois années de service, et qu'il lui sera alloué tels frais de voyage que le gouverneur en conseil pourra de temps à autre fixer.	

6. *Résolu*,—Que les dits traitements et frais de voyages seront payés à même tous deniers non affectés à d'autres fins formant partie du fonds consolidé du revenu du *Canada*.

7. *Résolu*,—Qu'à dater du premier jour de juillet de l'année 1884, nulles allocations de voyage ou de circuit ne seront payées aux juges des Cours d'Appel d'*Ontario*.  
Résolutions à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Richey* fait, en conséquence, rapport des résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*,—Qu'il est expédient de décréter que le traitement du nouveau juge de la Cour d'Appel pour *Ontario*, dont la nomination est prévue par un acte de la législature de cette province, 46 *Victoria*, chap. 6, sera de cinq mille piastres par année.

2. *Résolu*,—Que, si le juge en chef du Banc de la Reine, ou le chancelier d'*Ontario*, ou le juge en chef des Plaids Communs, est nommé à la Cour d'Appel d'*Ontario*, le gouverneur en conseil pourra ordonner qu'il lui soit accordé un traitement non inférieur à celui qu'il recevait auparavant comme tel juge en chef ou chancelier.

3. *Résolu*,—Que la troisième clause (concernant l'allocation de retraite aux juges) de l'acte 31 *Victoria*, chap. 33, s'appliquera au juge de la Cour Suprême de Judicature d'*Ontario* et de la Cour Suprême de Judicature de l'*Ile du Prince-Edouard*.

4. *Résolu*,—Que les traitements des juges de la Cour Supérieure de la province de Québec seront comme suit :—

	P. année.
Le juge en chef de la dite cour.....	\$ 6,000
Onze juges puînés de la dite cour, dont le domicile est fixé à <i>Montréal</i> ou <i>Québec</i> , chacun.....	5,000
Treize juges puînés de la dite cour, dont le domicile est fixé dans des districts autres que <i>Bonaventure</i> , <i>Gaspé</i> ou <i>Saguenay</i> , chacun.....	4,000
Deux juges puînés de la dite cour, dont le domicile est fixé dans les districts de <i>Bonaventure</i> et <i>Gaspé</i> ou <i>Saguenay</i> , chacun.....	3,500
5. <i>Résolu</i> ,—Que le traitement du juge de la cour de comté du district judiciaire oriental du <i>Manitoba</i> , sera de \$2,000 par année, pour ses trois premières années de service, et.....	2,400

par année, après ces trois années de service, et qu'il lui sera alloué tels frais de voyage que le gouverneur en conseil pourra de temps à autre fixer.

6. *Résolu*,—Que les dits traitements et frais de voyages seront payés à même tous deniers non affectés à d'autres fins formant partie du fonds consolidé du revenu du Canada.

7. *Résolu*,—Qu'à dater du premier jour de juillet de l'année 1834, nulles allocations de voyage ou de circuit ne seront payées aux juges des Cours d'Appel d'Ontario. Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

*Ordonné*, que sir *John A. Macdonald* ait la permission de présenter un bill à l'effet de pourvoir aux traitements et aux allocations de retraite et de voyage de certains juges de certaines cours provinciales.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par M. *Bowell*, que lundi prochain cette Chambre se formera en comité général pour considérer une certaine résolution pour prélever une nouvelle somme d'argent n'excédant pas \$900,000 pour les commissaires du havre de *Montréal*.

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, informe alors la Chambre que Son Excellence le Gouverneur-Général, ayant été mis au fait de l'objet de cette motion, la recommande à la considération de la Chambre.

*Résolu*, que lundi prochain, cette Chambre se formera en comité général.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte relatif aux lettres de change et aux billets promissoires dans la province de l'*Ile du Prince-Edouard*," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : "Acte pour amender la loi relative aux loteries," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : "Acte relatif aux lettres de change et aux billets promissoires dans la province de l'*Ile du Prince-Edouard*," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : "Acte pour amender la loi relative aux loteries," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour lundi prochain.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill à l'effet de modifier de nouveau "l'acte refondu des chemins de fer, 1879," et de déclarer que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux pour l'avantage du *Canada*, étant lu ;

Sir *Charles Tupper* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Blake* propose comme amendement, secondé par M. *Robertson (Shelburne)*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre afin de modifier la clause qui place des chemins de fer provinciaux sous l'autorité législative du parlement, en retranchant les dispositions générales affectant des lignes indépendantes croisant d'autres voies ferrées ou s'y raccordant, et la disposition affectant des lignes à être constituées ultérieurement par une législation provinciale."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Armstrong,</i>	<i>Catudal,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Ross (Middlesex).</i>
<i>Bécharde,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Mulock,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Harley,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Innes,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Trow, et</i>
<i>Cusey,</i>	<i>Irvine,</i>	<i>Platt,</i>	<i>Vail.—42.</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Keefer,</i>		

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Allison,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Patterson (Esser),</i>
<i>Baker (Missisquoi),</i>	<i>Daly,</i>	<i>Hay,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Robertson (Hastings),</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Small,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Fortin,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Foster,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>White (Hastings),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Colby,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Woodworth, et</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wright.—78.</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Hackett,</i>		

Ainsi la question est résolue négativement.

Et la motion étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *McCarthy* propose comme amendement secondé par M. *White (Renfrew)*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question, soient retranchés et remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre afin de le modifier comme suit :

Que la clause "16" et les paragraphes 2 et 3 de cette clause dans l'Acte Refondu des chemins de fer de 1879 soient biffés et les suivants soient substitués :

16. Des clôtures seront construites et entretenues de chaque côté du chemin de fer, de la hauteur et de la force d'une clôture de division ordinaire, avec des ouvertures ou barrières à chaque traversée de ferme pour l'usage des propriétaires des terres adjacentes au chemin de fer, et aussi, à chaque traversée de route, des garde-bestiaux convenables et suffisants pour empêcher le bétail et les animaux de pénétrer sur la voie.

(2) Les dits mots "ouvertures" ou "barrières" seront interprétés comme signifiant et dans chaque cas signifieront des barrières à lisse communément appelées

barrières à claire-voie, avec fermeture convenable ; mais ce paragraphe ne devra pas être interprété au bénéfice de ces propriétaires et tenanciers de terres traversées par les chemins de fer du *Canada* qui ont reçu des compagnies de chemins de fer une compensation parce que ces compagnies avaient négligé l'érection de telles barrières avant le dix de juin mil huit cent quarante-sept, et il ne s'appliquera non plus à aucuns chemins de fer construits ou en partie construits le dix de juin mil huit cent quarante-sept, ni ne les affectera, mais il s'appliquera seulement aux chemins de fer construits ou commencés après ce jour.

(3) Jusqu'à ce que ces clôtures et garde-bestiaux aient été faits, la compagnie sera responsable de tous les dommages qui pourront être causés par ses trains ou locomotives aux bestiaux, chevaux ou autres animaux sur le chemin de fer.

(4) Après que ces clôtures ou garde-bestiaux auront été dûment faits et tant qu'ils seront dûment entretenus, la compagnie ne sera pas responsable de ces dommages à moins que ceux-ci ne soient causés par négligence ou avec préméditation.

(5) Dans les six mois après que les terrains auront été pris pour l'usage du chemin de fer, et, si elle en est requise par les propriétaires des terrains avoisinants respectivement, mais non autrement, la compagnie devra, à ses frais et dépens, établir, et faire sur les terrains ainsi pris, et entretenir, maintenir et garder en bon état de temps en temps une clôture de perches et pieux ou haie, fossé, remblai ou autre clôture suffisante pour empêcher de passer les porcs, moutons, bestiaux, et de cette manière diviser et séparer et tenir continuellement divisés et séparés ces terrains des terres ou terrains y adjoignant.

Et, que les paragraphes 4, 5, et 6 soient dorénavant numérotés 6, 7 et 8.

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ; la question est résolue affirmativement.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Colby* fait rapport que le comité a amendé de nouveau le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

La bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre, les documents concernant l'octroi projeté d'une nouvelle subvention pour un chemin de fer de *Gravenhurst* à *Callander*. (*Documents de la session*, No. 121.)

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quarante-cinq piastres et quatre-vingt-trois centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du bureau du secrétaire du gouverneur général, pour payer à *C. J. Jones* la différence entre \$1,450 et mille huit cents piastres du 1<sup>er</sup> février au 30 juin 1883, tel que prescrit par l'acte du service civil, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département du secrétaire d'Etat, savoir : pour pourvoir au traitement d'un premier commis dans la division de la correspondance, \$2,000 ; pour pourvoir à l'augmentation légale du traitement d'un commis, (article omis dans le budget principal) \$50, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des finances—allocation additionnelle au commis des dépenses contingentes pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département des chemins de fer et canaux—pour pourvoir aux traitements des commis de 3<sup>ème</sup> classe à \$700, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du département de l'intérieur—pour pourvoir au traitement de l'arpenteur général, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour pourvoir à l'augmentation usuelle de traitement du premier commis surintendant de la division des impressions et de la papeterie, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1883, et des surintendants adjoints des divisions des mandats d'argent et de la banque d'épargne, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1882, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses contingentes du Conseil Privé, pour payer les employés de ce département qui travaillent après les heures de bureau, pour l'année expirant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer à la veuve du juge *Fisher*, en considération de services extra rendus par lui au gouvernement, aux termes de sa commission de 1870 à 1881, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des pénitenciers—gratification d'une année de salaire à *J. Dillon*, gardien au pénitencier de *Kingston*, qui a perdu la vue dans l'exercice de ses fonctions, pour l'année expirant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille soixante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la bibliothèque, savoir : pour pourvoir à l'achat de vingt exemplaires de l'ouvrage d'*Harrington*, ayant pour titre " *Life of Sir William Logan*, à \$3 l'exemplaire, \$60 ; pour l'achat d'ouvrages sur l'*Amérique*, \$1,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cent quatre-vingt-trois piastres et cinquante-six centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la Chambre des Communes—pour couvrir le montant payable à *L. J. Piteau*, en vue de l'indemnité de la perte de sa position comme traducteur français adjoint, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'immigration et de quarantaine, savoir : *Victoria, C.-B.*, agent d'immigration, \$1,000 ; dépenses contingentes, \$500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de quarantaine, savoir : *Sydney, N.-E.*, médecin inspecteur, \$1,000 ; *Sydney, N.-E.*, chef de service, \$400 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingt mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la milice, savoir : Pour l'achat d'une bâtisse et terrain situés sur le côté de l'est du bassin du canal *Rideau*, et requis pour les magasins militaires d'*Ottawa*, \$8,000 ; pour acheter des munitions d'artillerie, \$20,000 ; écoles de batteries d'artillerie, de cavalerie et d'infanterie, \$150,000 ; pour la ventilation et l'assainissement du Collège Royal Militaire du *Canada*, à *Kingston*, \$2,500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics—emplacement pour de nouveaux édifices publics sur le côté sud de la rue *Wellington*—montant additionnel requis, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante et un mille six cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des

édifices publics, *Nouvelle-Ecosse*, savoir : Bureau de la poste, de la douane, etc., *Arichat*—emplacement, \$1,200 ; bureau de la poste, de la douane, etc., *Yarmouth*, \$15,000 ; hôpital de marine de *Pictou*—agrandissement projeté, \$2,400 ; *Sydney-Nord*—bureau de la poste, de la douane, etc., \$15,000 ; *Baddeck*—bureau de la poste, de la douane, etc., \$8,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ile du Prince-Edouard, Montague*—bureau de poste, de douane, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix-neuf mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Nouveau-Brunswick*, savoir : *Bathurst*,—bureau de poste, douanes, etc., \$10,000 ; bureau de poste, *Portland*, \$9,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent mille neuf cent soixante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Québec*, savoir : bureaux de poste et du revenu de l'intérieur, *Hull*, \$4,700 ; asile des immigrants, *Lévis*, somme additionnelle nécessaire, \$15,000 ; asile des immigrants, *Montréal*, \$15,000 ; douanes, *Montréal*, \$3,000 ; édifice du revenu de l'intérieur, *Montréal*, \$11,260 ; entrepôt de vérification, *Montréal*, \$45,000 ; pénitencier de *St. Vincent de Paul*, 7,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent trente et un mille deux cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Ontario*, savoir : bureau de poste, *Orangeville*, \$6,000 ; entrepôt de vérification, *Toronto*, \$50,000 ; bureau de poste, douanes, etc., *Belleville*, \$3,100 ; bureau de poste, douanes, etc., *Peterborough*, \$15,000 ; bureaux de douanes et du revenu de l'intérieur, *Gananoque*, somme additionnelle nécessaire pour les terminer, \$2,500 ; bureau de poste, douanes, etc., *Berlin* (à voter de nouveau, 4,000) \$20,000 ; bureau de poste, etc., *Ste Catherine*, \$17,000 ; salle d'exercice, *Toronto*, \$8,000 ; édifices du parlement, *Ottawa*—changements—bureau de poste, Chambre des Communes, \$1,000 ; douane de *London*, allonge pour bureaux des poids et mesures et d'inspection du gaz, \$5,000 ; *Chatham*, bureau de la poste, de la douane, etc., \$3,600 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Manitoba*, savoir : résidence du lieutenant-gouverneur, établies, etc., *Winnipeg*, somme additionnelle requise, \$5,000 ; bureau des terres fédérales, *Winnipeg*, allonge, \$10,000 ; poudrrière de *Winnipeg*, \$5,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-neuf mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, Territoires du *Nord-Ouest*, savoir : station des immigrants à l'ouest de *Qu'Appelle*, \$12,000 ; nouveaux édifices publics à *Régina*, capitale du *Nord-Ouest*, somme additionnelle nécessaire, \$7,000 ; station des immigrants à *Qu'Appelle*, \$10,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-deux mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics, *Colombie Britannique*, savoir : pénitencier de la *Colombie Britannique*, *New Westminster* (à voter de nouveau, \$10,000), \$40,000 ; bureau de la poste, de la douane, etc., *Nanaimo*, somme additionnelle nécessaire pour les terminer, \$2,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-six mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des édifices publics du *Canada*, combustible, etc., jusqu'ici payés par les départements qui occupent les édifices, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

25. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à diverses dépenses, *Port Dufferin, Saint Jean, N.-B.*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

26. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-neuf mille huit cent cinquante

piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, savoir : rivière de *Great Village*, municipalité fournissant \$4,000. A voter de nouveau, \$5,000; *Chipman's Brook*, réparations, \$1,500; *Haborville*, réparations, \$1,500; *Maitland*, réparations au quai, \$750; *Yarmouth*, \$4,600; *Parkers Cove*, à voter de nouveau, 1,000, \$2,000; *Grand Narrows*, *Barra Strait*, \$3,000; *Oyster Pond*, \$2,000; *White Point*, \$1,000; *Militia Point*, \$2,000; *Catalogne Gut*, \$1,500; *McNair's Cove*, \$5,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

27. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille deux cent cinquante piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *I.P.E.*, savoir : rivière du Sud, port de *Murry*, pour le terminer, \$3,250; *Malpègue*, \$4,000, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

28. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt-six mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *N.-B.*, savoir : brise-lames, *Upper Salmon River*, \$4,000; brise-lames de *Mispeck*, \$1,000; *Caraquet*, à voter de nouveau, \$3,000; *Robby's Point*, \$1,500; *Hopewell Cape*, quai de lest, etc., \$4,000; *Grande Anse*, \$2,000; *Shippegan*, \$4,000; *Bouctouche*, \$3,000; *Baie Verte*, jetée de lest, \$500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

29. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-six mille neuf cents piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Québec*, savoir : jetées, lac *Mégantic*, \$1,500; quai au pont sur la rivière *Richelieu* sur la route entre *Lacolle* et *Clarenceville*, \$3,000; *Saint-Jean d'Orléans*, pour protéger le phare, \$6,000; *Port Daniel*, \$6,000; rivières des *Outaouais*, enlèvement des bancs de sable à *Bristol* et *Portage du Fort*, \$2,000; *Sault aux Cochons* \$4,000; *Pointe aux Orignaux (Rivière-Ouelle)*, pour compléter les travaux, \$4,500; *Ile aux Coudres*, \$500; pour enlever les obstructions au *Barachois de Malbaie*, \$1,000, et à l'embouchure de la rivière *Newport*, \$400; *Rivière du Loup* (en bas) \$10,000; *Le aux Grues*, \$5,000; *Chenal du Moine*, jetées. (A voter de nouveau \$2,000.) \$3,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

30. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas soixante et cinq mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ontario*, savoir : *Peterborough*, pour compléter le dragage, \$3,000; *Morpeth, L. E.*, les autorités locales ayant fournis \$4,000, \$4,000; *L'Orignal*, réparations au quai, les autorités locales fournissant \$1,000, \$3,000; *Kingsville, L.E.*, \$27,500; port de *Belleville, L.O.*, les autorités locales fournissant \$4,000, \$6,000; *Southampton, L.H.*, \$10,000; *Owen-Sound, L.H.*, \$5,000; *Meaford, L.H.*, \$2,000; rivière de la *Petite-Nation*, enlèvement des obstructions, \$2,000; rivière des *Outaouais*, enlèvement des cailloux, etc., aux *Narrows*, en amont de *Pembroke*, \$3,000; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

31. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinquante mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Prince Arthur's Landing*, amélioration au port, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

32. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Colombie-Britannique*, savoir : améliorations des rivières de *Cowichan* et de *Courtney*, \$2,000; rivière *Lilloët*, \$500; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

33. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des glissoires et estacades, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

34. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ponts et chaussées, pour aider la municipalité de *Russell, Manitoba*, à construire un pont sur la rivière *Assiniboine*, près de la rivière aux *Coquillages*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

35. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres, imputable sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'érection d'un monument à la mémoire de *Joseph Brant*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

36. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres imputable sur

table sur le revenu, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de lignes télégraphiques, *Colombie-Britannique*, savoir : ligne télégraphique à partir d'un point situé vis-à-vis *New Westminster* à *Ladner's Landing*) pour l'année finissant le 30 juin 1884.

37. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent cinquante-huit mille cinq cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer Intercolonial, savoir : Embranchement de *Saint-Charles*, voie d'évitement et cour de la gare, *Pointe-Lévis*, \$47,500 ; pour payer à la commission du chemin de fer Intercolonial, personnel et autres dépenses, \$20,000 ; *Rivière-du-Loup*, embranchements conduisant à la ville, \$25,000 ; embranchement de *Dalhousie*, \$60,000 ; divers travaux auxquels il n'est pas autrement pourvu, \$6,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

38. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre-vingt seize mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des canaux, savoir : Canal de *Saint-Pierre*, \$14,000 ; canal de *Williamsburg*, pour l'agrandissement de l'entrée supérieure du canal des *Galops*, \$80,000 ; canal de la *Culbute*, pour enlever une batture située en amont des écluses, \$2,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

39. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de subventions postales—communication entre le terminus du chemin de fer Intercolonial au port *Mulgrave* et *Chéticamp* par navires à vapeur, touchant deux fois par semaine à *Port Hood*, *Mabou*, *Broad Cove*, *Mayance* et *Chéticamp*, le gouvernement local accordant un montant semblable, à condition que le parlement fédéral affecte aussi un crédit à ce service, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

40. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du service postal par voie de mer et dans les eaux intérieures—somme additionnelle nécessaire pour l'achat de canots, des stations et d'appareils de sauvetage, pour l'entretien des équipages et pour récompenser les personnes qui ont fait des sauvetages, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

41. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas neuf cents piastres, imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Québec*—somme additionnelle nécessaire pour les dépenses du service—pour ouvrir des chemins dans la réserve *Ouatahouan*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

42. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent dix-huit piastres et douze centins imputable sur le capital, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Nouveau-Brunswick*, savoir : Somme nécessaire pour augmenter la gratification du médecin, dans le *Nouveau-Brunswick*, de 23 centins à 50 centins par tête, sur une population évaluée à 1,456, \$393.12 ; appointements d'un missionnaire à la *Grande Anse (Big Cove)* comté de *Kent*, par année, \$100 ; appointements d'un second médecin dans le comté de *Northumberland*, par année, \$125 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

43. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent trente-deux piastres et cinquante-six centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des sauvages, *Nouvelle-Ecosse*,—somme nécessaire pour augmenter la gratification du médecin dans la *Nouvelle-Ecosse* de 26 centins à cinquante centins par tête sur une population évaluée à 2,219 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

44. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille huit cent quarante-cinq piastres et deux centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'accise dans le *Manitoba* et la *Colombie-Britannique* pour les indemniser de l'augmentation du coût de la vie, comparé aux anciennes provinces—pour le *Manitoba*, \$3,000 ; pour la *Colombie-Britannique*, \$500 ; pour indemniser *Joseph Gilbert alias Dubuc* de la perte de tabac saisi chez lui, le département s'étant convaincu de sa bonne foi, après une enquête, \$11.68 ; pour payer à la veuve de feu *P. Durnford*, ci-devant percepteur, à *Montréal*, du 1er juillet au 30 novembre, 1868, n'ayant reçu aucun traitement pendant cette période, bien qu'il ait rempli les fonctions de percepteur, \$666.67 ; pour



payer à *R. Bellemare*, inspecteur de district de *Montréal*, pour la même période et pour les mêmes raisons, \$666.67 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

45. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quinze mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'inspection du gaz, savoir : Installation de bureau d'inspection dans 18 nouvelles cités et villes, \$10,000 ; dépenses contingentes des bureaux des inspecteurs du gaz, \$5,500 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

46. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille trois cent quatre-vingt-dix piastres et huit centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses d'inspection des poids et mesures, savoir : Augmentation d'appointements de certains inspecteurs et sous-inspecteurs, \$500 ; pour payer aux ex-inspecteurs les sommes déduites pour la caisse de retraite—voté en 1880, \$2,877.27 ; payé en 1879-80, \$1,987.10 ; périmé et ré-estimé aujourd'hui, \$890.08 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

47. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas vingt mille deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des postes, savoir : Pour pourvoir en vertu du statut à l'accroissement des salaires et aux changements de classification pendant l'année 1883-84 dans le service extérieur des postes en vertu de l'Acte du Service Civil de 1882—pour commis, etc., bureau d'inspecteurs, \$2,000 ; pour conducteurs de la malle en chemin de fer, \$6,000 ; pour commis, facteurs, etc., dans les bureaux de poste des villes, \$12,000 ; pour pourvoir au salaire additionnel de l'assistant maître de poste de *Halifax, N.-E.*, vu qu'il y a droit des dispositions de l'Acte du Service Civil de 1882, \$200 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

48. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille deux cent cinquante piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais d'entretien et réparation des glissoires et estacades, savoir : Estacades et jetées d'arrêt—*Grandes Piles*, rivière *St-Maurice*, (renouvellement de crédit), \$7,000 ; rivière *Trent* et district de *Newcastle*—montant additionnel requis, \$250 ; pour l'année expirant le 30 juin 1884.

49. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent quatre-vingts piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des canaux pour indemniser *M. Thomas Munro*, pour avoir rempli les devoirs de surintendant pendant un mois et demi en 1879, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les sept premières résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

La huitième résolution étant lue la seconde fois, est amendée en retranchant les mots à la "veuve" et en insérant les mots "aux représentants légaux."

Et la dite résolution ainsi amendée est adoptée comme suit :

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer aux représentants légaux de feu juge *Fisher*, en considération de services extra rendus par lui au gouvernement, aux termes de sa commission de 1870 à 1881, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Alors les résolutions subséquentes étant lues la seconde fois sont adoptées.

*M. Rykert*, du comité général de la Chambre pour considérer une résolution accordant certaines subventions à certaines compagnies de chemins de fer dans les provinces de *Québec*, *Nouveau-Brunswick*, *Nouvelle-Ecosse* et *Ontario*, fait rapport d'une résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*, qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour les chemins de fer aussi mentionnés ci-après, savoir :—

A la compagnie du chemin de fer de la baie des <i>Chaleurs</i> , pour 100 milles de son chemin à partir de <i>Matapédia</i> , sur le chemin de fer de l'Intercolonial, jusqu'à <i>Pasbépiac</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	\$320,000
--	-----------

A la compagnie du chemin de fer de <i>Caraquet</i> , pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de <i>Bathurst</i> , jusqu'à <i>Caraquet</i> , dans la province du <i>Nouveau-Brunswick</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	115,200
A la compagnie du chemin de fer de la vallée de la <i>Gatineau</i> , pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de <i>Hull</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	160,000
A la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l' <i>Amérique</i> et l' <i>Europe</i> , pour 80 milles de son chemin, de <i>Canso</i> à <i>Louisbourg</i> ou <i>Sydney</i> , dans la province de la <i>Nouvelle-Ecosse</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	256,000
A la compagnie du chemin de fer International, pour 40 milles de son chemin, depuis <i>Sherbrooke</i> , dans la province de <i>Québec</i> , jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	156,800
En rapport avec le prolongement de cette voie à travers le <i>Maine</i> pour se relier au <i>Nouveau-Brunswick</i> à <i>Vanceborough</i> ou près, ou au sud de ce point.	
A la compagnie du chemin de fer de la vallée de <i>Miramichi</i> , pour 32 milles de son chemin, à partir de l'Intercolonial près du <i>Miramichi</i> , jusqu'à <i>Moran</i> , près du village de <i>Demphy</i> , dans la province du <i>Nouveau-Brunswick</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité .....	102,400
A la compagnie du chemin de fer de <i>Montréal</i> et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de <i>St-Jérôme</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité .....	160,000
A la compagnie du chemin de fer de <i>Napanee</i> , <i>Tamworth</i> et <i>Québec</i> , pour 28 milles de son chemin, de <i>Napanee</i> à <i>Tamworth</i> , dans la province d' <i>Ontario</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	89,600
A la compagnie du chemin de fer de <i>Québec</i> au lac <i>St-Jean</i> , pour 25 milles de son chemin, de <i>St-Raymond</i> au lac <i>St-Jean</i> , dans la province de <i>Québec</i> , une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité .....	80,000
En sus de la subvention accordée par l'Acte 45 <i>Victoria</i> , chap. 14.	
Pour un chemin de fer à partir de l'Intercolonial, à <i>Petitcodiac</i> , jusqu'à <i>Havelock Corner</i> , dans la province du <i>Nouveau-Brunswick</i> ,—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	38,400
Pour un chemin de fer depuis <i>Gravenhurst</i> jusqu'à <i>Calander</i> ,—110 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille et n'excédant pas en totalité .....	660,000
En sus de la subvention accordée par l'Acte 43 <i>Victoria</i> , chap. 14.	

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement; et les onze lignes ci-dessus mentionnées seront construites dans un délai raisonnable, n'excédant pas quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement aura la faculté de conclure,—et toutes les dites subventions respectives seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est amendée en retranchant les mots " de la vallée de *Miramichi*" et en insérant les mots " du Nord et de l'Ouest."

Et la dite résolution ainsi amendée, est adoptée.

*Ordonné*, que sir *Charles Tupper* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre devant siéger lundi prochain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill concernant la vente des liqueurs enivrantes, et la délivrance de licences à cette fin, étant lu ;

Sir *John A. Macdonald* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois ; et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise ; et la question est résolue affirmativement.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald (Cap-Breton)* fait rapport que le comité a fait quelque progrès, et lui a enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, que lundi prochain cette Chambre se formera de nouveau en comité général.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain.

Lundi, 21 mai, 1883.

PRIÈRE.

M. White (*Cardwell*), du comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement, présente à la Chambre le huitième rapport de ce comité, lequel est lu comme suit :

Votre comité a soigneusement examiné les documents suivants, et recommande qu'ils soient imprimés, savoir :—

Réponse à Ordre,—Etat donnant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instruction dans les batteries A et B, chaque année depuis leur établissement ; etc., etc. (No 31e). (*Dans les documents de la session seulement.*)

Réponse à Ordre,—Etat des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du Nouveau-Brunswick donnés par le département de la Marine et des Pêcheries et le montant du loyer stipulé dans chaque cas. (No 37a).

Réponse à Ordre,—Copie des instructions adressées aux inspecteurs et autres officiers des pêcheries relativement à la mise en force de l'ordre en conseil du 11 juin 1879, prohibant la pêche du saumon en Canada, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département de la Marine et des Pêcheries ; etc., etc. (No 37b).

Copie certifiée d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, concernant l'affectation d'une somme de \$50,000 au moins, à titre de prime d'encouragement aux pêcheurs. (No 37c.)

Réponse à Ordre,—Correspondance échangée entre le département de la marine et des pêcheries et l'inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brunswick, au sujet de la réclamation de l'ex-garde-pêche, *Amos Peley*, de Chatham, pour services se rattachant à la pêcherie d'éperlans de Miramichi. (No 37d.)

Réponse à Adresse,—Copie des ordres en conseil en vigueur fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, et de toutes pétitions adressées au gouvernement à ce sujet depuis 1879. (No 37e.)

Réponse à Ordre,—Etat de toutes réclamations faites depuis le 2 mars, 1882, pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation, donnant le nom de toutes les personnes qui ont présenté une demande, et le montant de chaque réclamation ; aussi, copie de tous règlements promulgués par le département au sujet de telles réclamations ; etc., etc. (No 45a.)

Réponse partielle et réponse supplémentaire à Adresse,—Correspondance concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'île du Prince-Edouard pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique ; etc., etc. (Nos 46c et 46d.) (*Pour distribution seulement.*)

Télégramme de *Shadrôck Holly*, maire de *Saint-Jean, N.-B.*, accompagné de la copie d'un mémoire à Son Excellence le gouverneur général au sujet de la résolution concernant le prêt projeté à la compagnie du pont et du chemin de fer de *Saint-Jean*. (No 47a.) (*Documents de la session seulement.*)

Réponse supplémentaire à Ordre,—Correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement du Canada au sujet de l'achat de l'embranchement du dit chemin de fer sur la Rivière-du-Loup ; etc., etc. (No 76c.)

Réponse supplémentaire à Ordre,—Etat donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, depuis le 1er jour de juillet, 1856, jusqu'au 1er jour de juillet, 1882 ; etc., etc. (No 82a.) (*Dans les documents de la session seulement.*)

Réponse à Ordre,—Etat faisant connaître le nombre d'agents d'émigration employés par le gouvernement ou par le département de l'Agriculture et envoyés du Canada en Europe pendant les années civiles 1881 et 1882 ; etc., etc. (No 93b.)

Réponse à Ordre,—Pétition relative au commerce entre le Canada et les Indes Occidentales et le Brésil, signée par les principaux marchands de la côte de Gaspé et de la Baie des Chaleurs ; etc., etc. (No 98.)

Papiers relatifs à la construction de deux écluses, et autres travaux, à Greece's Point, canal de Grenville. (No 105a). (*Dans les documents de la session.*)

Sentence arbitrale de John Page, écr., ingénieur-en-chef, sur la réclamation de MM. Heney, Stewart et Cie, entrepreneurs de travaux à Greece's Point.—Montant accordé par la sentence, \$17,370. (No 105b). (*Documents de la session.*)

Réponse à Adresse,—Correspondance concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba. (No 108.) (*Documents de la session.*)

Réponse à Adresse (Sénat),—Correspondance et adresse, etc., que les autorités fédérales ont pu recevoir du gouvernement ou de la législature de la province de Québec, au sujet de la révision des conditions de l'union dans le sens d'une augmentation de la subvention fédérale. (No 108a.) (*Documents de la session.*)

Réponse à Ordre,—Etat donnant les montants portés au compte de la dette publique du Canada pour obligations de chemins de fer, canaux, etc., dans la Colombie Anglaise, le Manitoba, Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Cap-Breton, jusqu'au 1er juillet, 1882. (No 109.) (*Documents de la session.*)

Réponse à Ordre,—Papiers et correspondance échangée entre le gouvernement et l'administration du pilotage dans la Colombie Anglaise ou toutes autres personnes, dans cette province, concernant les pilotes et le pilotage. (No 111.)

Réponse à Ordre,—Etat faisant connaître chaque formule de lettres patentes, d'arrangements ou de conventions entre les compagnies et le gouvernement au sujet des concessions pour fins de colonisation. (No 117.) (*Documents de la session et les édules seules.*)

Réponse à Adresse,—Correspondance concernant la permission de couper du bois et d'exploiter les mines sur les terres situées dans les limites du territoire actuellement en contestation avec l'Ontario, etc., etc. (No 118.)

Réponse à Adresse,—Correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et les différents gouvernements provinciaux, relativement aux réclamations de chacun de ces gouvernements, pour le remboursement des sommes dépensées par ces provinces, pour le compte du gouvernement fédéral, pour l'administration de la justice dans ces diverses provinces; etc., etc. (No 119.) (*Documents de la session.*)

Rapport du comité d'immigration et de colonisation (Appendice No 6). (5,000 copies en anglais et 1,500 copies en français.)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants ne soient pas imprimés, savoir :—

Réponse à Adresse (Sénat),—Etat indiquant les divers articles servant à l'alimentation dont l'analyse a été ordonnée par le département du Revenu de l'Intérieur, etc. Aussi, les substances végétales et minérales employées comme drogues dont l'analyse a aussi été ordonnée. (No 4a.)

Réponse à Ordre,—Etat des montants collectifs des primes d'assurance contre le feu perçues, et des pertes payées, pendant chacune des années 1880, 1881 et 1882, dans chacune des cités suivantes : Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax et St. Jean, N.-B., par les différentes compagnies d'assurance autorisées à faire affaires en ce pays. (No 12c.)

Réponse à Ordre,—Etat contenant le nom, l'âge et l'origine de toutes les personnes qui ont été nommées permanemment ou employées temporairement, dans les bureaux des douanes, des postes ou de l'accise, à Montréal, depuis le 1er mai dernier; etc., etc. (No 13b.)

Réponse à Ordre,—Carte ou cartes montrant le tracé du chemin de fer du Pacifique canadien; etc., etc. (No 27o.)

Réponse à Ordre,—Etat indiquant la réduction opérée par le changement dans le mode de construction des sections A et B, chemin de fer du Pacifique canadien; etc., etc. (No 27p.)

Papiers relatifs aux sections 14 et 15 du chemin de fer du Pacifique canadien—Joseph Whitehead, entrepreneur. (No 27q.)

Réponse à Adresse (Sénat),—Copies des soumissions pour les ouvrages qu'il y avait à exécuter au camp de Berthier en 1882 pour le tir à la cible; etc., etc. (No 31f.)

Réponse à Ordre,—Documents, etc., se rattachant à une saisie de tabac faite tout dernièrement chez *M. N. Bernatchez*, et autres marchands de Montmagny; etc., etc. (No 35a.)

Réponse à Ordre,—Correspondance concernant le steamer reliant l'Intercolonial à Campbellton, Gaspé; etc. (No 40k.)

Papiers relatifs à la réclamation pour surcharge présentée par *F. G. C. Katchum*, pour transport de rails en 1866, 1867 et 1868, chemin de fer Intercolonial. (No 40l.)

Réponse à Ordre,—Rapports, plans, correspondances et autres documents concernant la construction d'un quai ou d'une jetée à Ste-Anne, sur la rivière Saguenay, dans le comté de Chicoutimi. (No 46b.)

Réponse à Ordre,—Correspondance échangée, relativement à la construction d'un brise-james sur le côté ouest de la baie Liverpool; etc., etc. (No 52b.)

Réponse à Ordre,—Rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à Brac, comté de Prince, I.P.E., l'été dernier, en vue d'améliorer le havre de cette localité (No 52c.)

Réponse à Ordre,—Etat donnant les noms, salaires, etc., de chaque officier du personnel d'instruction du collège militaire royal, etc., etc. (No 56a.)

Réponse à Ordre,—Correspondance qui a eu lieu avec aucun département de l'administration, pendant les quatre dernières années, relativement aux bouées et balises dans le chenal du nord du lac Huron, avec copie de tout contrat passé pour les mettre en place au printemps et les enlever à l'automne; aussi un état montrant en détail le coût annuel de ce service; etc., etc. (No 87.)

Réponse à Ordre,—Correspondance, etc., concernant l'immigration des réfugiés juifs de Russie dans aucune partie du Canada; etc., etc.; aussi, un état du coût, s'il en est, se rapportant à leur émigration et entretien. (No 93c.)

Réponse à Ordre,—Correspondance relative à la destitution de *John D. McMillan* de son emploi comme garde-pêche, et à la nomination à sa place de *David Baker*; etc., etc. (No 110.)

Réponse à Ordre,—Correspondance, etc., touchant l'établissement et le site de stations de sauvetage à des endroits dangereux sur la côte du lac Ontario; etc., etc. (No 112.)

Réponse à Adresse, — Documents relatifs à la cession par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, et par ce dernier au gouvernement provincial, de divers terrains et notamment de celui sur lequel est érigé la terrasse Frontenac, en la cité de Québec. (No 113.)

Papiers relatifs à la construction de steamers pour le "lac des Bois et le lac La Pluie." (No 114.)

Réponse à Ordre,—Correspondance concernant la réclamation de *James Dandphinee*, de Bridgewater, dans le comté de Lunenburg, pour remboursement des dépenses encourues par lui dans l'exercice de ses fonctions comme gardien de pêche de ce comté. (No 115.)

Réponse à Ordre,—Correspondance, rapports et relevé de paiements relatifs à la fabrication de canons de grand modèle pour le gouvernement du Canada. (No 116.)

Réponse à Ordre,—Correspondance concernant le "Charybdis;" état détaillé de toutes dépenses relatives à ce navire et correspondance au sujet de la vente de ce navire par le gouvernement; etc., etc. (No 120.)

Réponse à Adresse (Sénat,—Correspondance échangée entre le département des Travaux Publics et *M. J. A. Lyon* depuis 1873, au sujet de l'enlèvement des obstructions qui embarrassent le lit de la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. (No 122.)

Votre comité recommande aussi que le salaire du distributeur, *M. Botterell*, soit augmenté de \$100, à dater du 1er juillet, 1883.

Sir *Charles Tupper*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre le rapport de *J. Page*, etc., ingénieur en chef, sur le canal *Rapide Plat*, suggérant que le crédit de \$40,000 soit affecté à la construction d'une écluse qui servirait comme partie du plan général de creusement au lieu d'un déversoir que l'on aurait pu éviter de faire,—et déclarant que la nouvelle écluse et les chenaux pourraient être complétés au coût de \$200,000. (*Documents de la session*, No. 105c.)

Sur motion de M. *White (Cardwell)*, secondé par M. *Desjardins*,  
*Résolu*, que cette Chambre concoure dans le huitième rapport du comité des deux  
 Chambres, au sujet des impressions du Parlement.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Daly* fait rapport que le comité a examiné le bill et y fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois;

M. *Blake* propose comme amendement, secondé par M. *Vail*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants: "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y être modifié en prescrivant, qu'en vue d'assurer autant que possible l'exploitation non-interrompue des chemins de fer auxquels l'on propose de donner des subventions dans le but de leur fournir des rails d'acier, il ne sera pas loisible d'enlever les rails à aucuns de ces chemins si ce n'est pour les remplacer par d'autres rails, suivant que le besoin s'en fera sentir.

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant une avance de \$500,000 à la compagnie de Pont et de prolongement du chemin de fer de *Saint-Jean*.

(En comité.)

*Résolu*,—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à avancer à la compagnie de pont et de prolongement du chemin de fer de *Saint-Jean*, de temps à autre, au fur et à mesure de l'avancement des travaux de construction entrepris par la compagnie, tel qu'attesté par l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, des sommes d'argent, à titre de prêt, ne dépassant pas quatre-vingt par cent du montant dépensé pour telle construction, et ne dépassant pas en totalité le chiffre de \$500,000, le dit prêt devant être sujet aux conditions suivantes: la compagnie paiera annuellement pour les montants avancés, un intérêt au taux de 4 par cent par année, et donnera un acte hypothécaire à la couronne faisant le prêt par le présent autorisé, qui constituera la première charge sur l'entreprise; la compagnie aura le pouvoir de rembourser le prêt avec l'intérêt en aucun temps pendant les quinze ans qui suivront la date de la première avance faite; le gouverneur en conseil aura le pouvoir, dans les cinq ans qui suivront la dite date, de prendre possession de l'entreprise, sur paiement de la somme dépensée, y compris les avances déjà faites et l'intérêt sur icelles, et dix pour cent en sus de la dite somme dépensée; et aussi de prendre possession de la dite entreprise, dans le cas où la compagnie ne pourrait la mener à bonne fin tel que prescrit par sa charte, sur paiement, à la compagnie, de la différence entre le montant avancé et l'intérêt sur ce montant et quatre-vingt pour cent des dépenses faites pour les travaux lorsqu'il en sera ainsi pris possession par le gouverneur en conseil.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Haggart* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*.—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à avancer à la compagnie de pont et de prolongement du chemin de fer de *Saint-Jean*, de temps à autre, au fur et à mesure de l'avancement des travaux de construction entrepris par la compagnie, tel qu'attesté par l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, des sommes d'argent, à titre de prêt, ne dépassant pas quatre-vingt pour cent du montant dépensé pour telle construction, et ne dépassant pas en totalité le chiffre de \$500,000, le dit prêt devant être sujet aux conditions suivantes : la compagnie paiera annuellement pour les montants avancés, un intérêt au taux de 4 pour cent par année, et donnera un acte hypothécaire à la couronne faisant le prêt par le présent autorisé, qui constituera la première charge sur l'entreprise ; la compagnie aura le pouvoir de rembourser le prêt avec l'intérêt en aucun temps pendant les quinze ans qui suivront la date de la première avance faite ; le gouverneur en conseil aura le pouvoir, dans les cinq ans qui suivront la dite date, de prendre possession de l'entreprise, sur paiement de la somme dépensée, y compris les avances déjà faites et l'intérêt sur icelles, et dix pour cent en sus de la dite somme dépensée ; et aussi de prendre possession de la dite entreprise, dans le cas où la compagnie ne pourrait la mener à bonne fin tel que prescrit par sa charte, sur paiement, à la compagnie, de la différence entre le montant avancé et l'intérêt sur ce montant et quatre-vingt pour cent des dépenses faites pour les travaux lorsqu'il en sera ainsi pris possession par le gouverneur en conseil.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill pour pourvoir aux avances à faire par le gouvernement du *Canada* à la compagnie de Pont et de prolongement de chemin de fer de *Saint-Jean*.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois, et la seconde lecture en est ordonné pour demain.

M. l'Orateur informe la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte établissant de nouvelles dispositions concernant la réglementation et la perception des péages sur les glissoires et autres ouvrages de l'Etat construits pour faciliter la descente des bois de service et en grume," sans amendements.

Aussi, le Sénat a passé un bill intitulé : " Acte pour conférer certains pouvoirs à la compagnie canadienne de l'Eclairage Electrique," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier de nouveau " l'Acte des Pêcheries," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a adopté les amendements faits par cette Chambre au bill intitulé : " Acte pour amender de nouveau l'Acte d'interprétation," avec un amendement auquel il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de légaliser des procédures qui ont été faites pour la naturalisation de certains étrangers dans la province de *Manitoba*," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte pour amender l'acte trente-six *Victoria*, chapitre quatre, intitulé : " Acte à l'effet de pourvoir à la création du département de l'Intérieur, et pour amender l'acte relatif aux sauvages, 1880," auquel il demande le concours de cette Chambre.



La Chambre procède à la prise en considération de l'amendement fait par le Sénat aux amendements faits par cette Chambre au bill intitulé : " Acte pour amender de nouveau l'acte d'interprétation," lequel est lu pour la première et la seconde fois, et est adopté.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leur amendement.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : " Acte à l'effet de légaliser des procédures qui ont été faites pour la naturalisation de certains étrangers dans la province de *Manitoba*," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : " Acte pour amender l'acte trente-six *Victoria*, chapitre quatre, intitulé : " Acte à l'effet de pourvoir à la création du département de l'Intérieur, et pour amender l'acte relatif aux sauvages, 1880," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois, et la seconde lecture en est ordonnée pour demain.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de proroger pour un certain temps les actes y mentionnés, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Cardwell)* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de pourvoir aux traitements et aux allocations de retraite et de voyage de certains juges de certaines cours provinciales, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Quimet* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet d'encourager la fabrication du fer en gueuse en *Canada* avec le minerai canadien, étant lu ;

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois ; et la motion étant mise aux voix, la Chambre se divise ; et la question est résolue affirmativement.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Tassé* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

Et la motion étant mise aux voix, que le bill passe, la Chambre se divise; et la question est résolue affirmativement.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill modifiant de nouveau le tarif des droits de douane, étant lu;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *White (Cardwell)* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant:

Le Sénat a passé le bill intitulé: "Acte pour amender l'acte de la présente session intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommiss et de construction de chemins de fer du *Canada* (à responsabilité limitée)," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Sur motion de M. *Beaty*, secondé par M. *Small*,

*Ordonné*, que le bill du Sénat, intitulé: "Acte pour amender l'acte de la présente session intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommiss et de construction de chemins de fer du *Canada* (à responsabilité limitée)," soit maintenant lu la première fois; et que toutes les règles et les ordres concernant les bills privés soient suspendus au sujet de ce bill.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs, que cette Chambre l'a passé sans amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant l'avance d'une nouvelle somme d'argent ne dépassant pas \$300,000 aux commissaires du havre de *Montréal*, pour le creusement du chenal de navigation du fleuve *Saint-Laurent* entre *Montréal* et *Québec*.

(En comité.)

*Résolu*.—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à prélever, au moyen de débetures en la manière prescrite par l'acte 36 *Victoria*, chap. 60 (excepté

en ce qui concerne le taux d'intérêt qui n'excèdera pas quatre pour cent par année) une nouvelle somme ne dépassant pas neuf cent mille piastres à être, de temps à autre, avancée aux commissaires du havre de *Montréal* pour être affectée au paiement des dépenses encourues par eux pour compléter le dragage et le creusement du chenal de navigation du fleuve *Saint-Laurent* entre *Montréal* et *Québec* jusqu'à la profondeur de vingt-sept pieds et demi aux eaux basses ; sujet au paiement, par les dits commissaires au receveur-général, d'un intérêt sur les sommes ainsi prélevées et avancées, au taux de quatre pour cent par année : Pourvu que les dits commissaires ne commencent les dits travaux que lorsque le gouverneur en conseil aura constaté par tel examen et après tel rapport qu'il jugera suffisants, que les dits travaux peuvent être complétés pour une somme n'excédant pas celle plus haut mentionnée.

Résolution à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a passé une résolution.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Haggart* fait, en conséquence, rapport de la résolution, laquelle est lue comme suit :

*Résolu*,—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à prélever, au moyen de débentures en la manière prescrite par l'acte 36 *Victoria*, chap. 60 (excepté en ce qui concerne le taux d'intérêt qui n'excèdera pas quatre pour cent par année) une nouvelle somme ne dépassant pas neuf cent mille piastres à être, de temps à autre, avancée aux commissaires du havre de *Montréal* pour être affectée au paiement des dépenses encourues par eux pour compléter le dragage et le creusement du chenal de navigation du fleuve *Saint-Laurent* entre *Montréal* et *Québec* jusqu'à la profondeur de vingt-sept pieds et demi aux eaux basses ; sujet au paiement, par les dits commissaires au receveur-général, d'un intérêt sur les sommes ainsi prélevées et avancées, au taux de quatre pour cent par année : Pourvu que les dits commissaires ne commencent les dits travaux que lorsque le gouverneur en conseil aura constaté par tel examen et après tel rapport qu'il jugera suffisants, que les dits travaux peuvent être complétés pour une somme n'excédant pas celle plus haut mentionnée.

La dite résolution étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill à l'effet d'établir de nouvelles dispositions pour l'approfondissement du chenal à navires du fleuve *Saint-Laurent*, entre *Montréal* et *Québec*.

Il présente, en conséquence le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : " Acte qui établit des dispositions pour recevoir la déposition de témoins relativement à des affaires criminelles pendantes devant les cours de justice des autres Etat de Sa Majesté ou devant les tribunaux étrangers," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Landry fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé sans amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : "Acte relatif aux lettres de change et aux billets promissoires dans la province de l'Île du Prince-Edouard," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Brecken fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé sans amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé : "Acte pour amender la loi relative aux loteries," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en Comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. Orton fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé sans amendements.

Sir Hector L. Langevin, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, met devant la Chambre un mémoire concernant la baie du Tonnerre et la rivière Kaminitiquia. (*Documents de la session, No. 27r.*)

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme en comité général sur le bill concernant la vente des liqueurs enivrantes, et la délivrance de licences à cette fin.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

Mardi, 22 mai 1883.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. McDonald (*Cap Breton*) fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit lu la troisième fois à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

Et la séance ayant continué jusqu'à cinq heures moins vingt-cinq minutes, mardi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Mardi, 22 mai, 1883

PRIÈRE.

Sir *Hector L. Langevin*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril, 1883, pour copie de tous rapports, plans et relevés hydrographiques du havre de *Bayfield*, dans le comté d'*Huron*, dressés par des ingénieurs du gouvernement. (*Documents de la session, No. 46f.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 30 avril, 1883, demandant la production d'un rapport sur la condition et la gestion de l'agence des sauvages du *Manitoba*, sous *J. A. N. Provencher*, surintendant des sauvages du district du *Manitoba*, fait par la commission d'enquête instituée par le gouvernement et composée de feu *W. H. Rose*, avocat, et *Ebenezer McColl*, inspecteur de l'agence des sauvages, et de la preuve sur laquelle a été basé ce rapport ; aussi copie d'une pièce justificative, en date du 25 juin 1875, pour la somme de \$180, signée par le nommé *Tremblay* ; d'une pièce justificative, en date du 25 juin 1875, pour la somme de \$1,290 signée par le nommé *Tremblay* ; et d'autre pièce justificative, en date du 26 décembre 1875, pour la somme de \$600, signée par le nommé *Tremblay*. Aussi, copie de tous autres papiers se rapportant à ce sujet. (*Documents de la session, No 123.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 28 février, 1883, pour un état faisant connaître la dépense faite pendant chaque mois de la présente année fiscale pour dépêches télégraphiques débitées au compte des divers travaux dans le département des Travaux Publics, et le montant débité au compte de chacun des travaux ; aussi, un état semblable pour la période comprise entre novembre 1881 et juin 1882, inclusivement. (*Documents de la session, No. 124.*)

Aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 11 avril, 1883, pour copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant les améliorations projetées au havre de *Morpeth*, sur le lac *Erié* ; aussi, un état des crédits votés pour ces améliorations et des sommes réalisées au moyen de souscriptions particulières ou fournies par le canton de *Howard* ou aucune partie du dit canton pour exécuter ces améliorations ; faisant connaître comment l'on a disposé des deniers ainsi votés ou souscrits. (*Documents de la session, No 46g.*)

Et aussi, la réponse à un ordre de la Chambre, du 2 avril, 1883, pour un état indiquant toutes les sommes payées pour défrayer les dépenses des dernières élections fédérales dans les différents districts électoraux du *Canada* ; les noms des officiers-rapporteurs et des sous-officiers rapporteurs auxquels elles ont été payées, et spécifiant la divers services pour lesquels les dites sommes ont été affectées. (*Documents de la session, No. 77a.*)

Sir *Leonard Tilley*, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le Gouverneur-Général, revêtu de la signature de Son Excellence.

Et le dit message est lu par M. l'Orateur (tous les membres de la Chambre étant découverts), et il est comme suit :

LORNE.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre le budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du *Canada* pour l'année expirant le 30 juin 1884 ; et conformément aux dispositions de l' "Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867," il recommande ce budget à la Chambre des Communes. (*Documents de la session, No. 1.*)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 19 mai, 1883.

Sur motion de sir *Leonard Tilley*, secondé par M. *Bowell*,

Ordonné, que les dits message et budget supplémentaire soient renvoyés au comité des Subsides.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements fait par le Sénat au bill intitulé : " Acte pour conférer certains pouvoirs à la Compagnie Canadienne de l'Eclairage Electrique," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

*Ordonné*, que M. *Bowell* ait la permission de présenter un bill pour étendre à la *Colombie-Britannique* l'acte concernant la pêche par les navires étrangers.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill pour pourvoir aux avances à faire par le gouvernement du *Canada* à la compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de *St-Jean*, étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Sproule* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Blake* propose comme amendement, secondé par M. *Vail*, que tous les mots " maintenant " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y être modifié, en prescrivant que l'avance à faire par le gouvernement constituera une première charge sur l'entreprise ; que les péages à imposer seront uniformes pour toutes compagnies et personnes se servant du pont ; que toutes personnes et compagnies auront un égal droit d'usage, sans qu'il soit fait de préférence et sans qu'il soit donné plus d'avantages à l'une qu'à l'autre ; que le tarif, les péages et les règlements applicables aux personnes se servant du pont seront sujets à être approuvés et révisés par le Gouverneur en conseil."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix,

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill du Sénat intitulé : " Acte pour amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du Service Civil du *Canada*," étant lu ;

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par M. *Bowell*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Ross (Middlesex)* propose comme amendement, secondé par M. *Casgrain*, que tous les mots après " maintenant " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général

pour y être amendé, en pourvoyant (en tenant compte des droits des personnes qui ont déjà été placées sur la liste de retraite), à l'abolition du mode actuel et à son remplacement par un système permettant de retenir un pourcentage du salaire de chaque employé civil, de placer ce pourcentage à son crédit, et de le lui rendre, avec l'intérêt, lorsqu'il quittera le service, ou à sa famille, dans le cas où il décéderait pendant son service."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Armstrong,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Bécharé,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Scriven,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Mc Millan (Huron),</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Gilmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Cusey,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Trow, et</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Vail.—47</i>
<i>Davies,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Platt,</i>	

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Allison,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Beatty,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Small,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Ferguson (L's&amp;Gren),</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Foster,</i>	<i>Macmillan (Middlesex),</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil),</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>Massue,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (Westmead),</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Woodworth, et</i>
<i>Curran,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Ouimet,</i>	<i>Wright.—100.</i>

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;  
*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.  
 Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe avec les amendements.  
*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements auxquels elle demande leur concours.

L'ordre du jour pour la troisième lecture du bill concernant la vente des liqueurs enivrantes et la délivrance de licences à cette fin, étant lu ;

Sir *Leonard Tilley* propose, secondé par *M. Bowell*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

*M. Ouimet* propose comme amendement, secondé par *M. Lesage*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général pour y être amendé en ajoutant la clause suivante :

Clause 44 (a). Nulle disposition contenue dans le présent acte n'affectera les pouvoirs conférés aux conseils municipaux, dans la province de *Québec*, de chaque comté, cité, ville, village, paroisse et township, par les lois en vigueur dans la dite province, le 1er juillet 1867, pour restreindre ou prohiber la vente des liqueurs enivrantes dans les limites de leur juridiction territoriale respective ; et ces pouvoirs ainsi que les règlements actuellement en vigueur, passés sous l'autorité des dites lois, sont par le présent continués et confirmés."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

POUR :

Messieurs.

<i>Abbott,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>
<i>Atlison,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Hbner,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Amiyot,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Pickard,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Platt,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Bécharde,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Robertson (Hamilton)</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Robertson (Shelburne)</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Blake,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Ferguson (L's &amp; Gren),</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Scriber,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Macdonald (Sir John)</i>	<i>Small,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Macmillan (M'desex),</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Foster,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Springer,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil),</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Giguait,</i>	<i>McCrancy,</i>	<i>Tassé,</i>



<i>Carling,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Catudat,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Montplaisir</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wood (Westm'd),</i>
<i>Curran,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Ouimet,</i>	<i>Woodworth, et</i>
<i>Cuthbert,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Wright.—148.</i>

## CONTRE :

Mr. Guilbault.—1.

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit de nouveau renvoyé à un comité général de la Chambre, pour y être amendé en ajoutant la clause suivante :

Clause 44 (a). Nulle disposition contenue dans le présent acte n'affectera les pouvoirs conférés aux conseils municipaux, dans la province de Québec, de chaque comté, cité, ville, village, paroisse et township, par les lois en vigueur dans la dite province, le 1er juillet 1867, pour restreindre ou prohiber la vente des liqueurs enivrantes dans les limites de leur juridiction territoriale respective ; et ces pouvoirs ainsi que les règlements actuellement en vigueur, passés sous l'autorité des dites lois, sont par le présent continués et confirmés.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (*Cap Breton*) fait rapport que le comité a de nouveau amendé le bill.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Ross* (*Middlesex*) propose comme amendement, secondé par M. *Scriver*, que tous les mots après " maintenant " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y être amendé en bifant le proviso, dans la clause 65, qui permet la vente des boissons enivrantes le dimanche. "

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Allison,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Platt,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Ray,</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Rinfret,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Fortin,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Blanchet,</i>	<i>Poster,</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Royal,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Scriver,</i>

<i>Bourassa,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Guilbaudt,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Daoust,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>De Beaujeu,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Trow, et</i>
<i>De St. Georges,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Vanasse.—66.</i>
<i>Dundas,</i>	<i>Innes,</i>		

## CONTBE :

## Messieurs

<i>Abbott,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Ouimet,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Daly,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Kilbert,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Riopol,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Macdonald (Sir John) Small,</i>	<i>Smal,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>McDonald (C. Breton) Sproule,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Ferguson (L's &amp; Gren) Macmillan (Middlesex) Tassé,</i>	<i>MacMillan (Vaudreuil) Taylor,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Massue,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Wood (West land), et</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wright.—79.</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Hall,</i>	<i>Orton,</i>	
<i>Coursol,</i>	<i>Hawkins,</i>		

Ainsi la question est résolu négativement.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Blake* propose comme amendement, secondé par M. *Vail*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général pour y être amendé, en ajoutant les mots suivants à la clause 46 (a) :—" Et rien de contenu dans le présent acte n'affectera les pouvoirs conférés aux autorités municipales d'aucune autre province par les lois en vigueur dans telle province à l'époque de son union avec le *Canada*, pour restreindre ou prohiber la vente des liqueurs enivrantes dans les limites de la municipalité ; et ces pouvoirs sont par le présent confirmés et continués."

Et un débat s'ensuivant ;

M. *Robertson (Shelburne)* propose, secondé par M. *Gillmor*, que le débat soit ajourné ; la dite motion est retirée avec le consentement de la Chambre.

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Armstrong,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Platt,</i>
<i>Auger,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Robertson (Shelburne,)</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Béchara,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Scriven,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Trow, et</i>
<i>Cosgrain,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Pickard,</i>	<i>Vail.—46.</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Innes,</i>		

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Amyot,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Raker (Victoria),</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Riopel,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Ferguson (L'ds &amp; Gren),</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Ferguson (Welland),</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Small,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Foster,</i>	<i>McDonald (C. Breton),</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Sproule,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Gigault,</i>	<i>Macmillan (Middlesex),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McMillan (Vaudreuil),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Curran,</i>	<i>Hall,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (Westm'land),</i>
<i>Cuthbert,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Woodworth, et</i>
<i>Daly,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Ouimet,</i>	<i>Wright.—105.</i>
<i>Daoust,</i>			

Ainsi la question est résolue négativement.

Et la question étant de nouveau proposée : que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

M. White (Cardwell) propose comme amendement, secondé par M. Haggart, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question, soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général

pour amender la clause 46 en retranchant les mots "la majorité," dans la ligne 4 de la dite clause, et en les remplaçant par les mots "une majorité des trois cinquièmes"; —et pour amender le paragraphe 11, en retranchant les mots "la majorité" et en les remplaçant par les mots "trois cinquièmes."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Amyot,</i>	<i>Curran,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Cuthbert,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Barnard,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Beaty,</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Riopet,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Benoit,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Scott,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Small,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Macdonald (King's),</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Dugas,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>McDonald (C. Breton)</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Ferguson (Ld' s&amp;Gren)</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Ferguson (Weliand),</i>	<i>Macmillan (Middlesex)</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Vanasse,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McDonald,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Carling,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wood (Westmoreland)</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Outmet,</i>	<i>Woodworth, et</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>	<i>Wright.—88.</i>

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Allison,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Paint,</i>
<i>Armstrong,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>
<i>Auger,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Pickard,</i>
<i>Bain,</i>	<i>Fairbank,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Platt,</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Robertson (Shelburne)</i>
<i>Blake,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Foster,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Somerville (Brant);</i>
<i>Casey,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Gilmor,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Méhot,</i>	<i>Trow, et</i>
<i>Davies,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Vail.—63.</i>
<i>De St. Georges,</i>	<i>Hall,</i>	<i>O'Brien,</i>	

Ainsi la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, pour amender la clause 46 en retranchant les mots " la majorité," dans la ligne 4 de la dite clause, et en les remplaçant par les mots " une majorité des trois cinquièmes " ;—et pour amender le paragraphe 11, en en retranchant les mots " la majorité " et en les remplaçant par les mots " trois cinquièmes."

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (*Cap Breton*) fait rapport que le comité a de nouveau amendé le bill.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant de nouveau proposée : que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Baker* (*Victoria*) propose comme amendement, secondé par M. *Shakespeare*, que tous les mots après " maintenant " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, afin d'ajouter ce qui suit comme paragraphe 5 de la clause 42 du dit acte :

" Dans la province de la *Colombie* anglaise, les dispositions du paragraphe 1 ne seront applicables qu'après une période de 3 ans à compter de la promulgation de cet acte ; mais dans l'intervalle, le nombre de telles licences ne sera pas de plus d'une par chaque deux cents âmes des premiers sept mille habitants, et d'une par chaque cinq cents âmes au-dessus de ce chiffre."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise ; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit :

## POUR :

## Messieurs

<i>Amyot</i> ,	<i>Coursol</i> ,	<i>Guilbault</i> ,	<i>Reid</i> ,
<i>Baker</i> ( <i>Victoria</i> ),	<i>Daoust</i> ,	<i>Hall</i> ,	<i>Riopel</i> ,
<i>Barnard</i> ,	<i>De Beaujeu</i> ,	<i>Hickey</i> ,	<i>Shakespeare</i> ,
<i>Beaty</i> ,	<i>Desaulniers</i> ,	<i>Kilvert</i> ,	<i>Smyth</i> ,
<i>Bell</i> ,	<i>Dickinson</i> ,	<i>Mackintosh</i> ,	<i>Fassé</i> ,
<i>Benson</i> ,	<i>Dodd</i> ,	<i>McMillan</i> ( <i>Vaudreuil</i> )	<i>Taylor</i> ,
<i>Bergin</i> ,	<i>Dugas</i> ,	<i>McNeill</i> ,	<i>Tyrwhitt</i> ,
<i>Billy</i> ,	<i>Fréchette</i> ,	<i>Massue</i> ,	<i>Vanasse</i> ,
<i>Cameron</i> ( <i>Inverness</i> ),	<i>Girouard</i> ( <i>J. Cartier</i> ),	<i>Orton</i> ,	<i>Williams</i> , et
<i>Cameron</i> ( <i>Victoria</i> ),	<i>Grandbois</i> ,	<i>Patterson</i> ( <i>Essex</i> ),	<i>Wood</i> ( <i>Brockville</i> ).—40.

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Armstrong</i> ,	<i>Curran</i> ,	<i>Homer</i> ,	<i>Paterson</i> ( <i>Brant</i> ),
<i>Auger</i> ,	<i>Cuthbert</i> ,	<i>Hurteau</i> ,	<i>Pickard</i> ,
<i>Bain</i> ,	<i>Daly</i> ,	<i>Innes</i> ,	<i>Pinsonneault</i> ,
<i>Bécharde</i> ,	<i>Davies</i> ,	<i>Jamieson</i> ,	<i>Platt</i> ,
<i>Benoit</i> ,	<i>Dawson</i> ,	<i>Keefler</i> ,	<i>Pope</i> ,
<i>Bergeron</i> ,	<i>De St. Georges</i> ,	<i>Kinney</i> ,	<i>Richey</i> ,
<i>Bernier</i> ,	<i>Dundas</i> ,	<i>Kirk</i> ,	<i>Robertson</i> ( <i>Hamilton</i> ),
<i>Blake</i> ,	<i>Dupont</i> ,	<i>Labrosse</i> ,	<i>Robertson</i> ( <i>Shelburne</i> )
<i>Blondeau</i> ,	<i>Fairbank</i> ,	<i>Landerkin</i> ,	<i>Ross</i> ( <i>Middlesex</i> ),
<i>Bourassa</i> ,	<i>Farrow</i> ,	<i>Landry</i> ,	<i>Scott</i> ,
<i>Bowell</i> ,	<i>Fisher</i> ,	<i>Langevin</i> ,	<i>Scrivier</i> ,

<i>Brecken,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Small,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Foster,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Spranger,</i>
<i>Carling,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>Macmillan (M'dessex),</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Thompson,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Trou,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Wood (West land), et</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Woodworth.—95.</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paint.</i>	

Ainsi la question est résolue négativement.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

M. *Cameron (Victoria)* propose comme amendement, secondé par M. *Bergin*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, pour y être amendé, en prescrivant que le paragraphe 6 de la clause 46 soit retranché et remplacé par le suivant :—6. Les votes des électeurs seront pris au scrutin en la manière prescrits par l'Acte de Tempérance au *Canada*, 1878 ; et les diverses clauses de cet acte, sous les titres de "Votation"—"Vérification du scrutin"—"Dispositions pénales"—"Maintien de la paix publique"—"Dispositions générales"—"Répression des manœuvres corruptrices" et "Dispositions relatives aux peines en général" se liront et s'interpréteront comme faisant partie du présent acte, sauf lorsqu'elles seront en contradiction avec aucune des dispositions qu'il renferme.

Et l'amendement étant mis aux voix, la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant de nouveau renvoyé à un comité général pour y être amendé, en prescrivant que le paragraphe 6 de la clause 46 soit retranché et remplacé par le suivant :—6. Les votes des électeurs seront pris au scrutin en la manière prescrite par l'Acte de Tempérance du *Canada*, 1878 ; et les diverses clauses de cet acte, sous les titres de "Votation"—"Vérification du scrutin"—"Dispositions pénales"—"Maintien de la paix publique"—"Dispositions générales"—"Répression des manœuvres corruptrices" et "Dispositions relatives aux peines en général" se liront et s'interpréteront comme faisant partie du présent acte, sauf lorsqu'elles seront en contradiction avec aucune des dispositions qu'il renferme.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. *McDonald (Cap-Breton)* fait rapport que le comité a de nouveau amendé le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant de nouveau proposée : que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Patterson (Essex)* propose comme amendement, secondé par M. *Massue*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général pour y être amendé en ajoutant le proviso suivant :

"Pourvu que, s'il se trouve, sous prétexte d'aucune loi provinciale, à l'époque de la passation de cet acte, plus de licences émises que les limites prévues par cet acte ne le permettent, le même nombre de licences puisse être accordé jusqu'au 1er mai, 1886 ; la limite ne devant pas excéder une par chaque quatre cents âmes au-dessus de mille habitants."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés, ils sont pris comme suit:

## POUR :

## Messieurs

<i>Amyot,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Hurteau,</i>	<i>Ouimet,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>Daoust,</i>	<i>Kilvert,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>
<i>Beaty,</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Benoit,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Benson,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Roberts (Hamilton),</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Do id,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dugos,</i>	<i>Macmillan (M'desex),</i>	<i>Scott,</i>
<i>Billy,</i>	<i>Farrow,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil)</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Small,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>McNeill,</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Gunn,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Haggart,</i>	<i>Mitchell,</i>	<i>Vanasse, et</i>
<i>Curran,</i>	<i>Hawkins,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wallace (York).—58.</i>
<i>Cuthbert,</i>	<i>Hickey,</i>		

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Allison,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Pickard,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Bain,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Platt,</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Blake,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Scriver,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Foster,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Springer,</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Caron,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Casey,</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Trow,</i>
<i>Casgrain,</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Vail,</i>
<i>Catudal,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Méhot,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Chapleau,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Hackett,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Hail,</i>	<i>Paint,</i>	<i>Wood (West'land) et</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Harley,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	<i>Woodworth.—80.</i>

Ainsi la question est résolue négativement.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois;

M. Girouard (Jacques-Cartier) propose comme amendement, secondé par M. Bergin, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y amender les clauses 98 et 99, de manière que les offenses qui y sont définies exposeront le contrevenant seulement au paiement d'une amende n'excedant pas vingt piastres.

Et l'amendement étant mis aux voix; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général pour y amender les clauses 98 et 99, de manière que les offenses qui y sont définies exposent le contrevenant seulement au paiement d'une amende n'excédant pas vingt piastres.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (*Cap-Breton*) fait rapport que le comité a de nouveau amendé le bill,

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général, soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant de nouveau proposée : que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Patterson* (*Essex*) propose comme amendement, secondé par M. *Orton*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y être amendé en retranchant le paragraphe 5 de la clause 42 et le remplaçant par le suivant :—Le Bureau pourra autoriser la délivrance de deux nouvelles licences d'hôtels en sus du nombre limité par cet acte, dans une localité très fréquentée par des voyageurs ou des visiteurs."

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue négativement.

Et la question étant de nouveau proposée : que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Robertson* (*Hamilton*) propose comme amendement, secondé par M. *Gigault*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour amender le paragraphe 11 de la clause 46 en y ajoutant les mots suivants :—et toutes et chacune des dispositions de cette clause s'appliqueront à la procédure à suivre au sujet de telle abrogation ;—et pour ajouter les mots "ou février" après le mot "janvier," dans le paragraphe 2 de la clause 46."

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée, étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour amender le paragraphe 11 de la clause 46 en y ajoutant les mots suivants :—et toutes et chacune des dispositions de cette clause s'appliqueront à la procédure à suivre au sujet de telle abrogation ;—et pour ajouter les mots "ou février" après le mot "janvier," dans le paragraphe 2 de la dite clause 46.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (*Cap-Breton*) fait rapport que le comité a de nouveau amendé le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *McCarthy* propose comme amendement, secondé par M. *Haggart*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour l'amender comme suit :

Que tous les mots, dans la clause 39 après les mots "à leur discrétion" dans la ligne 34, jusqu'aux mots "et telle licence" dans la ligne 37, soient retranchés, et qu'une nouvelle clause soit insérée comme suit :—

"Lors de l'instruction de toute dénonciation ou plainte contre les dispositions du présent acte, la personne accusée, ou le mari de telle personne sera compétent à déposer comme témoin dans la dite cause et pourra être forcé de le faire."—Que les changements suivants soient faits dans la clause 46 : "Le mot "parlementaire" sera biffé partout où il se trouve ; les mots "ou président" et "enregistré" seront biffés



dans le paragraphe 2 ; les mots " Inspecteur principal " seront substitués aux mots " Inspecteur de licences." Le mot " cinq " sera substitué au mot " quatre " partout où il se trouve dans la clause 46, concernant les heures fixées pour les jours de votation ; le mot " qualifié " sera biffé dans le paragraphe 5.

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour l'amender comme suit :

Que tous les mots, dans la clause 34 après les mots " à leur discrétion " dans la ligne 34, jusqu'aux mots " et telle licence " dans la ligne 34, seront retranchés, et qu'une nouvelle clause soit insérée comme suit :—

" Lors de l'instruction de toute dénonciation ou plainte contre les dispositions du présent acte, la personne accusée, ou le mari de telle personne sera compétent à déposer comme témoin dans la dite cause et pourra être forcé de le faire."— Que les changements suivants soient faits dans la clause 46 : " Le mot " parlementaire " sera biffé partout où il se trouve ; les mots " ou président " et " enregistré " seront biffés dans le paragraphe 2 ; les mots " Inspecteur principal " seront substitués aux mots " Inspecteur de licences." Le mot " cinq " sera substitué au mot " quatre " partout où il se trouve dans la clause 46, concernant les heures fixées pour les jours de votation ; le mot " qualifié " sera biffé dans le paragraphe 5.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (*Cap Breton*) fait rapport que le comité a de nouveau amendé le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant de nouveau proposée ; que le bill soit maintenant lu la troisième fois ;

M. *Foster* propose comme amendement, secondé par M. *Richey*, que tous les mots après " maintenant " jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants : " renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y amender la clause 74, en biffant les mots " pour être consommée sur place " et en ajoutant ce qui suit à la clause 82 :—

2. Lorsqu'un inspecteur, gardien de la paix, constable ou officier, en faisant ou tentant de faire quelque recherche en vertu ou par suite de l'autorité conférée par la clause 81 du présent acte, ou sous l'autorité du mandat mentionné dans la clause en dernier lieu citée, trouvera dans une maison ou local non licencié, des liqueurs qui, dans son opinion, y sont illégalement tenues pour être vendues ou écoulées contrairement aux dispositions du dit acte, il pourra immédiatement les saisir et enlever ainsi que leur contenant, et lors de la condamnation des occupants de telle maison ou local, ou de toute autre personne, pour avoir gardé des liqueurs pour la vente dans telle maison ou local, sans licence, le magistrat qui prononcera telle sentence, pourra par et en vertu de cette condamnation, ou par un ordre séparé et subséquent, déclarer les dites liqueurs et leur contenant, ou aucune partie d'iceux, confisqués au profit de Sa Majesté, et pourra ordonner et enjoindre que le dit inspecteur, gardien de la paix, constable ou officier les détruise en tout ou en partie ; et l'inspecteur ou autre personne comme susdit pourra immédiatement les détruire en tout ou en partie, tel qu'il lui sera ordonné par telle sentence ou ordre."

Et l'amendement étant mis aux voix ; la question est résolue affirmativement.

Alors la motion principale ainsi amendée étant mise aux voix ;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre pour y amender la clause 74, en biffant les mots " pour être consommée sur place " et en ajoutant ce qui suit à la clause 82 :—

2. Lorsqu'un inspecteur, gardien de la paix, constable ou officier, en faisant ou tentant de faire quelque recherche en vertu ou par suite de l'autorité conférée par la clause 81 du présent acte, ou sous l'autorité du mandat mentionné dans la clause en

dernier lieu citée, trouvera dans une maison ou local non licencié, des liqueurs qui, dans son opinion, y sont illégalement tenues pour être vendues ou écoulées contrairement aux dispositions du dit acte, il pourra immédiatement les saisir et enlever ainsi que leur contenant, et lors de la condamnation des occupants de telle maison ou local, en de toute autre personne, pour avoir gardé des liqueurs pour la vente dans telle maison ou local, sans licence, le magistrat qui prononcera telle sentence, pourra par et en vertu de cette condamnation, ou par un ordre séparé subséquent, déclarer les dites liqueurs et leur contenant, ou aucune partie d'iceux, confisqués au profit de Sa Majesté, et pourra ordonner et enjoindre que le dit inspecteur, gardien de la paix, constable ou officier les détruise en tout ou en partie; et l'inspecteur ou autre personne comme susdit pourra immédiatement les détruire en tout ou en partie, tel qu'il lui sera ordonné par telle sentence ou ordre."

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *McDonald* (*Cap-Breton*) fait rapport que le comité a de nouveau amendé le bill.

Ordonné, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

M. *Gigault* propose comme amendement, secondé par M. *Fréchette*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "renvoyé de nouveau à un comité général de la Chambre, pour y être amendé en ajoutant à la clause 7 ce qui suit comme paragraphe (e):—"Le bureau pourra, en délivrant une licence à un hôtelier, l'autoriser à vendre des liqueurs en quantités excédant une pinte impériale et n'excédant pas un gallon impérial, en aucun temps et à quelque personne que ce soit,—telles quantités ne devant pas être consommées sur place."

Et l'amendement étant mis aux voix; la question est résolue négativement.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois;

M. *Fleming* propose comme amendement, secondé par M. *Lister*, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "les législatures provinciales ont exercé, depuis la confédération, des pouvoirs législatifs pour la réglementation de la délivrance des licences pour la vente des liqueurs enivrantes et les heures et certains autres incidents de la vente.

Que les cours d'Appel d'*Ontario* et de *Québec* se sont chacune prononcé en faveur de l'exercice de cette juridiction par les provinces de la Puissance, et que la Cour d'Appel de *Québec* a de plus déterminé que le jugement du Conseil Privé dans la cause de *Russell vs la Reine* ne décide pas que les législatures provinciales ne possèdent pas cette juridiction.

Que les questions impliquées sont actuellement sous la considération de la Cour Suprême du *Canada* et seront soumises sous peu à l'examen du Conseil Privé.

Que le parlement du *Canada* ne devrait pas assumer la juridiction proposée par le dit bill tant que la question n'aura pas été réglée par la cour en dernier ressort."

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise; et les noms étant demandés ils sont pris comme suit;

POUR :

Messieurs

<i>Armstrong,</i>	<i>Catudal,</i>	<i>Innes,</i>	<i>Platt,</i>
<i>Auger,</i>	<i>Davies,</i>	<i>Keefer,</i>	<i>Robertson (Shelburne),</i>
<i>Bain,</i>	<i>De St. Georges,</i>	<i>Kirk,</i>	<i>Ross (Middlesex),</i>
<i>Béchar,</i>	<i>Fisher,</i>	<i>Landerkin,</i>	<i>Scriven,</i>
<i>Bernier,</i>	<i>Fleming,</i>	<i>Lister,</i>	<i>Somerville (Brant),</i>

<i>Blake,</i>	<i>Forbes,</i>	<i>Livingstone,</i>	<i>Somerville (Bruce),</i>
<i>Bourassa,</i>	<i>Geoffrion,</i>	<i>McMillan (Huron),</i>	<i>Springer,</i>
<i>Burpee (Sunbury),</i>	<i>Gillmor,</i>	<i>McCraney,</i>	<i>Sutherland (Oxford),</i>
<i>Campbell (Renfrew),</i>	<i>Gunn,</i>	<i>McIntyre,</i>	<i>Trow, et</i>
<i>Casey,</i>	<i>Harley,</i>	<i>McMullen,</i>	<i>Vail.—43.</i>
<i>asgrain,</i>	<i>Holton,</i>	<i>Paterson (Brant),</i>	

## CONTRE :

## Messieurs

<i>Allison,</i>	<i>Daly,</i>	<i>Kinney,</i>	<i>Pinsonneault,</i>
<i>Amyot,</i>	<i>Dawson,</i>	<i>Kranz,</i>	<i>Pope,</i>
<i>Baker (Victoria),</i>	<i>De Beaujeu,</i>	<i>Labrosse,</i>	<i>Reid,</i>
<i>Bea'y,</i>	<i>Desaulniers,</i>	<i>Landry,</i>	<i>Richey,</i>
<i>Bell,</i>	<i>Desjardins,</i>	<i>Langevin,</i>	<i>Robertson (Hamilton),</i>
<i>Benot,</i>	<i>Dickinson,</i>	<i>Lesage,</i>	<i>Royal,</i>
<i>Bensin,</i>	<i>Dodd,</i>	<i>Macdonald (King),</i>	<i>Scott,</i>
<i>Bergeron,</i>	<i>Dundas,</i>	<i>Macdonald (Sir John),</i>	<i>Shakespeare,</i>
<i>Bergin,</i>	<i>Dupont,</i>	<i>McDonald (O. Breton),</i>	<i>Small,</i>
<i>Blondeau,</i>	<i>Poster,</i>	<i>Mackintosh,</i>	<i>Smyth,</i>
<i>Bowell,</i>	<i>Fréchette,</i>	<i>Macmillan (Middlesex),</i>	<i>Tassé,</i>
<i>Brecken,</i>	<i>Gigault,</i>	<i>McMillan (Vaudreuil),</i>	<i>Taylor,</i>
<i>Cameron (Inverness),</i>	<i>Girouard (J. Cartier),</i>	<i>McCarthy,</i>	<i>Tilley,</i>
<i>Cameron (Victoria),</i>	<i>Girouard (Kent),</i>	<i>McDougald,</i>	<i>Tyrwhitt,</i>
<i>Campbell (Victoria),</i>	<i>Gordon,</i>	<i>McNill,</i>	<i>Vanasse.</i>
<i>Carling,</i>	<i>Grandbois,</i>	<i>Massue,</i>	<i>Wallace (York),</i>
<i>Caron,</i>	<i>Guilbault,</i>	<i>Méthot,</i>	<i>White (Cardwell),</i>
<i>Cimon,</i>	<i>Guillet,</i>	<i>Montplaisir,</i>	<i>Williams,</i>
<i>Cochrane,</i>	<i>Hall,</i>	<i>O'Brien,</i>	<i>Wood (Brockville),</i>
<i>Costigan,</i>	<i>Hickey,</i>	<i>Orton,</i>	<i>Wood (Westm'land),</i>
<i>Coughlin,</i>	<i>Homer,</i>	<i>Ouimet,</i>	<i>Woodworth, et</i>
<i>Coursol,</i>	<i>Jamieson,</i>	<i>Patterson (Essex),</i>	<i>Wright.—90.</i>
<i>Cuthbert,</i>	<i>Kilvert,</i>		

Ainsi la question est résolue négativement.

Et la question étant de nouveau proposée, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

M. *Robertson (Shelburne)* propose comme amendement, secondé par M. *Fisher*, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la question soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "la conviction générale, depuis la confédération, a été que, en vertu de l'acte constitutionnel, les provinces ont juridiction sur la réglementation et la restriction des licences pour la vente des liqueurs enivrantes, les heures de vente et certaines autres matières se rattachant à cette industrie.

Que le caractère local des questions et l'exercice des institutions locales pour les traiter, démontrent que les intérêts du public seraient mieux servis en conservant aux provinces leur juridiction sur ces matières.

Que la question relative à cette juridiction ayant été soulevée dans le gracieux discours du Trône, la décision à prendre par cette Chambre devrait tendre à faire disparaître les doutes en assurant cette juridiction aux provinces au lieu de l'assumer, tel que proposé par le dit bill.

Et l'amendement étant mis aux voix, la Chambre se divise comme dans la division précédente.

Ainsi la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix ;

Ordonné, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat, et demande son concours.

Et la Chambre ayant continué de siéger jusqu'à minuit ;

*Mercredi, 23 mai 1883.*

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Subsidés.

(*En comité.*)

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'établissement d'écoles industrielles pour les sauvages, Territoires du *Nord-Ouest*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements de deux nouveaux agents dans la *Colombie Britannique* à \$1,200 chacun, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour payer la somme additionnelle nécessaire pour les dépenses du gouvernement, Territoires du *Nord-Ouest*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour la refonte des lois fédérales, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent quatre-vingt-trois piastres et soixante et cinq centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la commission des chûtes de *Niagara* (à voter de nouveau), pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cent trente piastres et quarante et un centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la somme additionnelle nécessaire pour les dépenses se rattachant à la commission du chemin de fer du *Pacifique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour aider à la publication d'une grammaire de la langue des sauvages *Abénakis*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cents piastres, soit accordée à Sa Majesté pour aider la société géographique de *Québec* dans ses explorations du *Saint-Laurent*, du *Labrador* et de la baie *James*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la gratification annuelle de la veuve de feu sir *George E. Cartier*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'achat de 300 exemplaires de l'ouvrage de *Bourinot*, sur les règles, les usages et la procédure suivies dans le Sénat et la Chambre des Communes, (voir rapport du comité de la bibliothèque), pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cent neuf piastres et vingt-et-un centins soit accordée à Sa Majesté pour rembourser la banque des Marchands conformément au jugement de la Cour Suprême du *Canada*, dans la cause de la banque des Marchands vs. la Reine, le montant des droits payés par cette banque sous protêt, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements de M. *Fabre* et dépenses contingentes de son bureau, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour peinture d'un tableau historique, pour commémorer l'établissement de la confédération, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au montant additionnel requis pour guides aux terres fédérales, et imputable sur le revenu, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer aux héritiers de feu *F. Houde, M. P.*, le montant de son indemnité parlementaire de la session, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemins de fer Intercolonial,—embranchement de chemin de fer jusqu'à *Dartmouth*, pourvu que la municipalité de *Dartmouth* consente à payer au gouvernement la somme de quatre mille piastres par année pendant vingt ans, ou toute partie de cette somme qui pourra être nécessaire indépendamment du revenu net, pour payer 4 par cent par année sur la somme déposée, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction d'un pont traversant aux écluses de *Chaffey*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ile du Prince-Edouard*, brise-lames, *Victoria, Ile de Wood*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières—agrandissement du quai du chemin de fer à *Charleton, St-Jean, Nouveau-Brunswick*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Québec*—phares-balises aux embranchements des rivières *Yamaska* et *Saint-François*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ontario*, savoir : havre de *Midland*, \$10,000 ; *Consecon*, \$3,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *Owen-Sound, Sault Ste-Marie* et la baie du *Tonnerre*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de matières en litige, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour couvrir les appointements de l'inspecteur des fabriques de tabac, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Résolutions à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit reçu à la prochaine séance de la Chambre aujourd'hui.

M. *Richey* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance aujourd'hui cette Chambre se formera de nouveau en comité des Subsidés.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet d'amender un acte de la présente session concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement," auquel il demande le concours de cette Chambre.

Sur motion de *M. Hector L. Langevin*, secondé par *M. Bowell*,  
*Ordonné*, que le bill du Sénat intitulé : "Acte à l'effet d'amender un acte de la présente session concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement," soit maintenant lu la première fois.

Le bill est, en conséquence, lu la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, *M. l'Orateur* reprend le fauteuil, et *M. Sproule* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé sans amendements.

La Chambre, en conformité de l'ordre, procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : "Acte à l'effet de modifier de nouveau " l'Acte des Pêcheries."

Le premier amendement étant lu la seconde fois, comme suit :

Page 1, ligne 17, après " exclusif " insérez : " pourvu aussi que dans le cas de ceux qui sont propriétaires riverains, on n'exige aucun droit de licence."

Sur motion de *M. Bowell*, secondé par *M. Caron*,

*Résolu*, que cette Chambre ne concoure pas avec le Sénat dans le dit amendement pour la raison suivante : parce que la prise de licences n'est pas compulsoire pour les riverains ou concessionnaires spéciaux du gouvernement français, dont les intérêts seraient sauvegardés en vertu des lois de pêche, comme porteurs de telles licences.

Alors les amendements subséquents étant lus la seconde fois, sont adoptés.

*Résolu*, qu'il soit envoyé un message au Sénat communiquant à Leurs Honneurs la raison pour laquelle cette Chambre ne concoure pas dans le premier des dits amendements.

*Ordonné*, que le greffier porte le dit message (avec le bill et les amendements) au Sénat.

Et la séance ayant continué jusqu'à deux heures moins cinq minutes, mercredi matin, la Chambre s'ajourne alors.

Mercredi, 23 mai, 1883.

PRIÈRE.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par *M. Blake*,

*Résolu, nemine contradicente*, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, exprimant le désir de cette Chambre, tant en notre propre nom qu'au nom de ceux que nous représentons, de lui faire part du sentiment de regret général avec lequel le pays a appris que les relations officielles de Son Excellence avec le Canada vont bientôt cesser ;

Que, néanmoins, nous aimons à croire que, désormais, dans les conseils de l'Empire, toutes les fois que les circonstances mettront Son Excellence à même de lui rendre service, le *Canada* trouvera toujours en Son Excellence un ami constant, bien au fait de ses besoins et de ses aspirations, et animé d'un désir sincère de servir ses intérêts;

Que le zèle que Son Excellence a mis à se renseigner par l'observation personnelle, sur la nature, les ressources et les besoins de chaque section de la Confédération, a été hautement apprécié par sa population, et que nous croyons que le pays doit être profondément reconnaissant à Son Excellence de ses infatigables efforts pour faire connaître au loin ses ressources avec avantage;

Que le vif intérêt personnel que Son Excellence a pris à tout ce qui peut développer chez nous l'énergie intellectuelle et contribuer à l'avancement des sciences et des arts, vivra longtemps dans notre souvenir et dans notre cœur plein de gratitude;

Que le succès qui a couronné les efforts de Son Excellence nous confirme dans la ferme opinion que le complet développement de notre existence nationale n'exclut aucunement les rapports les plus intimes et les plus loyaux avec l'empire;

Que la présence de l'illustre compagne de Son Excellence en *Canada*, semble nous avoir rapprochés davantage de Notre bien-aimée Souveraine, et qu'en disant adieu à Son Excellence et à Son Altesse Royale qui, en manifestant ses bienveillantes et gracieuses sympathies dans nombre d'occasions, a su gagner tous les cœurs, nous les prions humblement de transmettre personnellement à Sa Majesté l'assurance de notre loyal attachement et de notre détermination de maintenir fermes et stables nos rapports avec le vaste empire sur lequel Elle règne.

*Résolu*, que la dite résolution soit renvoyée à un comité spécial composé de sir *John A. Macdonald*, *M. Blake*, sir *Leonard Tilley*, sir *Hector L. Langevin*, sir *Charles Tupper*, *M.M. Macdonald (King)*, *Vail*, *Casgrain* et *Barnard*, pour préparer le projet d'une adresse conformément à la dite résolution et d'en faire rapport à cette Chambre.

Sir *John A. Macdonald*, du comité spécial pour préparer une adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général, fait rapport que le comité a préparé une adresse, en conséquence, laquelle est lue comme suit :

A Son Excellence le Très Honorable Sir JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, (communément appelé le Marquis de *Lorne*) Chevalier du Très Ancien et Très Noble Ordre du Chardon, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre Très Distingué de *Saint-Michel* et *Saint-George*, Gouverneur-Général du *Canada*, et Vice-Amiral d'icelui, etc., etc., etc.

#### PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Nous, fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, la Chambre des Communes du *Canada*, en parlement assemblés, désirons, au nom de ceux que nous représentons et en notre propre nom, exprimer le sentiment de regret général avec lequel le pays a appris que les relations officielles de Votre Excellence avec le *Canada* vont bientôt cesser.

Néanmoins, nous aimons à croire que désormais, dans les conseils de l'Empire, toutes les fois que les circonstances vous mettront à même de lui rendre service, le *Canada* trouvera toujours en Votre Excellence un ami constant, bien au fait de ses besoins et de ses aspirations, et animé d'un désir sincère de servir ses intérêts.

Le zèle que Votre Excellence a mis à se renseigner, par l'observation personnelle, sur la nature, les ressources et les besoins de chaque section de la Confédération, a été hautement apprécié par sa population, et nous croyons que le pays doit vous être profondément reconnaissant de vos infatigables efforts pour faire connaître au loin ses ressources avec avantage.

Le vif intérêt personnel que Votre Excellence a pris à tout ce qui peut développer chez nous l'énergie intellectuelle et contribuer à l'avancement des sciences et des arts, vivra longtemps dans notre souvenir et dans notre cœur plein de gratitude. Le succès qui a couronné les efforts de Votre Excellence nous confirme dans la ferme opinion que le complet développement de notre existence nationale n'exclut aucunement les rapports les plus intimes et les plus loyaux avec l'Empire.

La présence de votre illustre compagne en *Canada* semble nous avoir rapprochés davantage de Notre bien-aimée Souveraine, et en disant adieu à Votre Excellence et à Son Altesse Royale qui, en manifestant ses bienveillantes et gracieuses sympathies dans nombre d'occasions, a su gagner tous les cœurs, nous vous prions humblement de transmettre personnellement à Sa Majesté l'assurance de notre loyal attachement et de notre détermination de maintenir fermes et stables nos rapports avec le vaste Empire où Elle règne.

La dite adresse étant lue la seconde fois, est adoptée.

*Ordonné*, que la dite adresse soit grossoyée.

*Résolu*, qu'il soit envoyé un message au Sénat informant Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté la dite adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général et priant Leurs Honneurs de se joindre à cette Chambre au sujet de la dite adresse.

*Ordonné*, que le greffier porte le dit message au Sénat.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat : "Acte concernant la Haute Cour de Justice d'*Ontario*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Beaty* fait rapport que le comité a examiné le bill et y a fait des amendements.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe avec les amendements.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements, auxquels elle demande leur concours.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé "Acte pour amender l'acte 36 *Victoria*, chap. 4, intitulé : "Acte à l'effet de pourvoir à la création du département de l'intérieur, et pour amender l'acte relatif aux sauvages, 1880," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.

*Résolu*, que cette Chambre se forme, en conséquence, en comité général ; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat, intitulé : "Acte à l'effet de légaliser des procédures qui ont été faites pour la naturalisation de certains étrangers dans la province du *Manitoba*," étant lu ;

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois, et renvoyé à un comité général de la Chambre.



*Résolu*, que cette Chambre se forme immédiatement en tel comité.

La Chambre se forme, en conséquence, en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Haggart* fait rapport que le comité a examiné le bill et lui a enjoint d'en faire rapport sans amendements.

Sir *John A. Macdonald* propose, secondé par sir *Hector L. Langevin*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois;

M. *Blake*, propose comme amendement, secondé par M. *Vail*, que tous les mots après "maintenant" jusqu'à la fin de la question, soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "renvoyé de nouveau à un comité général pour y être amendé, en rendant ses dispositions applicables à toutes les provinces."

Et l'amendement étant mis aux voix; la question est résolue négativement.

Alors la motion principale étant mise aux voix;

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill concernant le Cens Electoral, étant lu;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit retiré.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill à l'effet de définir certaines offenses contre les personnes employées dans les manufactures, étant lu;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé;

*Ordonné*, que le bill soit retiré.

L'ordre du jour pour la seconde lecture du bill du Sénat intitulé: "Acte pour amender et refondre la législation sur les pénitenciers," étant lu;

*Ordonné*, que le dit ordre soit rescindé.

*Ordonné*, que le bill soit de nouveau renvoyé à un comité général de la Chambre.

La Chambre se forme, en conséquence, de nouveau en comité général; et après avoir ainsi siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Farrow* fait rapport que le comité a amendé le bill.

*Ordonné*, que le bill ainsi amendé en comité général soit maintenant pris en considération.

La Chambre procède, en conséquence, à la prise en considération de ce bill.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe avec les amendements.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre l'a passé avec plusieurs amendements, auxquels elle demande leur concours.

M. *Rykert*, du comité des Subsidés, fait rapport de plusieurs résolutions, lesquelles sont lues comme suit:

1. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quarante-quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'établissement d'écoles industrielles pour les sauvages, Territoires du Nord-Ouest, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements de deux nouveaux agents dans la *Colombie Britannique* à \$1,200 chacun, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

3. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille piastres soit accordée à Sa Majesté, pour payer la somme additionnelle nécessaire pour les dépenses du gouvernement, Territoires du *Nord-Ouest*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

4. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour la refonte des lois fédérales, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

5. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas six cent quatre-vingt-trois piastres et soixante et cinq centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de la commission des chûtes de *Niagara* (à voter de nouveau), pour l'année finissant le 30 juin 1884.

6. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cent trente piastres et quarante et un centins soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la somme additionnelle nécessaire pour les dépenses se rattachant à la commission du chemin de fer du *Pacifique*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

7. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour aider à la publication d'une grammaire de la langue des sauvages *Abénakis*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

8. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas trois cents piastres, soit accordée à Sa Majesté pour aider la société géographique de *Québec* dans ses explorations du *Saint-Laurent*, du *Labrador* et de la baie *James*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

9. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas douze cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face à la gratification annuelle de la veuve de feu sir *George E. Cartier*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

10. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour l'achat de 300 exemplaires de l'ouvrage de *Bourinot*, sur les règles, les usages et la procédure suivies dans le Sénat et la Chambre des Communes, (voir rapport du comité de la bibliothèque), pour l'année finissant le 30 juin 1884.

11. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cent neuf piastres et vingt-et-un centins soit accordée à Sa Majesté pour rembourser la banque des Marchands conformément au jugement de la Cour Suprême du *Canada*, dans la cause de la banque des Marchands vs. la Reine, le montant des droits payés par cette banque sous protêt, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

12. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux appointements de *M. Fabre* et dépenses contingentes de son bureau, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

13. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas quatre mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour peinture d'un tableau historique, pour commémorer l'établissement de la confédération, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

14. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas sept mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face au montant additionnel requis pour guides aux terres fédérales, et imputable sur le revenu, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

15. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour payer aux héritiers de feu *F. Houde*, M.P., le montant de son indemnité parlementaire de la session, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

16. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cent dix mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemins de fer Intercolonial,—embranchement de chemin de fer jusqu'à *Dartmouth*, pourvu que la municipalité de *Dartmouth* consente à payer au gouvernement la somme de quatre mille piastres par année pendant vingt ans, ou toute partie de cette somme qui pourra être nécessaire indépendamment du revenu net, pour payer 4 par cent par année sur la somme déposée, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

17. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de construction d'un pont traversant aux écluses de *Chaffey*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

18. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ile du Prince-Edouard*, brise-lames, *Victoria*, *Ile de Wood*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

19. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas dix mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières—agrandissement du quai du chemin de fer à *Charleton, St-Jean, Nouveau-Brunswick*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

20. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cents piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Quebec*—phares-balises aux embranchements des rivières *Yamaska* et *Saint-François*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

21. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas treize mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses des ports et rivières, *Ontario*, savoir : havre de *Midland*, \$10,006 ; *Consecon*, \$3,000 ; pour l'année finissant le 30 juin 1884.

22. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas deux mille piastres, soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses pour communication à la vapeur entre *Owen-Sound, Sault Ste-Marie* et la baie du *Tonnerre*, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

23. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux frais de matières en litige, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

24. *Résolu*, qu'une somme n'excédant huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour couvrir les appointements de l'inspecteur des fabriques de tabac, pour l'année finissant le 30 juin 1884.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

La Chambre, en conformité de l'ordre, se forme de nouveau en comité des Voies et Moyens.

(En comité.)

1. *Résolu*,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1883, la somme de \$3,169,591.61 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du *Canada*.

2. *Résolu*,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1884, la somme de \$1,181,836.15 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du *Canada*.

Résolutions à rapporter.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et M. *Richey* fait rapport que le comité a passé plusieurs résolutions.

*Ordonné*, que le rapport soit maintenant reçu.

M. *Richey* fait, en conséquence, rapport des résolutions, lesquelles sont lues comme suit :

1. *Résolu*,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1883, la somme de \$3,169,591.61 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du *Canada*.

2. *Résolu*,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1884, la somme de \$31,181,836.15 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du *Canada*.

Les dites résolutions étant lues la seconde fois, sont adoptées.

M. *Richey* informe aussi la Chambre qu'il lui est enjoint de demander que le comité ait la permission de siéger de nouveau.

*Résolu*, qu'à sa prochaine séance, cette Chambre se formera de nouveau en comité des Voies et Moyens.

*Ordonné*, que sir *Leonard Tilley* ait la permission de présenter un bill pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1883, et le 30 juin 1884, et pour d'autres objets liés au service public.

Il présente, en conséquence, le dit bill à la Chambre,—lequel est reçu et lu pour la première fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la seconde fois.

Le bill est, en conséquence, lu la seconde fois.

*Ordonné*, que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Le bill est, en conséquence, lu la troisième fois.

*Résolu*, que le bill passe.

*Ordonné*, que le greffier porte le bill au Sénat et demande son concours.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :—

Le Sénat a passé les bills suivants sans amendements ;

Bill intitulé : " Acte à l'effet de pourvoir aux traitements et aux allocations de retraite et de voyage de certains juges de certaines cours provinciales."

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'établir de nouvelles dispositions pour l'approfondissement du chenal à navires du fleuve *Saint-Laurent*, entre *Montréal* et *Québec*."

Bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte trente-six *Victoria*, chap. soixante-deux, et l'acte quarante-trois *Victoria*, chap. dix-sept, concernant les commissaires du havre de *Québec*."

Bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'acte trente-huitième *Victoria*, chap. cinquante-six, intitulé : " Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de *Québec*, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet."

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées."

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a reçu du secrétaire du Gouverneur-Général la lettre suivante :—

OTTAWA, 23 mai, 1883.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur-Général, si l'état des affaires publiques le permet, se rendra à la salle des séances du Sénat pour proroger la session du parlement fédéral, vendredi, le 25 courant, à 3.30 P.M.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre très-obéissant serviteur,

A l'honorable Orateur  
de la Chambre des Communes.

F. DE WINTON, Lt. Col. A.B.,  
Secrétaire du Gouverneur-Général.

Sur motion de sir *John A. Macdonald*, secondé par sir *Leonard Tilley*,  
*Résolu*, que lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle restera ajournée jusqu'à dix heures du matin, vendredi prochain.

Et alors la Chambre s'ajourne jusqu'à dix heures, vendredi matin.

Vendredi, 25 mai, 1883.

10 heures A. M.

PRIÈRE.

M. l'Orateur informe la Chambre que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a acquiescé à l'adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général pour lui exprimer le profond regret que fait éprouver son prochain départ du *Canada*, et qu'il a rempli le blanc par les mots " le Sénat et les "—

*Ordonné*, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence de la part de cette Chambre par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil Privé de la Reine.

M. l'Orateur informe aussi la Chambre, que le greffier du Sénat a apporté le message suivant :

Le Sénat a adopté les amendements faits par cette Chambre aux bills suivants, sans amendement :

Bill intitulé : " Acte concernant la Haute Cour de justice d'*Ontario*."

Bill intitulé : " Acte pour amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du Service Civil du *Canada*."

Bill intitulé : " Acte pour amender et refondre la législation sur les pénitenciers."

Aussi, le Sénat a passé les bills suivants, sans amendement :

Bill intitulé : " Acte à l'effet d'encourager la fabrication du fer en gueuse en *Canada* avec le minerai canadien."

Bill intitulé : " Acte modifiant de nouveau le tarif des droits de douane."

Bill intitulé : " Acte pour pourvoir aux avances à faire par le gouvernement du *Canada* à la compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de *Saint-Jean*."

Bill intitulé : " Acte pour étendre à la *Colombie Britannique* l'acte concernant la pêche par les navires étrangers."

Bill intitulé : " Acte à l'effet de proroger pour un certain temps les actes y mentionnés."

Bill intitulé : " Acte concernant la vente des liqueurs enivrantes, et la délivrance de licences à cette fin.

Aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier de nouveau " l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," et de déclarer que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux pour l'avantage du *Canada*," avec plusieurs amendements auxquels il demande le concours de cette Chambre.

Aussi, le Sénat insiste sur son premier amendement au bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier de nouveau l'acte des Pêcheries," auquel cette Chambre n'a pas donné son concours, et ce pour les raisons suivantes :

1. Parce qu'il n'est pas raisonnable d'obliger celui qui possède un droit de payer pour s'en servir.

2. Parce que si un avantage additionnel (tel que la protection) est ou devrait être conféré au propriétaire d'un droit, une charge séparée pourrait être imposée pour le dit avantage ; — et

3. Parce qu'il n'est pas exact d'affirmer que ce n'est pas une obligation, pour les propriétaires riverains, (il n'y a rien dans le bill ou dans l'amendement au sujet de concessionnaires spéciaux ou autres du gouvernement français) de prendre des licences, puisque le paragraphe de la clause 2 stipule qu'il est loisible à chacun, sans exception, de pêcher le saumon avec des filets ou autres appareils,

Et aussi, le Sénat a passé le bill intitulé : " Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les années fiscales expirant respectivement le 30 juin 1883, et le 30 juin 1884, et pour d'autres objets se rattachant au service public," sans amendements.

La Chambre procède à la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill intitulé : " Acte à l'effet de modifier de nouveau " l'acte refondu des chemins de fer, 1879," et de déclarer que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux pour l'avantage du Canada," lesquels sont lus pour la première et la seconde fois, et sont adoptés.

Ordonné, que le greffier reporte le bill au Sénat et informe Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté leurs amendements.

Sir John A. Macdonald, l'un des membres du Conseil Privé de la Reine, présente la réponse de Son Excellence le Gouverneur-Général à l'adresse conjointe des deux Chambres exprimant le regret causé par son départ prochain du Canada, laquelle est comme suit :

HONORABLES MESSIEURS,

Un homme public ne peut recevoir une marque de considération personnelle plus élevée que celle que vous me conférez par cette adresse. En vous priant d'accepter l'expression de ma gratitude, je dois aussi vous remercier de vos paroles à l'égard de la Princesse dont l'affection pour le Canada égale pleinement la mienne. Ce sera mon orgueil et mon devoir à l'avenir de vous aider de toutes mes forces.

Maintenant que le terme de notre résidence parmi vous approche, et que les cinq plus heureuses années que j'aie jamais connues sont presque écoulées, il m'est donné de voir dans cette période toutes les dissensions domestiques évitées; l'amitié avec la grande république voisine, toujours existante et une prospérité non-interrompue marquent l'avancement de la Puissance.

Dans nulle autre contrée, les dix-sept dernières années,—c'est l'espace qui s'est écoulé depuis votre fédération—n'ont été témoins d'un tel progrès. D'autres pays ont vu leur territoire s'agrandir et leur sort se fixer par la révolution et la guerre; mais pas une goutte de sang n'a souillé les liens qui ont uni ensemble vos populations libres et amies de l'ordre. Et pourtant dans cette période, si brève dans la vie d'une nation, vous êtes parvenus à fonder une union dont les aspirations, d'un océan à l'autre, sont identiques.

Une magistrature au-dessus du soupçon; des provinces se gouvernant elles-mêmes et confiant à un gouvernement central et fort tous les intérêts nationaux; toutes les religions tolérées, sans faveur pour aucune; l'état reconnaissant les droits du travail, par l'exclusion des inutiles seuls; un gouvernement que le privilège ne maintient pas au pouvoir pendant un temps déterminé, mais qui peut changer suivant les exigences de l'opinion politique et dont les actes, au moyen de la responsabilité ministérielle peuvent toujours être scrutés par le peuple, tels sont les traits de votre jeune puissance.

Enfin, vous offrez le spectacle d'une nation possédant les moyens de se faire respecter par les ressources en hommes dont elle peut disposer sur terre et sur mer. Puisse ceux-ci n'être jamais requis que pour récolter les biens que la munificence de Dieu vous a prodigués en si grande abondance. Mais il est toujours vivace en vous cet esprit qui a porté vos pères à repousser toutes les invasions du sol et les atteintes à leurs libertés, et il est certain que vous êtes prêts aujourd'hui comme alors à assumer les charges nécessaires pour assurer la permanence de vos institutions et de vos lois.

Vous avez le pouvoir de faire des traités, sous votre propre responsabilité, avec les nations étrangères, et votre Haut-commissaire est associé pour les négociations, au ministère des affaires étrangères.

Vous n'êtes pas les sujets, mais les alliés du grand pays qui vous a donné naissance et qui est prêt, avec toute son énergie, à se faire le champion de vos intérêts.

S'aidant l'un et l'autre, le Canada et la Grande-Bretagne travaillent de concert à l'avancement commercial de l'un et de l'autre. C'est la reconnaissance de cet état de choses qui donne une signification à la présentation de cette adresse. Les amitiés personnelles, quelque chères qu'elles nous soient comme particuliers, n'ont aucune importance publique. Ce ne peuvent être que des accidents heureux ou malheureux. Mais nul accident personnel ne peut affecter la satisfaction que donne l'état des relations maintenant existantes entre la vieille métropole et ce jeune pays.

Je me réjouis donc de votre détermination à montrer de nouveau qu'au Canada est aussi fermement enraciné que jamais l'amour de cette union libre qui assure des avantages égaux à vous et à la Grande-Bretagne. Sans cette union, le maintien de vos institutions et de votre autonomie nationale ne durerait pas une année; tandis que la perte de l'alliance de ces provinces, qui jadis étaient des dépendances de l'Angleterre, porterait un rude coup au commerce et à la renommée de celle-ci.

Je vous remercie encore une fois de cette adresse que je conserverai toujours précieusement, et puisse l'expiration du service de chaque serviteur public qui remplira chez vous ces fonctions qui le constituent à la fois votre *Premier Magistrat* et le *Représentant d'un Empire Uni*, être l'occasion de se prononcer en faveur d'un *Gouvernement national libre* défendu par cette *Alliance impériale*.

LORNE.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
25 mai, 1883.

Un message est reçu de Son Excellence le Gouverneur-Général, par *R. G. Kimber*, écuyer, gentilhomme huissier de la verge noire:

*M. l'Orateur,*

J'ai ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général d'informer cette Chambre que c'est le bon plaisir de Son Excellence que les membres de cette Chambre se rendent dans la salle du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et la Chambre se rendent auprès de Son Excellence qui donne alors au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills publics et privés suivants:

Acte à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public.

Acte à l'effet d'incorporer la Banque Centrale du Canada.

Acte concernant la Compagnie d'Assurance des Citoyens du Canada.

Acte à l'effet de réduire de nouveau le capital social de la Compagnie d'Assurance de Québec contre l'incendie.

Acte à l'effet d'incorporer la Banque de London en Canada.

Acte à l'effet de modifier les actes concernant la procédure dans les causes criminelles et autres matières se rattachant à la loi criminelle.

Acte à l'effet de constituer en corporation "Les Révérends Pères Oblats de Marie Immaculée des Territoires du Nord-Ouest."

Acte à l'effet de modifier l'acte constituant la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec.

Acte à l'effet d'incorporer l'Université de la Saskatchewan et d'autoriser la fondation de collèges dans les limites du diocèse de la Saskatchewan.

Acte autorisant la fusion de la Banque de la Nouvelle-Ecosse avec la Banque Union de l'Île du Prince-Edouard.

Acte autorisant la Compagnie Nationale d'Assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte, et pourvoyant à sa dissolution.

Acte à l'effet de constituer en corporation la Compagnie d'Assurance du Manitoba et du Nord-Ouest contre l'incendie.

Acte concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien.

Acte à l'effet de réunir la Caisse des Veuves et Orphelins des Ministres Presbytériens en rapport avec l'Eglise Presbytérienne des Provinces Inférieures, et la Caisse des Veuves et Orphelins de l'Eglise Presbytérienne des Provinces Maritimes

en rapport avec l'Eglise d'Ecosse, et de créer une corporation pour administrer ces caisses.

Acte pour incorporer la Société Royale du Canada.

Acte à l'effet d'incorporer la banque du comté de Brant du Canada.

Acte à l'effet d'amender l'acte incorporant la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest.

Acte relatif à la Compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental et pour changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental."

Acte à l'effet d'amender l'Acte constitutif de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario.

Acte à l'effet d'amender l'acte pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental.

Acte à l'effet de constituer le Conseil d'Administration du Fonds de construction d'églises et presbytères de l'Eglise Presbytérienne en Canada, pour le Manitoba et le Nord-Ouest.

Acte à l'effet d'amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, et l'acte qui l'amende.

Acte à l'effet d'amender "l'Acte pour incorporer la Compagnie de Placement de Londres et d'Ontario (à responsabilité limitée)."

Acte à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, intitulé: "Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissoires, traites et lettres de change."

Acte pour amender l'Acte relatif aux banques, compagnies d'assurance, compagnies de prêt, sociétés de construction et corporations de commerce en état d'insolvabilité.

Acte à l'effet d'amender les divers actes incorporant la "Compagnie du chemin de fer du Portage, de Westbourne et du Nord-Ouest," et de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada."

Acte à l'effet d'amender les actes concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Grand-Occidental à la Rive du Lac Ontario.

Acte à l'effet de constituer en corporation la Compagnie Davis et Lawrence.

Acte à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la Compagnie des Poudres de l'Acadie.

Acte pour incorporer la Compagnie des Phosphates et Mines de la Puissance.

Acte à l'effet d'amender de nouveau l'acte intitulé: "Acte concernant les banques et le commerce de banque," et les différents actes qui le modifient.

Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle.

Acte pour amender l'Acte à l'effet d'incorporer la banque du Nord-Ouest.

Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie de Steamers à Passagers La Royale Canadienne.—(à responsabilité limitée.)

Acte à l'effet de proroger l'acte qui incorpore certaines personnes sous le nom de *Farmers' Bank of Rustico*.

Acte à l'effet de constituer en corporation la Compagnie de Houille et de chemin de fer de Cumberland.

Acte à l'effet d'incorporer une compagnie sous le nom de "La Compagnie Rathbun."

Acte à l'effet de constituer la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan.

Acte pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec à la Baie de James.

Acte à l'effet de constituer la "Grange Trust" en corporation (à responsabilité limitée.)

Acte à l'effet d'amender et maintenir en vigueur l'acte d'incorporation de la Compagnie du Havre de Grafton, et pour d'autres fins.

Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte d'inspection générale, 1874.



Acte à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie, et de changer le nom de la dite compagnie en celui de Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique.

Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte concernant le Havre de Picou.

Acte à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou (à responsabilité limitée.)

Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Pacifique à la rivière de la Paix.

Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et du Nord-Ouest.

Acte pour réunir la compagnie de chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la Baie d'Hudson et la Cie de transport et de chemin de fer de la vallée de la Nelsons en une seule corporation sous le nom de Compagnie de chemin de fer à bateau à vapeur de Winnipeg à la Baie d'Hudson.

Acte à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics.

Acte à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes.

Acte portant amendement de l'Acte du Bureau des postes, 1875.

Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du Pacifique et l'Asie.

Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement.

Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie de Fidéli-commis et de Construction de chemins de fer du Canada (à responsabilité limitée.)

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Acte à l'effet de constituer en corporation la Compagnie des Piliers et Estacades et d'Amélioration des Quinze.

Acte pour amender l'Acte des élections fédérales de 1874.

Acte modifiant "l'Acte concernant les charges de Receveur-général et de ministre des Travaux Publics," relativement aux pouvoirs du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Acte concernant le maître de havre du havre de Trois-Rivières.

Acte à l'effet d'amender "l'Acte pour incorporer la Société des Missions de l'Eglise Méthodiste Wesleyenne en Canada.

Acte autorisant la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada à étendre à cinquante ans son traité de trafic avec la Compagnie de chemin de fer de la Rive Nord.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada.

Acte qui amende l'Acte du service civil du Canada, 1882.

Acte à l'effet de modifier l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Credit-Valley.

Acte pour constituer en corporation la "Compagnie canadienne de télégraphes rapides (à responsabilité limitée.)

Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers.

Acte à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du Canada.

Acte à l'effet de modifier l'acte constitutif de la Compagnie du Câble Européen, Américain, Canadien et Asiatique (à responsabilité limitée), et de changer son nom en celui de "Compagnie du Câble Américain, Britannique et Continental (à responsabilité limitée.)

Acte à l'effet d'amender l'Acte des Brevets de 1872.

Acte à l'effet de refondre et modifier les actes concernant le Revenu de l'Intérieur.

Acte à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tels que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées.

Acte établissant de nouvelles dispositions concernant la réglementation et la perception des péages sur les glissoires et autres ouvrages de l'État construits pour faciliter la descente des bois de service et en grume.

Acte pour amender l'Acte de la présente session, intitulé : *Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie de fidéicommis et de construction de chemin de fer du Canada (à responsabilité limitée.)*

Acte relatif aux lettres de change et aux billets promissoires dans la province de l'Île du Prince-Edouard.

Acte pour amender la loi relative aux loteries.

Acte qui établit des dispositions pour recevoir la déposition de témoins relativement à des affaires criminelles pendantes devant les cours de justice des autres États de Sa Majesté ou devant les tribunaux étrangers.

Acte pour amender de nouveau l'Acte d'interprétation.

Acte pour conférer certains pouvoirs à la Compagnie Canadienne de l'Éclairage Électrique.

Acte à l'effet de modifier l'acte trente-six Victoria, chapitre soixante-deux, et l'acte quarante-trois Victoria, chapitre dix-sept, concernant les Commissaires du Havre de Québec.

Acte à l'effet de modifier l'Acte trente-huitième Victoria, chapitre cinquante-six, intitulé : " Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de Québec, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet."

Acte établissant de nouvelles dispositions pour l'approfondissement du chenal à navires du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec.

Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées.

Acte pour pourvoir aux traitements et aux allocations de retraite et de voyage de certains juges de certaines cours provinciales.

Acte pour pourvoir aux avances à faire par le gouvernement du Canada à la Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.

Acte à l'effet d'amender un acte de la présente session, concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables sous l'autorité d'actes provinciaux ou autrement.

Acte pour étendre à la Colombie-Britannique l'acte concernant la pêche par les navires étrangers.

Acte concernant la Haute Cour de Justice d'Ontario.

Acte pour amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du service civil du Canada.

Acte pour amender l'acte trente-six Victoria, chapitre quatre, intitulé : *Acte à l'effet de pourvoir à la création du Département de l'Intérieur, et pour amender l'Acte relatif aux Sauvages, 1880.*

Acte modifiant de nouveau le tarif des droits de douane.

Acte à l'effet de légaliser des procédures qui ont été faites pour la naturalisation de certains étrangers dans la province de Manitoba.

Acte à l'effet de continuer pour un certain temps les actes y mentionnés.

Acte à l'effet d'encourager la fabrication du fer en gueuse en Canada avec le minéral canadien.

Acte pour amender et refondre la législation sur les pénitenciers.

Acte concernant la vente des boissons enivrantes et la délivrance de licences à ce sujet.

Acte à l'effet de modifier de nouveau " l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," et de déclarer que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux pour l'avantage du Canada.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des Communes a adressé la parole à Son Excellence le Gouverneur-Général comme suit :

“ QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

“ Les Communes du Canada ont voté les subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

“ Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence un bill intitulé :

“ Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les années fiscales expirant respectivement le 30 juin 1883, et le 30 juin 1884, et pour d'autres objets se rattachant au service public ; ” que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.”

A ce bill la sanction royale est donnée dans les termes suivants :

“ Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur Général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.”

Il a plu alors à Son Excellence le Gouverneur-Général de prononcer le discours suivant :

*Honorables Messieurs du Sénat :*

*Messieurs de la Chambre des Communes :*

Je désire vous remercier de la diligence et du zèle que vous avez mis à vous acquitter de vos devoirs parlementaires durant cette longue session.

Les fortes sommes que l'état satisfaisant du revenu vous a permis de voter comme subventions à la construction de chemin de fer et pour l'exécution de grands travaux d'amélioration, à l'intérieur du pays, seront réparties avec soin et dépensées avec économie, et contribueront nécessairement, pour une large part, à la prospérité et aux progrès du Canada.

Le bill des Terres Fédérales, dans lequel sont consignés les résultats de l'expérience acquise pendant les deux dernières années, aidera et encouragera grandement, il y a lieu de le croire, les colons qui affluent actuellement, en nombres jusqu'alors sans précédents, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Les amendements aux lois concernant la milice tendront à améliorer la discipline, l'éducation et l'instruction militaire de cette organisation destinée à rendre de précieux services au pays.

La refonte des statuts relatifs à l'administration des douanes, et les amendements à ces statuts, tout en protégeant l'honnête commerçant contre les concurrents fraudeurs et déshonnêtes, dégagera le commerce du pays d'une partie des restrictions que lui imposaient des lois antérieurement en vigueur.

Le remaniement du tarif et la réduction des droits sur les matières premières employées dans nos manufactures, ainsi que la prime accordée à la production du fer on gueuse, devront contribuer à développer encore davantage les industries canadiennes.

Il est satisfaisant de constater que la position financière du Trésor public vous a permis d'alléger, de plus d'un million de piastres, les taxes imposées.

Le bill à l'effet de réglementer les licences de magasins, buvettes et auberges, devra nécessairement avoir pour effet d'empêcher la vente sans restriction des liqueurs enivrantes, dans chaque province, et fournit les moyens effectifs d'en assurer l'application en écartant tout soupçon de préférence ou de contrôle politiques ; en même temps, ce bill n'empiète pas indûment sur les droits des personnes qui se sont déjà engagées dans ce commerce sous l'autorité d'actes législatifs.

*Messieurs de la Chambre des Communes :*

Je vous remercie des subsides que vous avez accordés aux différents services publics.

*Honorables Messieurs du Sénat :*

*Messieurs de la Chambre des Communes :*

Je désire vous remercier de l'adresse que vous avez bien voulu, conjointement,

---

me présenter. Les termes de cette adresse ont profondément touché la Princesse et moi-même, et le message dont vous nous chargez, vient, nous le savons, d'un peuple déterminé à maintenir l'intégrité de l'empire.

Le fait que mes rapports officiels avec le Canada vont cesser n'affaiblira point le lien d'affection qui me rendra toujours désireux de servir les intérêts de ce pays.

Je demande à Dieu la continuation de la prospérité dont je vous ai vus jouir, je Lui demande que, toujours, ses bénédictions consolident, parmi vous, l'Union et la Paix.

Alors l'honorable Président du Sénat a dit :

*Honorables Messieurs du Sénat, et*

*Messieurs de la Chambre des Communes :*

C'est la volonté et le plaisir de Son Excellence le Gouverneur-Général, que ce parlement soit prorogé jusqu'à mercredi, le quatrième jour de juillet prochain, pour être tenu en ce lieu, et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à mercredi, le quatrième jour de juillet prochain.

---

## LISTE DES APPENDICES.

---

- Appendice n<sup>o</sup> 1. Bill de la commission des chemins de fer.—Rapport du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.
- “ “ 2. Election du comté de King (I.P.-É.).—Rapport du comité des privilèges et élections.
- “ “ 3. Communication par vapeurs entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme.—Rapport du comité spécial nommé à cette fin.
- “ “ 4. Commerce Interprovincial.—Rapport du comité spécial nommé à cette fin.
- “ “ 5. Vente des liqueurs enivrantes.—Rapport du comité spécial nommé à cette fin.
- “ “ 6. Immigration et colonisation.—Rapport du comité nommé à cette fin.

## RAPPORT.

Le comité permanent des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes a l'honneur de présenter ce qui suit comme son

### TROISIÈME RAPPORT.

Votre comité a pris en considération le bill (N<sup>o</sup> 3) à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le Canada, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et il est convenu de faire rapport que le préambule n'est pas prouvé d'une manière satisfaisante.

Votre comité soumet aussi en même temps les déclarations faites devant lui pour ou contre la mesure projetée.

Le tout respectueusement soumis.

HECTOR L. LANGEVIN,  
*Président.*

Salle du comité,  
3 avril 1883.

### DÉCLARATIONS MENTIONNÉES DANS LE RAPPORT.

OTTAWA, 20 mars 1882.

Le comité des chemins de fer se réunit.—Sir Hector Langevin au fauteuil.

M. SAMUEL BARKER, gérant général du chemin de fer du Nord et du Nord-Ouest du Canada, s'exprime comme suit :—M. le président et messieurs,—Je représente une des petites lignes de chemins de fer, mais j'ai, pendant quelques années, fait partie de l'administration du Grand Occidental du Canada. Je connais en conséquence quelque peu l'impression que ce bill a produit chez les administrateurs de cette voie ferrée, et celle qu'il a probablement produit chez d'autres compagnies, et, sans entrer dans une discussion minutieuse des dispositions du bill, je crois pouvoir démontrer à ce comité qu'il y a si peu de questions qui seront du ressort de la commission projetée, que si ce tribunal était établi aujourd'hui, les conseils de comté, ceux-là même qui demandent le plus instamment l'établissement de la commission, seraient probablement les premiers à chercher à la faire abolir. Le préambule du bill dit "qu'il est à propos d'établir un tribunal" pour le règlement des questions qui y sont énumérées immédiatement avant les mots que j'ai cités. J'ai étudié ces diverses questions, et lorsque je les aurai discutées devant vous, vous trouverez, je crois, qu'il y en a qu'un petit nombre qui puissent être réglées par une cour semblable à celle dont le bill propose l'établissement.

On mentionne en premier lieu, dans le préambule, les "différends qui s'élèvent fréquemment entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer au sujet du croisement des routes, chemins et rues, et du tracé des routes, chemins et rues qui croisent les voies des chemins de fer." Or, j'ai acquis de l'expérience dans les questions légales relatives aux compagnies de chemins de fer, et je dis que la première partie de cette allégation n'a pas sa raison d'être ; quant à la dernière partie, savoir, "le tracé des routes, chemins et rues qui croisent les voies des chemins de fer," il est vrai que dans les villages qui surgissent dans toute l'étendue du pays, l'on demande l'ouverture de nouvelles rues, de nouveaux chemins, qui doivent croiser les voies ferrées ; mais presque chaque fois,—dans chaque cas où la chose est raisonnable —les compagnies acquiescent aux demandes qui leur sont faites, et cette question, loin d'en être une dont la cour des Commissaires pourrait convenablement être saisie, est réellement du ressort des législatures provinciales, et ne peut être réglée que par les législatures. Dans tous les cas, je puis dire, pour ce qui est de la province d'On-

tario, que la question y a été agitée, et qu'il y a un an, il a été passé une loi concernant cette question. En vertu de cette loi, si une rue ou un égoût projeté doit croiser une voie ferrée, et que la municipalité ne puisse arriver à une entente avec la compagnie de chemin de fer, elle n'a qu'à s'adresser au commissaire des travaux publics de la province, lequel ordonne, s'il le juge à propos, que la rue, l'égoût ou tout autre ouvrage soit fait, et règle sommairement tous les détails qui s'y rattachent. Je ne sache pas qu'une municipalité, à moins d'être un village situé dans une partie reculée du pays, désirât avoir recours à ce tribunal pour régler une simple question de ce genre. Il est assurément préférable que ces questions soient réglées comme questions locales. Elles me paraissent être tout autant de la juridiction des législatures provinciales que l'est la question de taxation qui est traitée par les autorités locales relativement à tous les chemins de fer tenant leur charte soit du parlement fédéral ou des législatures provinciales. Dans tous les cas, c'est ainsi que l'on a réglé ces questions dans Ontario, et c'est assurément mieux qu'établir ici, à Ottawa, une cour de commissaires des chemins de fer à laquelle seraient tenus de s'adresser les habitants de quelque petit village de la Colombie-anglaise ou de la Nouvelle-Ecosse, chaque fois qu'ils voudraient ouvrir un chemin ou construire un égoût à travers les terrains d'une compagnie de chemin de fer.

La deuxième question mentionnée dans le préambule est "l'alignement, la disposition et le nombre des voies à poser dans ces municipalités." Je suppose que ceci se rapporte à l'alignement des voies ferrées le long des rues dans les municipalités.

Ceux qui connaissent quelque chose des actes généraux concernant les chemins de fer ou des moyens à employer pour faire passer une voie ferrée à travers un village, savent parfaitement qu'une compagnie de chemin de fer doit, avant de pouvoir poser sa ligne le long d'une rue, s'adresser à la municipalité pour en obtenir un règlement lui permettant de procéder. Je n'ai jamais entendu dire qu'aucune municipalité ait refusé une demande raisonnable faite par une compagnie de chemin de fer, pour cet objet—il ne s'est jamais élevé de difficultés. D'une part, une compagnie de chemin de fer ne peut poser une voie ferrée le long d'une route publique sans la permission expresse de la municipalité ; et, d'autre part, les compagnies ont toujours trouvé les autorités municipales disposées à accorder toutes les facilités raisonnables. Le préambule renferme une inexactitude en disant qu'il s'élève fréquemment des différends à ce sujet entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer.

L'allégation suivante est qu'il s'élève des différends "quant à l'indemnité que doivent payer les compagnies de chemin de fer pour les terrains expropriés ou occupés par elles, dans lesquels ces municipalités sont intéressées ou au sujet desquels elles réclament une indemnité." J'ignore pourquoi cette assertion a été insérée dans ce bill. Si une compagnie de chemin de fer obtient du terrain d'une municipalité, elle doit le faire en vertu de son pouvoir ordinaire d'expropriation, tout comme si elle traitait avec n'importe quel individu. Si elle doit payer une indemnité, elle doit le faire comme si elle payait tout autre propriétaire de terrains. Mais il n'y a aucune difficulté de ce genre relativement aux municipalités—de fait, les municipalités à travers lesquelles les compagnies de chemins de fer pourraient faire passer leurs lignes possèdent si peu de terrain, qu'il semble presque absurde d'insérer cette proposition dans le préambule comme une raison pour l'adoption du bill. Lorsque des lignes de chemin de fer croisent des rues, elles le font sans qu'il soit payé d'indemnité ; ce n'est pas là la question à laquelle on touche ici. La question qui s'élève ici est simplement celle de l'indemnité aux corporations municipales pour les terrains qui leur appartiennent et qui peuvent être expropriés pour les besoins des chemins de fer. Je puis dire que dans le cours de mon expérience de dix à douze ans, je n'ai pas eu connaissance d'un seul cas où l'on ait eu à régler de cette manière les questions relatives aux terrains d'une municipalité.

Le bill dit aussi "qu'il s'élève fréquemment des différends quant aux règlements passés par les municipalités pour aider aux chemins de fer, et aux conventions faites à ce sujet," et l'on propose que les commissaires des chemins de fer règlent ces questions. Or, je ne suppose pas que ceux même qui favorisent ce bill désireraient priver les municipalités du droit de recourir aux cours ordinaires du pays pour le règle-

ment des questions qui naissent des contrats entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer. Les difficultés qui surgissent entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer, relativement aux *bonis*, consistent généralement, sinon toujours, dans le fait de savoir, dans les circonstances particulières, la compagnie a ou n'a pas droit au *bonus*. Je suis tout-à-fait certain que les municipalités ne voudraient pas voir de pareilles questions soumises à la décision arbitraire et sommaire d'une cour de commissaires des chemins de fer ; elles préféreraient faire statuer sur leurs droits par les tribunaux ordinaires du pays, comme cela se fait aujourd'hui, et les compagnies de chemins de fer aimeraient également mieux laisser à ces tribunaux leur juridiction actuelle sur ces matières.

Le bill propose de créer ce nouveau tribunal pour le règlement des différends qui s'élevé entre les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, et le préambule parle de plusieurs cas au sujet desquels il dit qu'il s'élève fréquemment de semblables différends. Mais s'il surgit entre les compagnies de chemins de fer des difficultés qu'elles ne peuvent régler à l'amiable ou au règlement desquelles la loi actuelle ne pourvoit pas, comment se fait-il que ces compagnies ne vous demandent pas d'y apporter remède ? Les parties intéressées s'adresseraient certainement à vous, si cela était nécessaire. Au nombre des questions que l'on dit être fréquemment l'objet de différends entre les compagnies, le préambule en cite plusieurs qui sont actuellement réglées par le comité des Chemins de fer du Conseil privé, sans frais pour le pays, et généralement je crois à la satisfaction des intéressés. Il est vrai que dans certains cas, l'une ou l'autre des compagnies peut n'être pas complètement satisfaite de la décision ; mais en somme, elles en sont tout aussi satisfaites qu'elles le seraient probablement des jugements d'une cour de commissaires des chemins de fer. Dans tous les cas, tant que les compagnies ne se plaindront pas à ce sujet, vous pourrez croire, en toute sûreté qu'il n'existe aucun grief sérieux. Le préambule dit en dernier lieu "qu'il s'est élevé des difficultés dans l'application de la loi au sujet de l'égalité des tarifs." Cette allégation fait naître, je crois, la principale question qui intéresse le pays. Il n'y a pas de doute que cette question de l'uniformité des tarifs ne soit au fond de cette agitation, et que c'est réellement le sujet qu'il s'agit de discuter concurremment avec ce bill. Or, j'ai, de temps en temps, eu occasion d'étudier un grand nombre de plaintes relativement aux tarifs, et j'ai trouvé qu'on pouvait les réduire à à peu près quatre chefs. Il y a en premier lieu la difficulté qui résulte de la différence entre les tarifs d'entier parcours, et les tarifs locaux ; deuxièmement la différence entre les tarifs ordinaires, et les tarifs exigés jusqu'aux endroits où la navigation donne lieu à la concurrence ; troisièmement, la différence entre les tarifs jusqu'aux endroits où commence la concurrence, et à partir de ces endroits, et les tarifs jusqu'à ou à partir d'autres points où il n'y a pas de concurrence ; et, enfin, la plainte que les compagnies de chemins de fer établissent des différences entre les voyageurs—c'est-à-dire que pour le trafic entre deux points quelconques, elles n'obéissent pas à la loi et qu'elles exigent le même tarif de tous les voyageurs qui sont placés dans les mêmes conditions.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'informer ce comité qu'une compagnie de chemins de fer au Canada n'a aucune autorité sur les trafics d'entier parcours. Ces tarifs sont réglés par la concurrence avec les voies ferrées des Etats-Unis. Nous leur disputons le trafic, comme elles se le disputent entre elles. Si les compagnies canadiennes de chemins de fer refusaient de prendre du trafic d'entier parcours aux tarifs courants, ce trafic irait, cela va sans dire, aux chemins de fer américains, et cela aurait pour résultat de faire perdre aux chemins de fer canadiens le profit sur le trafic d'entier parcours, quelque faible que soit ce profit, le nombre considérable d'hommes employés aujourd'hui en Canada, à manipuler le trafic, irait faire ce travail de l'autre côté des lignes. Il paraît sans doute un peu dur pour les Canadiens que l'on exige, par exemple un tarif plus élevé pour le transport du fret entre deux points de leur propre pays, que pour le trafic d'entier parcours, à partir de Chicago. Mais comment remédier à cela ? Si les compagnies de chemins de fer canadiens refusent le trafic de Chicago, elles refusent le petit profit que ce trafic rapporte. Elles doivent alors s'indemniser de cette perte à même le trafic local ; en d'autres termes, il leur faut élever le tarif local. Je ne suppose pas qu'aucun



membre de ce comité croie que les compagnies de chemins de fer canadiens pourraient continuer leurs opérations, si elles étaient privées d'une partie quelconque de leurs revenus actuels. Il n'y a pas de placements au Canada qui rapportent aussi peu que ceux que l'on fait dans les entreprises de chemins de fer. Je suis sûr que les dividendes payés sur le capital-actions de tous les chemins de fer d'Ontario depuis dix ans n'ont pas été en moyenne de un pour cent par année. Si vous ne vous plaignez pas—et vous ne pouvez certainement pas vous plaindre—que ces compagnies réalisent aujourd'hui de trop gros profits, vous devez, lorsque vous les privez d'un trafic qui leur rapporte des profits, quelques faibles qu'ils soient, leur reconnaître le droit de se refaire de cette perte à même le trafic qui peut leur rester.

La même difficulté se présente lorsqu'on arrive au tarif du fret à destination des ports des lacs. J'ai vu par le compte-rendu du discours de l'honorable député qui a présenté ce bill, qu'il a fait allusion à ce que j'ai supposé être un exemple de ce genre, et qu'il a donné cet exemple comme un des griefs qu'il propose de faire disparaître. Il a cité un cas où des marchandises ont été expédiées de Chicago à Belleville moyennant un tarif moindre, a-t-il dit, que pour du trafic de même nature entre Baden, dans Ontario, et Belleville. Mais l'honorable monsieur n'a pas examiné si le tarif entre Baden et Belleville était en soi excessif. La plainte était que quelqu'un avait fait venir de Chicago des effets pour le transport desquels il avait payé moins cher. (Écoutez, écoutez.) L'honorable député dit, écoutez, écoutez. Je lui demanderai comment il voudrait que le Grand-Tronc exigeât un tarif plus élevé qu'il ne l'a fait, entre Chicago et Belleville ? Lui ferait-il refuser le trafic de Chicago ? S'il le refusait, le marchand de Baden consentirait-il à laisser élever le tarif qu'on exige de lui, afin de compenser la perte ? On pourrait de cette manière faire disparaître son sujet particulier de plainte, mais, en fin de compte, il aurait, de même que le pays en général, à en payer la façon. Mes remarques relativement au trafic d'entier parcours s'appliquent en général à la concurrence par la navigation. Bien que les chemins de fer puissent réaliser un faible profit dans leur concurrence avec les bateaux, il serait simplement ruineux de réduire tous leurs tarifs au même chiffre. En faisant ce qu'ils peuvent dans leur concurrence avec les bateaux, ils sont d'autant plus en mesure de conduire leurs opérations dans l'intérieur des terres et d'exiger un tarif moindre que celui qu'ils seraient autrement obligés de demander. Empêchez-les de faire la concurrence à la navigation et ils devront se refaire ailleurs de leurs pertes, laissant les compagnies de navigation, dont il n'est pas question dans ce bill, imposer leurs conditions à leurs clients.

Voilà donc deux des graves sujets de plainte qu'une cour de commissaires des chemins de fer fera, pense-t-on communément, disparaître d'une manière sommaire.

Il est clair, je crois, que les commissaires ne peuvent pas faire hausser les tarifs d'entier parcours, ni ceux des compagnies de navigation ; et, s'ils ne le peuvent pas, comment feront-ils disparaître l'inégalité entre ces tarifs et les tarifs locaux, sans réduire le total des recettes déjà si faibles qu'elles ne laissent rien ou presque rien à ceux qui ont placé leurs capitaux dans des chemins de fer canadiens.

Il y a ensuite la troisième catégorie de plaintes provenant de la différence entre les tarifs où il y a de la concurrence, et ceux où il n'y en a pas.

Une ville s'assure de la concurrence grâce à un esprit d'entreprise, ou, en égard à sa position naturelle, elle peut présenter des avantages sur les localités voisines. Une compagnie de chemin de fer doit fixer son tarif en conséquence. Aussitôt d'autres localités demandent des conditions semblables, ou dans une même proportion. Vous devez, disent-elles, transporter notre trafic pour les mêmes prix que vous exigez de nos voisins. Mais quel serait le résultat ? Quelle ville dépenserait son argent pour favoriser un chemin de fer si ses voisins qui, peut-être, ont refusé de contribuer à la construction de la ligne, pouvaient en partager les bénéfices ? Si la concurrence à un ou plusieurs endroits devait nécessairement faire réduire le tarif sur toute la ligne, pourquoi les compagnies de chemins de fer feraient-elles de la concurrence ? Une compagnie qui accorde un tarif de commerce réduirait alors nécessairement son tarif sur les autres points de sa ligne ; il y aurait les plus fortes raisons de ne pas faire de la concurrence, l'intérêt des compagnies serait évidemment de s'entendre et de se soustraire à la banqueroute à laquelle les conduirait inévitablement la concurrence,

dans de pareilles circonstances. Lorsqu'un tarif de concurrence est établi entre deux points, disons à cent milles de distance, le commerçant qui demeure là où il n'y a pas de concurrence insistera pour qu'on lui accorde un tarif aussi réduit, ou plus réduit en proportion pour 90 milles de cette distance. Il demande alors en fait, le bénéfice de la concurrence que s'est assurée une ville rivale, et si on ne lui accorde pas sa demande, il a un grief qu'il espère faire disparaître par une cour de commissaires des chemins de fer. Mais la question que je sou mets au comité est réellement de savoir si la tarif entre deux points donnés est raisonnable en soi, et qu'il ne sera:it ni praticable, ni sage de baser les tarifs des points où il n'y a pas de concurrence sur les tarifs de concurrence.

Mais on dit, et c'est là la quatrième et dernière catégorie de plaintes, qu'il y a des distinctions entre les mêmes points—que, dans les mêmes circonstances on accordera à un homme des conditions plus avantageuses qu'à son voisin. J'ai entendu dire beaucoup de choses sur ce sujet, et je l'ai entendu discuter par plusieurs membres de cette Chambre. Après examen, on trouvera qu'il arrive très peu de cas de ce genre, beaucoup moins qu'on ne le suppose, et que là où il y a tarif différentiel, il est basé sur des raisons bien reconnues en Angleterre et dans tout le monde. Mais ceux qui se plaignent de ces différences de tarif s'imaginent que cette cour de commissaires des chemins de fer s'occupera de leurs demandes, et qu'un particulier, au lieu d'avoir à recouvrer devant une cour de justice le tarif exorbitant qu'il aura pu payer, fera régler cela par la cour de commissaires des chemins de fer, et que tout ira à merveille à l'avenir. Or, il existe un tribunal de ce genre depuis un grand nombre d'années, en Angleterre, et l'honorable député qui demande la passation de ce bill sait très bien qu'en Angleterre chaque fois qu'un marchand ou un fabricant a à se plaindre de différence de tarif, il s'adresse non à la cour de commissaires des chemins de fer, mais aux tribunaux ordinaires, pour recouvrer l'argent qu'on lui a fait payer illégalement. Le droit qu'a chacun de ne payer que le même tarif qui est exigé des autres entre les mêmes endroits et dans les mêmes circonstances est une de nos lois aujourd'hui tout autant que c'est la loi en Angleterre. Si quelqu'un expédie des marchandises par voie ferrée et s'aperçoit que son voisin a sur lui un avantage auquel il n'a pas droit, en fait de tarif, il peut faire valoir ses droits devant les tribunaux, et s'il a payé plus qu'on n'aurait dû exiger de lui, il peut recouvrer cet argent. Il arrive des cas de différence de tarif en Angleterre où il y a une cour de commissaires des chemins de fer, mais là comme ici, celui qui se croit lésé doit faire valoir ses droits devant les tribunaux ordinaires. Ainsi, ceux qui désirent l'établissement d'une cour de commissaires des chemins de fer pour régler toutes leurs difficultés et leurs différends avec les compagnies de chemins de fer verront que ce bill ne peut leur donner ce qu'ils en attendent réellement. Les commissaires des chemins de fer en Angleterre peuvent fixer les tarifs des chemins de fer, comme le fait ici, au Canada, le gouverneur en Conseil, mais en Angleterre ou en Canada, si une compagnie de chemin de fer ne suit pas le tarif, et qu'elle fasse injustement des différences, le remède ne peut être appliqué que par les tribunaux ordinaires. On ne se plaint pas des tarifs, au Canada—personne ne prétend que les compagnies de chemins de fer fassent de trop gros profits—mais on se plaint de ce que l'on exige d'un commerçant un tarif plus élevé que celui que l'on fait payer à un autre commerçant, et l'on croit généralement, bien qu'à tort, qu'une cour de commissaires des chemins de fer réglerait sommairement ces questions, et éviterait aux particuliers la peine et les frais d'un procès. Mais, en Angleterre, lorsqu'un marchand allègue qu'il y a eu des tarifs préférentiels, contrairement à la loi, et qu'une compagnie de chemin de fer nie le fait, le différend ne peut être réglé que par les tribunaux ordinaires du pays. Chacun doit y faire valoir ses droits comme il peut le faire en Canada en vertu de la loi telle qu'elle existe aujourd'hui.

La première partie de ce bill a principalement trait à la procédure, question que nous n'avons pas besoin, je suppose, d'examiner.

La deuxième partie commence par une déclaration portant que les compagnies de chemins de fer devraient pouvoir "varier les tarifs sur le chemin de fer de manière à répondre aux besoins et exigences du trafic, mais que ce pouvoir de les varier ne doit pas être exercé dans le but de nuire à des particuliers, ni de les favoriser ou dans le

but de créer collusoirement ou malhonnêtement un monopole, soit entre les mains de la compagnie ou de particuliers." "A ces causes," continue le bill, "il sera loisible à la compagnie, sauf les dispositions et restrictions contenues au présent et dans son acte spécial, de changer ou varier de temps à autre les tarifs autorisés par l'acte spécial, soit sur tout le chemin de fer, soit sur des portions particulières, suivant qu'elle le jugera à propos." Vient ensuite un proviso à l'effet que les tarifs seront également exigés de tous dans les mêmes circonstances. Or, messieurs, tout cela se trouve en substance dans nos lois, telles qu'elles existent aujourd'hui. Si vous examinez la section 17 de l'acte général des chemins de fer de 1879, et la sous-section 6, vous verrez quelle est la loi à ce sujet. La sous-section décrète que "les mêmes taux seront exigés dans le même temps et dans les mêmes circonstances de toutes personnes et sur tous les effets, de manière à ce qu'aucun avantage, privilège ou monopole injuste ne soit accordé à aucune personne ou classe de personnes." En conséquence, ceci est déjà la loi du pays. Si quelqu'un croit que les mots employés dans ce bill soient préférables, pourquoi ne pas les proposer simplement comme amendement à l'acte général, au lieu de les incorporer ici et de donner ainsi à ce bill relatif à l'établissement d'une cour de commissaires de chemins de fer l'apparence d'un bill qui accorderait au public contre une préférence injuste une protection qu'il ne possède pas aujourd'hui.

La section 28 du bill est aussi un amendement à l'acte général des chemins de fer et n'a aucun rapport avec la question de la cour des commissaires des chemins de fer. Cette section propose de déclarer quel est le véritable sens de l'acte en vertu duquel sont conclus les arrangements pour l'exploitation de deux chemins de fer, ou plus, par un comité collectif. Les changements projetés peuvent être ou ne pas être dans l'intérêt public, mais ils n'ont aucun rapport avec la question principale que nous discutons ici. Je vois cependant que l'on propose, par la section 30, de donner aux commissaires des chemins de fer le pouvoir de confirmer ces arrangements. Or, il a été présenté par un membre de cette Chambre un bill à l'effet de rendre tous ces arrangements sujets à l'approbation du gouverneur en conseil, et le ministre des Chemins de fer a promis une mesure dans ce sens. Je ne vois pas que les compagnies de chemins de fer puissent s'objecter à cela, et je suis tout à fait persuadé que le pays préférerait voir investi de ce pouvoir le gouvernement, qui est responsable aux Chambres, plutôt qu'une commission, dont les membres seraient virtuellement nommés à vie.

La clause un peu importante qui vient ensuite est la 32ème. Il y a aujourd'hui dans l'acte général une disposition au même effet, excepté que dans quelques endroits de cette clause on a employé le mot "personne" tandis que dans l'acte se trouve le mot "compagnie". Cette disposition de l'acte a pour but de faciliter l'échange du trafic entre les compagnies de chemin de fer, et s'il est besoin de quelque changement, tel changement peut être plus facilement et mieux discuté comme amendement à l'acte général des chemins de fer.

La clause 33 et ses dix sous-sections pourvoient au règlement de ces différends que le préambule dit être si fréquents entre les compagnies, et que ces dernières ne peuvent, allégué-t-on, régler entre elles. Mais, comme je l'ai déjà dit, s'il est nécessaire d'établir un nouveau tribunal pour régler ces différends entre les compagnies, il est étrange que nous ne voyions aucune de ces dernières demander ici de tribunal. En Angleterre, cette question, de l'échange du trafic a sans doute présenté beaucoup de difficultés, et les compagnies de chemins de fer ont demandé d'y remédier. Prenons pour exemple le commerce du charbon. Les grandes compagnies de chemins de fer devinrent directement ou indirectement intéressées dans les houillères; les propriétaires d'autres houillères, situées sur le parcours de petites lignes, virent leurs envois retardés lorsqu'ils atteignaient les grandes lignes—on n'expédiait pas leurs wagons à charbon, et ils étaient traités injustement dans la division des taux de tarif. Ceci s'applique à plusieurs autres industries. Les compagnies les moins importantes demandèrent un remède à cet état de choses, et elles l'obtinent. Mais, en Canada, la position est bien différente. Des règles et des règlements applicables à un pays comme l'Angleterre et avantageux à ce pays, peuvent être préjudiciables ici. L'Angleterre a assez de trafic pour permettre à tous ses chemins de fer de payer

de bons dividendes, et elle peut imposer des restrictions dans l'intérêt public, sans nuire matériellement à leurs revenus. Les chemins de fer canadiens sont peu nombreux, et ils sont exploités dans des conditions bien différentes. Les compagnies savent de plus que si elles refusaient de conclure entre elles des arrangements raisonnables, l'agitation qui s'ensuivrait apporterait bientôt le remède voulu, comme cela a eu lieu en Angleterre. Les compagnies aujourd'hui échantent entre elles le trafic sans l'intervention d'une cour de commissaires, et je prétends qu'il n'est pas nécessaire d'imposer au pays le fardeau d'un tribunal dispendieux pour régler les difficultés qui s'élèvent entre elles, tant qu'elles ne trouveront pas qu'il leur est impossible de s'en passer.

La clause 35 exige que les compagnies tiennent à leurs stations des livres contenant les prix qu'elles exigent pour le transport du trafic, y compris les prix exigés en vertu de contrats spéciaux. L'acte général des chemins de fer exige déjà que l'on tienne aux stations des livres de ce genre. Si l'on juge nécessaire d'ajouter les mots "en vertu de contrats spéciaux," on devrait considérer cette addition comme amendement à la loi existante; le fait de savoir si une cour de commissaires des chemins de fer est nécessaire n'a aucun rapport avec la question. Je doute qu'il soit possible aux grandes stations de tenir affichés les détails de tous les contrats spéciaux, et il n'est certainement pas à désirer que des lois imposent des devoirs impossibles à remplir.

Il y a dans tout ce bill, plusieurs clauses qui sont simplement des amendements à la loi existante, ou des répétitions de cette loi. Je crois que la plus grande partie du bill est composée de clauses de cette nature, et leur mention ici nuit à la discussion de ce qui constitue, après tout, la principale question soumise au comité. En conséquence je ne vous retiendrai pas en examinant d'autres clauses de ce bill. Mais je désire dire encore quelques mots sur le sujet en général. Cette question de commissaires des chemins de fer a été beaucoup discutée dans l'Etat de New-York, et après deux ou trois années d'études, la législature a enfin établi un tribunal de ce genre. J'ai lu cette loi il y a une journée ou deux. Les commissaires inspectent les chemins de fer et voient à ce qu'ils soient tenus dans un état convenable. Ils étudient aussi les causes d'accidents, et s'informent si les compagnies se conforment à leurs chartes, ou si elles font des différences injustes dans les prix qu'elles exigent pour le transport du trafic. Mais les commissaires n'ont pas le pouvoir d'exercer des fonctions judiciaires; ils font simplement à la législature, dans certaines questions, et au procureur général, dans d'autres, le rapport du résultat de leurs enquêtes, et la loi décrète expressément que leurs rapports n'affecteront en aucune manière les droits légaux ou les obligations des compagnies de chemin de fer. Or, cette loi a été le résultat d'une longue discussion. On a étudié avec soin l'objet et l'opération des lois anglaises, l'effet produit sur le trafic du pays, l'impossibilité de contrôler la concurrence d'un pays étranger, les griefs résultant des tarifs préférentiels, et toutes les autres questions dont nous entendons tant parler, et le seul résultat a été la promulgation des clauses dont j'ai parlé.

S'il était établi une cour de commissaires des chemins de fer en Canada, comment pourrait-elle statuer au sujet d'une ligne telle que le chemin de fer du Sud du Canada, qui est exploité conjointement avec le Michigan Central, et est contrôlé par M. Vanderbilt? Qu'importe à M. Vanderbilt comment est divisé le tarif du trafic à destination du Canada ou expédié du Canada? Si le chemin de fer du Sud du Canada est forcé d'accepter un tarif réduit, on exigera d'autant plus sur le New-York Central ou le Michigan Central. Accordez davantage au chemin de fer du Sud du Canada, et ses lignes de raccordement recevront moins, cela va sans dire, mais c'est la même chose pour M. Vanderbilt, que l'argent provienne de sa ligne de New-York, du Canada, ou du Michigan; cet argent va tout dans le même gousset. Il peut impunément offrir des conditions à certains expéditeurs afin de détourner le trafic au profit de ses lignes, et si la cour de commissaires des chemins de fer peut forcer une compagnie à passer son trafic à une autre compagnie, le trafic du Canada peut passer par New-York.

On construit actuellement le chemin de fer d'Ontario et Québec, lequel se raccordera à la ligne de Credit Valley. Se propose-t-on de donner aux commissaires des

chemins de fer le pouvoir de forcer la compagnie du Credit Valley de transférer au Grand Tronc son trafic à destination de Montréal, ce trafic une fois arrivé à Toronto, lorsque son intérêt serait de l'expédier à son allié, le chemin de fer d'Ontario et Québec? Les commissaires forceront-ils le Credit Valley de recevoir, à Toronto, du trafic du Grand Tronc, à destination de quelque localité située sur sa ligne, lorsque son intérêt exige que le chemin de fer d'Ontario et Québec en ait le transport à partir de Montréal. Vous direz peut-être que l'intérêt public demande qu'il en soit ainsi. Mais alors qui construirait la ligne d'Ontario et Québec dans de telles circonstances? Peut-être direz-vous que les commissaires useront de sens commun dans le règlement de semblables questions. Mais, les gens placeront-ils leur argent dans des chemins de fer sur la garantie de ce sens commun? Je répéterai qu'il n'est pas probable que des lois qui conviennent à l'Angleterre avec son commerce entièrement développé et son énorme et productif réseau de chemins de fer, puissent s'adapter à ce pays, à son commerce ou à ses chemins de fer.

On propose ensuite de soustraire les chemins de fer du gouvernement à l'opération de ce bill. Ils devront en être exempts, mais les chemins de fer qui leur feront la concurrence seront contrôlés par les commissaires. Le gérant d'un chemin de fer du gouvernement sera libre de faire tout ce qui rapportera le plus d'argent à sa ligne, tandis que le gérant d'une compagnie devra obéir aux ordres des commissaires, dont la majorité n'ont aucune expérience en fait de chemins de fer. Quelle compagnie pourrait trouver des capitaux pour ses opérations avec de semblables restrictions?

Ensuite, je crois qu'il n'est pas tout-à-fait clair si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien rentrera dans les dispositions de ce bill. On me dit qu'elle y est indifférente, et qu'elle ne s'intéresse pas à la question. Il se peut qu'elle compte sur un contrat avec le gouvernement dans lequel elle sera protégée quant à ses tarifs, et que si elle souffre du préjudice par le fait des commissaires, elle cherchera à se faire indemniser par le pays. Quoiqu'il en soit, ce sera une injustice de placer aucuns des chemins de fer sous le contrôle des commissaires, s'ils n'ont pas une position identique.

Je regrette d'avoir occupé aussi longtemps votre attention. J'ai essayé de vous démontrer que ces commissaires ne pourraient aucunement faire disparaître le mécontentement qui résulte de la différence entre les tarifs du trafic local et les prix régis par la concurrence des chemins de fer américains et des lacs, et qu'il est impossible de satisfaire aux demandes de ceux qui voudraient, dans tous les cas, obtenir un tarif uniforme ou au *pro rata* de tant par mille sans égard à la concurrence ou autres conditions exceptionnelles. Le mécontentement qui se produit à ce sujet ne peut disparaître que par un peu de réflexion et par une considération raisonnable de la position dans laquelle sont placés ceux qui se chargent du transport du trafic. Quant aux plaintes relatives aux tarifs préférentiels, il est clair, je crois, que s'il y a des injustices, il y a un remède, et que ceux qui demandent l'établissement de cette commission agissent ainsi simplement parce qu'ils croient que ce tribunal leur offrirait une juridiction sommaire pour le règlement de leurs différends résultant de surcharges, lorsqu'il est certain que leur position sous ce rapport ne serait aucunement modifiée.

M. MACKENZIE.—Auriez-vous quelque objection à discuter l'allégation qu'une loi générale fédérale contrôlerait le trafic d'entier parcours sur les chemins de fer qui tiennent leur charte des législatures locales?

M. BARKER.—Je ne vois pas comment ce bill pourra permettre d'intervenir dans le trafic des chemins de fer locaux à moins que l'on ne fasse ce qui serait en pratique un manque de foi à l'égard des compagnies constituées par les législatures locales. Dans les provinces—certainement dans Ontario—il y a un acte général des chemins de fer semblable à l'acte général des chemins de fer du Canada, et, depuis la Confédération, le gouvernement fédéral a sans jamais s'y apposer, laissé les législatures provinciales constituer légalement des compagnies de chemins de fer. Ces chartes, et l'acte général renferment des dispositions semblables à celles que contiennent les actes fédéraux, et le lieutenant gouverneur en conseil a le pouvoir de régler les taux et les tarifs. Des capitalistes anglais ont fait des placements considérables sur la foi de ces chartes, et maintenant qu'on a leur argent, on propose de les priver de leur droit de

faire fixer les taux par le lieutenant-gouverneur en conseil, et l'on veut établir à cette fin un tribunal dont les membres ne seront même pas sous le contrôle des autorités locales. On dira peut-être que cette question des taux en est une de trafic et de commerce, et qu'en conséquence le gouvernement fédéral a droit de s'en occuper, mais c'était également une question de trafic et de commerce, lorsque vous avez autorisé la constitution légale de ces compagnies, lorsque vous avez laissé conférer au lieutenant-gouverneur en conseil le droit de fixer les taux et les tarifs des chemins de fer locaux et que vous avez obtenu l'argent avec lequel ont été construits les chemins de fer. Mais le bill propose d'aller plus loin que le simple règlement des taux. Les commissaires auront le pouvoir de forcer les chemins de fer locaux de transporter le trafic d'entier parcours, de recevoir et de remettre le matériel roulant, et, je suppose, de payer pour son usage, et de donner à d'autres compagnies des avantages dans les terres qu'ils auront acquises. Je ne vois pas quel pouvoir vous avez de faire tout cela, ni comment vous pouvez vous en occuper. De fait, le bill a été calqué sur un acte passé en Angleterre où, tous les chemins de fer, et toutes les questions à débattre sont absolument sous la juridiction du parlement anglais, où il n'y a ni question de commerce étranger, ni chartes provinciales ou droits provinciaux, et c'est vraisemblablement créer de la confusion et des difficultés infinies que d'essayer d'appliquer un pareil acte aux conditions dans lesquelles ce pays est placé.

M. JOHN BELL, conseil de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc s'exprime comme suit :

M. LE PRÉSIDENT, MESSIEURS,—J'aurais beaucoup préféré vous adresser la parole à une séance subséquente que de me lever pour discuter cette question aujourd'hui, parce que je souffre d'un rhume violent, qui me rend cette tâche très difficile. Néanmoins, si je parle ce sera un avantage pour vous, car je serai forcé de vous retenir beaucoup moins longtemps que je ne l'aurais fait dans d'autres circonstances. Pour ce qui regarde la question d'une commission des chemins de fer, je ne me propose pas de l'envisager au même point de vue que l'a fait M. Barker, cependant on me permettra probablement de discuter quelques points qu'il a traité. En ce qui regarde plusieurs des dispositions du bill, de fait pour ce qui est de la plupart de ces dispositions, M. Barker a dit avec raison qu'elles sont actuellement comprises dans la loi générale des chemins de fer du Canada. Par exemple, la clause qui a trait aux taux, pour ce qui est du pouvoir de la compagnie de les élever et de les réduire, se trouve en substance dans la section 17 de l'acte des chemins de fer de 1879. Et je puis dire que vous trouverez cette clause non-seulement dans cette section, mais que si vous examiné les divers actes des chemins de fer du Canada passés depuis 1851, vous y trouverez en substance cette clause dans chaque loi, et généralement dans les mêmes termes. M. Barker a parlé de cette clause qui déclare expressément que les mêmes tarifs et taux seront exigibles de chacun dans les mêmes circonstances, et qu'aucune réduction ni augmentation des taux n'auront lieu pour ou contre qui que ce soit en particulier. Telle a été la loi du pays depuis que nous avons une loi des chemins de fer; et je dis que si une personne est plus favorisé qu'une autre dans une ville ou une localité quelconque, celle qui est lésée peut poursuivre la compagnie devant une cour et un jury de sa localité, et recouvrer de forts dommages-intérêts. Maintenant quant aux autres clauses du bill relatives à l'expédition des wagons, etc., celui qui veut étudier la loi actuelle les trouvera dans l'acte des chemins de fer de 1879, sus-mentionné à la section 25; et il trouvera de plus que les pouvoirs que l'on veut conférer aux commissaires relativement aux croisements, etc., sont actuellement donnés au comité des chemins de fer du Conseil privé, par les sections 48, 49 et 50 de l'acte de 1879. Pour ce qui regarde les arrangements du trafic, la loi actuelle diffère de ce bill en ce sens que le bill déclare que la loi actuellement en vigueur veut dire tout le contraire de ce qu'elle a été jusqu'à ce jour considérée vouloir dire. Comme je l'ai déjà dit relativement à la législation actuelle, je ne vois pas pourquoi les pouvoirs dont le gouverneur est aujourd'hui revêtu lui seraient enlevés pour être conférés à une commission. J'ai pendant longtemps été attaché à des compagnies de chemins de fer, et je suis intéressé dans le Grand-Tronc depuis que cette compagnie a été constituée. J'ai eu occasion d'étudier l'opération de la loi, et de prendre

connaissance des plaintes faites au sujet du Grand Tronc dans les trente dernières années (une partie de la ligne a été construite après que j'y eusse acquis des intérêts en 1852, et l'autre partie auparavant). Mais pendant toute cette période, je n'ai jamais entendu dire que le Grand Tronc eût eu une seule difficulté telle que celles que l'on veut ici prévoir, notamment quant aux croisements de voie. Nous n'avons jamais eu à régler un seul cas de ce genre avec une autre compagnie, à l'exception d'un, et il ne s'agissait pas alors des conditions de la traverse, mais seulement si par sa charte le Grand Tronc avait le droit de traverser là où le désirait l'autre compagnie. Nous consentions volontiers à régler les conditions de la traverse pourvu que nous eussions le droit de traverser à l'endroit et par la route que nous avions choisis, de sorte que pour ce qui est des différends ou des difficultés des compagnies relativement aux traverses, je puis dire que je ne vois pas de raison pour établir la commission. Mais la partie la plus importante du bill est celle qui se rapporte aux opérations d'entier parcours des compagnies et à leurs affaires financières, et j'appellerai aujourd'hui votre attention sur ces deux questions ; j'espère toutefois que si le comité s'ajourne à un autre jour, il me permettra de me faire entendre une seconde fois. Pour ce qui est du trafic d'entier parcours, je puis dire que lorsque le Grand Tronc a été construit, il l'a été dans l'attente qu'il serait pour le trafic la grande route canadienne de l'ouest à l'est et de l'est à l'ouest. Il n'a jamais pu réaliser pleinement cette attente jusqu'à tout dernièrement, il y a quelques années, savoir en 1879. Afin de permettre à la compagnie de faire face aux exigences du Canada sous ce rapport, le gouvernement a acheté la ligne de la Rivière-du-Loup, une des stipulations de l'acte autorisant l'achat étant que l'argent réalisé par la vente serait employé de la manière que le gouvernement du jour considérerait la plus avantageuse au public. Le chapitre huit du statut de 1880 a confirmé la convention intervenue entre le gouvernement et le Grand Tronc, pour l'acquisition par le gouvernement de la ligne de la Rivière-du-Loup, et dans ce chapitre il est expressément déclaré " Que parmi les moyens que le gouvernement croit être de " nature à desservir les intérêts du Canada, serait le prolongement, soit en construisant " ou achetant une ligne indépendante, soit par tels autres arrangements d'une nature " permanente avec d'autres compagnies qui assureront le libre accès à et de Chicago, " dans l'Etat de l'Illinois, pour le trafic d'entier parcours de la compagnie." Le gouvernement a acheté la ligne de la Rivière-du-Loup, nous a donné l'argent, et nous a obligé par un contrat passé alors d'établir une communication avec Chicago par les moyens que j'ai mentionnés. Or, nous avons établi une ligne indépendante de Port-Huron à Chicago. Le Grand Tronc a eu à se procurer beaucoup d'argent pour cette fin. Bien qu'il eût été donné un million et demi de piastres pour la ligne de la Rivière-du-Loup, nous avons dû nous procurer plusieurs fois ce montant afin d'accomplir ce que désirait le gouvernement, et ce que nous avons en vue lorsque la convention fut conclue. Cette ligne sert principalement au trafic d'entier parcours. Elle sert principalement à fournir au Grand Tronc une communication avec le grand centre du commerce de grains et provisions de l'Ouest, notamment avec Chicago. Nous transportons de cette cité une grande partie du trafic qui fournit à certaines époques de l'année le fret des lignes de steamers qui desservent Montréal et Québec, et pendant l'hiver celles qui desservent Boston, Halifax et Portland. Et lorsque je vous aurai dit qu'afin d'attirer ces vaisseaux à ces endroits, la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est obligée de s'engager positivement à fournir le minimum d'une certaine quantité de fret aux navires qui viennent à ces ports, vous comprendrez combien est considérable et important pour le commerce du Canada ce trafic d'entier parcours ; parce que (et je crois que les propriétaires de steamers confirmeront ce que je dis ici) si les navires n'avaient pas ce fret, ou si nous étions embarrassés ou empêchés dans nos efforts pour l'obtenir, le résultat final serait qu'ils ne viendraient pas autant qu'ils le font maintenant à Portland, ou à Québec, et que notre commerce en souffrirait beaucoup. Ceci étant, la compagnie de chemin de fer est dans une très grande mesure obligée de baser ses tarifs sur deux principes, dont l'un est de faire face aux exigences de la compagnie de steamers, et l'autre de soutenir la concurrence par New-York, Baltimore, Philadelphie et ailleurs. Relativement aux tarifs des steamers, je puis mentionner ici le fait que dans l'établissement des tarifs du trafic d'entier parcours par voie de Montréal, Portland ou Boston, c'est, en général, sur le taux par voie de New-York que l'on se base. Si des lignes

rivales desservant New-York, Baltimore ou d'autres points (et il y a environ huit de ces lignes) prennent du fret à un certain taux, nous devons l'accepter au même taux, sinon il nous est impossible de l'obtenir. Le résultat est que l'on a eu recours à une foule de moyens dans le but d'éviter la concurrence ruineuse qui a quelquefois eu lieu. Et l'un de ces moyens est celui-ci : ils classent le fret et fixent le taux de chaque classe, et les compagnies ont à prendre le fret tel que classé, et aux taux fixés. Nous sommes obligés de prendre le fret aux taux fixés, et ce taux est quelquefois modique ; mais si nous ne le prenions pas aux époques de l'année où les taux sont très modiques, nous ne l'aurions pas aux autres époques où ils sont plus élevés. Vous savez, messieurs, que le trafic local du Canada vient généralement le printemps et l'automne, et alors il y a encombrement. Chaque homme d'affaires du Canada veut faire transporter ses effets au marché avec la plus grande diligence possible. J'ose dire qu'il y a des époques de l'année où tout le matériel roulant du Canada est insuffisant pour faire face aux exigences seules de ce pays ; et s'il n'y avait pas de trafic d'entier parcours, ou si le matériel roulant n'avait rien à faire pendant les autres saisons, il resterait à ne rien faire durant plus de la moitié de l'année, les compagnies n'auraient pas les moyens de le garder, et il faudrait congédier les employés ; puis lorsque viendrait l'affluence périodique de trafic, il n'y aurait ni matériel roulant pour en effectuer le transport, ni employés pour faire l'ouvrage. Pour transporter le trafic local, il faut les wagons et il faut garder le personnel des employés, autrement l'on ne pourrait trouver ni les uns ni les autres lorsqu'on en aurait besoin, et pour cela il faut conserver le trafic d'entier parcours. Permettez-moi maintenant de dire un mot des tarifs des navires océaniques entre ce pays et l'Europe, comparés aux tarifs du trafic local. On nous dit que le trafic entre Liverpool et Montréal, Toronto, Hamilton et London est transporté à peu près au même taux. Cela est vrai dans plusieurs cas ; lorsque le tarif est un tarif d'entier parcours à destination de Liverpool ou venant de cette dernière ville, on doit, comme je l'ai déjà dit, le baser sur le tarif de New-York, lorsque le trafic est expédié par les lignes de steamers de New-York, et ces lignes nous font toutes la concurrence ; elles établissent un tarif à peu près uniforme pour le trafic expédié *viâ* New York entre ces divers points, le fret est classé, la différence dans la distance *viâ* New York n'est que de quelques milles, et si nous n'acceptons pas le trafic au taux de New-York, nous ne pourrions l'obtenir, en sorte qu'il y aurait beaucoup moins de fret à destination de l'ouest pour nos vaisseaux canadiens, et que nos wagons auraient à retourner comparativement vides. Ce trafic de retour est autant de fait, parce qu'il vaut autant le transporter que de ramener les wagons vides. On peut voir qu'il serait très injuste de vouloir que des marchandises fussent transportées entre des points du Canada et, disons, Montréal, Toronto ou London, comme fret indépendant, aux mêmes taux que l'on exige pour le trafic d'entier parcours entre Liverpool et d'autres points *viâ* Montréal. Je puis encore mentionner cet autre fait, que plus la distance est longue, moins le tarif est élevé, en proportion ; en Angleterre, ceci est reconnu comme étant juste même par la commission des chemins de fer ; c'est aussi reconnu partout où des voituriers ordinaires font des affaires. Il y a aussi un acte fait relativement à cette concurrence dans le transport du trafic. Le trafic d'entier parcours dont j'ai parlé est l'objet de la concurrence de sept ou huit lignes américaines ; il est aussi l'objet de concurrence des compagnies de navigation du Saint-Laurent et des lacs, durant la saison de navigation. Aucune commission ne contrôle les compagnies de navigation, et l'on n'essaie aucunement de les placer sous le contrôle de la commission projetée. La navigation fait invariablement la concurrence aux tarifs des chemins de fer, et souvent elle leur cause un tort considérable, vu qu'elle offre les moyens de transporter le trafic à meilleur marché. Il y a dans ce comité des personnes qui savent aussi bien que moi (mieux que moi) que nous avons aujourd'hui par les lacs, les rivières et les canaux une magnifique voie de communication avec Chicago ; que cette voie de communication par eau est devenue une sérieuse rivale des chemins de fer ; mais on ne parle pas de contrôler ceux qui transportent le trafic par eau. Si vous nous imposez des restrictions, qu'allez-vous faire à leur égard ? Feront-ils comme bon leur semblera ? Il y a dans ceci une injustice telle que je ne crois pas que ce point soit venu à l'esprit de l'auteur de ce bill. Mais je passe outre, et j'aborde l'autre question dont j'allais parler. Mais auparavant je dirai que je n'ai



eu connaissance qu'aucunes plaintes aient été portées contre la compagnie dans laquelle je suis intéressé, si ce n'est celles que M. McCarthy a formulées comme griefs, dans son discours que j'ai entendu des tribunes, l'autre jour. Il a parlé de deux cas, l'un de Chicago à Belleville, et l'autre de Baden à Belleville. J'ajouterai à ce que M. Barker a dit à ce sujet, que lorsque nous parlons de trafic d'entier parcours, nous parlons du trafic des Etats de l'Ouest vers les Etats de l'Est ou le bord de la mer à destination d'Europe, ou des Etats de l'Est ou de l'autre côté de l'Atlantique vers les Etats de l'Ouest. Nous y comprenons aussi le trafic du Canada à destination de points hors du Canada, et celui que fournissent des localités hors du Canada à destination d'endroits situés dans le Canada. Le tarif du trafic à destination de localités des Etats-Unis, ou venant de ces localités, est réglé par la convention intervenue entre les compagnies de chemins de fer formant la ligne d'entier parcours. Maintenant, dans le cas de M. Livingston, (l'époque à laquelle ce cas s'est présenté était un temps de concurrence acharnée entre les lignes de chemins de fer américains) le tarif de Chicago à Belleville était à peu près le même que le tarif local de Baden à Belleville. Or, la difficulté est de régler ceci. Dans ce cas, le tarif exigé de Baden à Belleville était le tarif local, et je ne sache pas que personne se soit plaint que ce tarif fût excessif. Si on s'en plaint je puis dire à ce sujet que les taux du tarif local sur le chemin de fer du Grand Tronc sont de 50 pour cent moins élevés qu'ils ne l'étaient il y a quinze ans, et de 50 pour cent au-dessous du chiffre que nous avons le droit d'exiger en vertu du tarif sanctionné par le gouverneur en conseil. Pour ce qui est de M. Livingston, je suis sûr que nous aurions fait tout ce qu'il nous eût été possible de faire pour répondre à ses besoins. Et je suis de l'avis que s'il y avait un droit sur les tourteaux de graine de lin comme il y en a un sur la graine de lin, et qu'il eût la protection d'un droit sur les tourteaux de graine de lin, il n'y aurait pas de sujet de plainte dans cette affaire. Dans tous les cas la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc n'a reçu aucune plainte directement de lui; ce que j'en ai su, je l'ai appris par le sénateur Read. L'autre cas est celui des frères Ogilvie, grands propriétaires de moulins à farine de Montréal. Il y a quelques années, avant, je crois, l'imposition des droits sur les grains, ils résolurent d'entreprendre de mouler des grains de provenance étrangère purement et simplement. Ils se proposaient d'importer sur des vaisseaux leur blé à Goderich, et d'ériger de grands moulins dans cette localité, pour y mouler ce blé, et expédier la farine en Europe. La compagnie du Grand-Tronc leur accorda un tarif spécial, afin de les engager à établir cette industrie dans cette localité, à y construire ces moulins, à introduire dans Goderich une industrie qui n'y existait point et à favoriser et encourager l'industrie. Cela a été fait. Mais dès que le tarif spécial eût été accordé, une clameur s'éleva contre nous au sujet d'autres personnes, de propriétaires de moulins à farine des environs qui fabriquaient de la farine avec du grain récolté au Canada seulement, et qui expédiaient cette farine à Montréal et dans d'autres localités, pour la vendre sur ces marchés. La farine des frères O'Gilvie ne faisait aucune concurrence à celle de ces minotiers. Les minotiers locaux ne se plaignaient pas de ce que les tarifs exigés d'eux fussent trop élevés, mais comme il était accordé aux O'Gilvie un tarif spécial, ils pensaient qu'ils devaient avoir droit à un tarif aussi bas, bien que les circonstances ne fussent pas les mêmes. Je vous laisse à juger si, parce que nous avons réduit nos tarifs dans un cas, afin d'encourager une nouvelle industrie canadienne, nous devons être forcés de les réduire dans les autres cas que j'ai mentionnés, surtout lorsque ce tarif local était raisonnable. Si oui, tout ce que je puis dire, c'est que l'on devra cesser d'offrir les facilités qui ont été accordées, par la construction de voies de garage qui sont posées pour moins que leur coût de construction, et d'autres facilités, pour développer les industries manufacturières du pays, telles que les moulins à mouler le maïs, les filatures de coton, et autres manufactures, et je n'hésite pas à dire que le résultat sera loin d'être avantageux au pays. Je vais aborder une dernière question, maintenant, celle qui a trait au côté financier de la question. J'ajouterai sur ce sujet très peu de chose à ce que j'ai déjà dit dans le document que je vous ai soumis, et que la plupart d'entre vous ont lu, je suppose. Pour ce qui est du trafic d'entier parcours, le parlement du Canada a approuvé à l'unanimité la ligne de conduite adoptée relativement à

l'encouragement de ce trafic, il nous a approuvé d'en avoir fait l'essai et d'avoir dépensé des sommes considérables pour cet objet. Nous avons dépensé cet argent sur la foi que le parlement du Canada avait le droit et le pouvoir de contrôler nos tarifs, et que nous serions sous son contrôle relativement aux taux de ces tarifs. Nous savions que le comité des chemins de fer du Conseil privé est responsable au cabinet, le cabinet au parlement et le parlement au peuple. Non seulement les propriétaires du Grand Tronc consentaient à placer leur argent dans l'entreprise, à cette condition, mais d'autres qui ont placé leurs capitaux dans les autres lignes de chemin de fer du Canada l'ont fait avec la même entente. Ceux qui connaissent bien la manière dont les obligations sont placées sur le marché conviendront avec moi que la législation sur laquelle est basée une entreprise est très minutieusement scrutée par les capitalistes européens, et que c'est sur la foi de cette législation que les bons et obligations sont pris, l'argent prélevé et les chemins construits. Maintenant que les chemins sont construits, après que des étrangers y ont placé des millions et des millions, serait-il juste de changer la législation en vertu de laquelle ces entreprises ont été exécutées ? J'ai entendu dire que le grand danger avec les puissantes compagnies de chemins de fer, c'est qu'elles intimident le gouvernement et cette Chambre. Or, messieurs, je nie cela. De même que l'on n'obtient pas de faveurs spéciales devant les jurés, ainsi l'on obtient pas des gouvernements et des parlements d'autres faveurs que celles que l'on mérite. Mais je dirai ceci : le gouvernement est formé de trois pouvoirs, l'Exécutif, cette Chambre et l'autre Chambre. Je suppose que chacun de ces pouvoirs compte au moins un homme de sens commun ; si ces trois pouvoirs, avec leur trois hommes de sens commun, peuvent être intimidés ou contrôlés, trois hommes—dont l'un seulement devra être un homme de sens commun—ne peuvent-ils pas être intimidés et contrôlés ? Si le gouvernement et les deux Chambres, et trois hommes de sens commun peuvent être contrôlés, que deviendra cette commission, qui n'est rien autre chose que la créature de la législature ? Mais la cour des commissaires n'aura pas seulement un pouvoir judiciaire, elle aura aussi un pouvoir administratif. Elle ne se bornera pas simplement à interpréter la loi, mais elle établira aussi les tarifs, et légifèrera sur cette matière.

Je dis que le commerce de transport du Canada est placé dans des conditions différentes de celui d'aucun pays du monde. Pourquoi passer une loi aussi exceptionnelle ? Comme l'a dit M. Blanchard, lorsque l'on discutait un bill semblable devant un comité du Congrès des États-Unis : " Si vous passez ce bill, si vous adoptez cette méthode de régler les tarifs, etc., le chemin de fer du Grand-Tronc et les lignes d'entier parcours du Canada vont accaparer le trafic, et vos navires partiront sans chargement de New-York, de Boston, et d'ailleurs ; vous allez nuire à notre commerce, et faire tort au pays ; vous allez éloigner le capital ; et vous vous apercevrez que vous avez commis une grande erreur." Le comité a suivi ce conseil et renvoyé le bill.

Messieurs, j'espère que vous allez agir de la même manière, et renvoyer le bill qui vous est actuellement soumis.

M. McCARTHY.—Relativement aux discours qui viennent d'être prononcés, je dirai simplement que ce bill ne propose pas d'intervenir dans le tarif du trafic d'entier parcours, et que tous les longs discours que nous avons entendus sur ces sujet auraient pu aussi bien ne pas être prononcés. S'il y a quelque doute à ce sujet, nous pouvons insérer une clause pour le faire disparaître. La question doit être discutée à un autre point de vue, au point de vue que Montréal souffrirait du dommage ou que le trafic prendrait une autre route, ce qu'ont prétendu ceux qui vous ont adressé la parole.

OTTAWA, 30 mars 1883.

Le comité des chemins de fer se réunit.—Sir Hector Langevin au fauteuil.

M. DAVID PLEWES, de Brantford, s'exprime en ces termes :—

M. LE PRÉSIDENT, MESSIEURS LES MEMBRES DU COMITÉ,—J'ai l'honneur de présenter au comité des Chemins de fer une résolution signée par les expéditeurs et les

hommes d'affaires des provinces de Québec et d'Ontario; j'ignore si tous ceux qui étaient présents dans la salle où nous sommes réunis ce matin l'ont signée; mais je dirai que cent vingt des hommes d'affaires et des expéditeurs qui ont discuté cette question pendant une heure et demie, ou près de deux heures, ont passé à l'unanimité une résolution dont la substance est—la lecture en est courte—que le comité des marchands et des expéditeurs croient inopportun, dans les circonstances actuelles que le bill connu sous le nom de bill de M. McCarthy, concernant l'établissement d'une cour de commissaires des chemins de fer soit adopté. M. le président, j'ai l'honneur de vous présenter cette résolution:—

“ Que, dans les circonstances actuelles, le bill n° 3 de la Chambre des communes du Canada, concernant l'établissement d'une cour de commissaires des chemins de fer, est, dans l'opinion de cette assemblée, nuisible au trafic et au commerce du Canada, et devrait être rejeté.”

Les signatures suivantes sont apposées à cette résolution:—

“ Montréal—T. W. Henshaw, président de la chambre de commerce; R. Reford et Cie, lignes de Londres et Méditerranée; H. R. Ives et Cie, H. R. Ives, O. P. Patten.

“ Toronto—Wm. Gooderham, E. Rogers, Stark frères, W. D. Matthews, S. Rogers, R. Thompson, R. Spratt, Crane et Baird, J. L. Spink, W. P. Howland et Cie.

“ Kingston—W. R. McRao, G. Sabre.

“ Morrisburg—H. C. Kennedy, W. Gibson, C. Bradfield, A. G. F. Drew, Wm. Broder, W. Farlinger.

“ Québec—A. Gravel, gérant de la compagnie des bois du Saint-Laurent.

“ Brantford—W. Slingsby, J. Osborne, J. N. Peel, W. Back, G. H. Wilkes, J. H. Stratford, T. Elliott, Geo. Watt, D. Plewes, J. Mann, R. Henry.

“ Hamilton—M. Doolittle, R. Thompson, J. H. Park.

“ London—M. Masurett, J. Marshall, J. D. Sainby.

“ Stratford—C. H. McLaughlin, S. S. Fuller, D. McLennan, H. A. Jamieson.

“ Napanee—H. M. Deroche.

“ Port Perry—A. Ross.

“ Chatham—N. H. Stevens.

“ Mitchell—W. Thompson.

“ Norval—W. Clay, R. Noble.

“ Exeter—W. Fenwick, G. Willis, W. Bissett.

“ Belleville—C. J. Starling, Thomas Kelso, président de la Chambre de commerce; C. Wilkins.

“ Prescott—S. J. Boyd, maire; E. Smith, J. P. Wisser.

“ Brockville—T. Gilmour, J. M. Cossett.

“ Paris—A. H. Baird.

“ St. Mary's—W. Sommerville, S. Carter.

“ Bowmanville—F. F. McArthur, maire.

“ Ingersoll—E. Caswell, C. H. Hawson, J. Podmore.

“ Niagara Falls—H. F. Pierce.

“ Guelph—T. J. Brill.

“ Georgetown—J. R. Barber.

“ Glencoe—George Dobie.

“ Mildmay—R. Edmonston, R. Rivers.

“ Clifford—W. D. Williamson.

“ Drayton—Louis A. Noecker.

“ Harriston—W. Hinde.

“ Saint-Jean—A. DeCelles, C. Cousins, Charles Pearson.

“ Coaticook—W. Sleeper, L. Sleeper.

“ Saint-Hyacinthe—H. J. Doherty, C. Pagnuelo, P. H. Poyan.

“ Woodstock—H. Parker.

“ Listowel—Wm. Forbes, S. W. Vagem, A. F. Clemin, D. D. Campbell.

- " Galt—H. Hume, R. P. Slater.  
 " Cornwall—Flock et VanArsdale, A. P. et L. A. Ross, Flock et Frères.  
 " Etochemin—Edson, Fitch et Cie.  
 " Bowansville—G. Nesbitt.  
 " Deseronto—H. B. Rathbun et Fils.  
 " Galt—Thos. Todd.  
 " George A. Philp, Adams, Hackland et Cie.

On m'a demandé, ainsi qu'à deux autres, de donner quelques-unes des raisons pour lesquelles nous nous opposons à ce bill. Nos raisons sont de deux espèces, les raisons supposées, et les raisons réelles. On nous a dit, mais, n'étant pas avocat, je ne puis dire si cela est exact ou non, que si ce bill est adopté il n'affectera que les compagnies de chemins de fer constituées par le parlement fédéral. Ceux d'entre vous qui sont avocats auront, cela va sans dire, leur opinion à ce sujet. Mais s'il en est ainsi, si ce bill ne peut affecter les chemins de fer provinciaux, les chemins de fer fonctionnant en vertu de chartes provinciales, s'il ne peut affecter le chemin de fer du Pacifique ni l'Intercolonial, il sera entièrement inutile, parce qu'il n'appliquera un remède qu'à une partie de la maladie, si maladie il y a, sans la faire disparaître entièrement. Cette raison est l'une de celles que je puis appeler les raisons supposées-que nous avons contre l'adoption du bill. J'arrive maintenant aux raisons réelles pour les quelles nous faisons cette opposition. Bien que nos expéditeurs et nos hommes d'affaires aient pu, de temps à autre, donner à entendre qu'ils n'étaient pas satisfaits des chemins de fer de ce pays, et de la manière dont les compagnies traitaient leurs clients nous croyons néanmoins, en examinant ce bill à un point de vue personnel, et au point de vue du Canada, que le remède proposé serait bien pire que la maladie. J'appellerai d'abord votre attention sur un point de ce bill, c'est que les commissaires qui seront nommés n'auront aucune action de chemins de fer, ni aucun autre intérêt dans nos chemins de fer, et qu'ils ne seront que les commissaires salariés du Canada. Mais il n'y a rien dans le bill, et je ne sache pas que vous ayez le pouvoir d'y rien inclure qui leur défende d'avoir des actions dans d'autres compagnies de transport. Ces messieurs pourraient posséder une ligne de bateaux qui navigueraient autour de ce pays, transportant les produits de l'extrême ouest à l'extrémité de l'est. C'est un fait bien connu que nous nous efforçons de porter notre influence là où nous avons la plus grande somme d'intérêts, en conséquence il serait désastreux que trois hommes pussent contrôler nos voies ferrées et en même temps avoir le droit d'acquiescer des intérêts dans d'autres compagnies faisant le transport de produits en opposition à nos chemins de fer. Il y a un autre point important. Le bill renferme une clause par laquelle il ne sera pas permis à une compagnie de chemins de fer de modifier ses tarifs sans donner préalablement dix ou trente jours d'avis. Je présume que l'on veut par là faire disparaître les difficultés dans lesquelles se trouverait placée une personne exportant une grande quantité de produits, ou important beaucoup de marchandises, à qui une compagnie de chemins de fer, sachant que cette personne ne peut faire autrement, imposerait un tarif élevé, bien que cette dernière eût fait des affaires et conclu ses arrangements dans l'attente qu'elle profiterait du tarif modique alors en vigueur. Mais voyez comment cela nuirait aux intérêts des expéditeurs d'Ontario. Des taux seraient établis pour transporter les produits à différents ports d'exportation, et les navires iront aux ports où ils pourront obtenir les prix les plus élevés. Si ce bill est adopté, les navires allant à New-York et à Boston, connaissant l'effet de cette loi, sachant que le tarif de nos chemins de fer est de tant jusqu'à Montréal, et qu'il ne peut être modifié avant moins de dix à trente jours, s'empresseront de demander quelques centins de moins, et s'assureront le transport des marchandises. Ceci nous privera d'un commerce considérable. Il y a quatre lignes qui aboutissent à la mer, le chemin de fer de l'Érié, le New-York Central, le chemin de fer du Tunnel d'Hoosac, et le Grand Tronc. Nous, expéditeurs, pouvons faire de meilleurs arrangements lorsque nous avons le choix sur quatre lignes, que sur trois. Mais si ce bill passait, il lierait les mains à la compagnie du Grand Tronc; car les autres compagnies seraient en mesure de faire l'ouvrage à un prix juste assez bas pour obtenir le trafic, et le Grand Tronc ne pourrait pas transporter ce dernier

à meilleur marché. J'ai coutume au bureau, lorsque j'ai ordre d'expédier de la farine à Liverpool, de télégraphier aux divers ports de mer demandant toutes les cotes jusqu'à la mer, jusqu'à New-York, Boston, Portland et Montréal — Montréal en été, Portland étant alors mis de côté. Ces compagnies, connaissant les taux du tarif d'exportation, et sachant que le Grand Tronc ne pourrait rien en vertu de ce bill, transporterait les produits à un certain taux, mais pas à moins, tandis que si l'on nous laissait nous débattre de notre mieux avec les compagnies relativement au trafic à destination des ports de mer, nous pourrions leur tenir la dragée haute pour les forcer à réduire leurs taux, et c'est la compagnie qui le ferait au plus bas prix que nous chargerions du transport de nos produits. Supposons que le tarif d'entier parcours jusqu'à Glasgow, sur la farine expédiée de Brantford, soit de 45 centins par cent, et que je pourrais en expédier une grande quantité, si je pouvais la faire transporter pour 40, peut être les autres lignes réduiraient-elles leurs taux à 40 centins, mais en vertu de cette loi, le Grand Tronc ne pourrait pas exiger moins de 46 centins avant d'en donner dix jours d'avis. Cependant, sans ce bill, je pourrais offrir au Grand Tronc 38 ou 38½ centins, et il est très probable qu'il accepterait. En conséquence, je dis que ce serait un essai dangereux que de s'interposer entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer, et d'empêcher le premier de conclure le meilleur arrangement possible avec les compagnies pour le transport de ses effets jusqu'à la mer. Mais j'ai une autre objection à ce que l'on essaie ainsi de guérir un mal qui semble réel à première vue, mais qui, d'après l'expérience des expéditeurs, est plus imaginaire que réel. Je comprends que l'un des objets du bill est d'empêcher les compagnies de chemins de fer d'accorder à des expéditeurs des tarifs préférentiels qu'elles refuseraient à d'autres, dans les mêmes localités, de faire une différence de tarifs entre celui qui expédie sur une petite échelle et celui qui expédie sur une plus grande échelle, et de pourvoir à ce que la compagnie dont le tarif régulier est de 46 centins à partir d'un endroit quelconque n'ait pas le droit de le réduire à 38 centins en faveur d'aucun expéditeur en grand. C'est là une des réformes que le bill propose d'effectuer. Mais examinons les faits. Il n'y a que deux semaines, le tarif régulier de l'autre côté de la frontière était de 41 centins. J'avais des commandes considérables, mais il était impossible d'expédier nos marchandises à ce taux. J'offris aux compagnies 40 centins, et le Grand-Tronc fut au nombre des compagnies qui acceptèrent. En acceptant mon offre, le Grand-Tronc agissait dans l'intérêt du pays. Je veux vous dire que le pays a bénéficié de ce taux, et qu'il en est ainsi chaque fois que le transport du trafic se fait à taux réduits. Je représentais dans ce cas treize minoteries, mais les miennes n'ont fourni cette fois que la charge d'un wagon. Treize minotiers étaient intéressés dans ce tarif réduit et j'ai toujours fait bénéficier de ces arrangements de tarif réduit l'expéditeur dont les opérations sont peu étendues. En conséquence, si vous intervenez et que vous veuillez contrôler les tarifs, nous serons obligés d'abandonner le Grand-Tronc. Nous le regretterons mais nous patronnerons les trois autres lignes qui aboutissent à la mer, et tâcherons de nous arranger le mieux que nous pourrions avec ces lignes rivalisant entre elles. Mais voyez quel en sera le résultat. Cela fera profiter les ports de l'étranger de notre commerce actuel d'exportation. Près de la moitié de ce commerce prend aujourd'hui le chemin des ports étrangers ; et je crois que nous, citoyens de ce pays, devrions comprendre qu'il est de notre intérêt d'établir nos ports d'exportation en gardant pour nous-mêmes une aussi grande somme que possible du commerce d'exportation. Si ce que je viens d'indiquer arrivait, nous enrichirions Boston et New-York, et ruinerions Montréal, et si vous ne nous laissez pas expédier par Montréal nos marchandises à destination de l'étranger, le commerce d'importation ne viendra pas par cette voie. Si d'un autre côté, l'on n'intervient ni dans les opérations de l'expéditeur, ni dans celles des compagnies de chemins de fer, ni dans l'expédition du trafic à destination des ports de mer, le commerce d'importation viendra alors également par cette voie. Si nos produits à destination de l'étranger sont dirigés sur d'autres points que Montréal, la conséquence naturelle est que les navires qui fréquentent actuellement ce port auraient à suivre la même direction. Ils iraient soit à Boston ou à New-York, où ils prendraient ces produits, et les marchandises importées dans ce pays y entreraient par ces ports ; cela va sans dire. Ce sont là quelques-unes des raisons pour lesquelles nous somme,

venus ici nous opposer à l'adoption de ce bill. Nous vous demandons de prendre nos intérêts en considération. Plusieurs d'entre nous n'ont aucun intérêt aux Etats-Unis. La ruine du pays amènerait la ruine de plusieurs d'entre nous. Si notre pays prospère grâce à votre législation, nous prospérerons également. Mais si vous intervenez en quoi que ce soit dans les opérations commerciales, et que vous nous touchiez dans une mesure quelconque, nous devons en souffrir. Je dis que je puis faire des arrangements plus profitables avec les chemins de fer qu'avec la cour des commissaires. Nous pouvons obtenir des tarifs plus avantageux sans l'intervention de ce tribunal. Avec ces remarques, je vous engage de nouveau à bien peser les représentations que vous font les hommes d'affaires d'Ontario et de Québec.

M. THOMAS CRAMP, de Montréal.—M. le président, messieurs les membres du comité.—C'est seulement depuis que je suis entré dans cette salle que j'ai appris que je serais prié de dire quelques mots relativement à ce bill. En conséquence, vous me pardonnerez si, pour cette raison, ce que je dis a moins de valeur. Le dernier orateur a longuement traité le seul point sur lequel j'avais intention de parler, c'est-à-dire les effets de ce bill sur le commerce d'exportation du Canada dans lequel je suis intéressé comme représentant d'une puissante compagnie, commeree que j'ai été heureux de lui entendre représenter comme étant de la plus haute importance pour le pays. Hier, j'ai eu une entrevue avec M. Andrew Allan, représentant de la ligne des steamers Allan, et il m'a chargé—vu qu'il ne peut se trouver ici—de dire, si l'occasion s'en présentait, qu'il approuve entièrement l'opposition faite à ce bill, vu que ce dernier est de nature à nuire énormément au commerce d'exportation que nous représentons. Il le considère et nous le considérons également comme une ingérence des plus malheureuses. Les intérêts du commerce d'exportation sont intimement liés aux intérêts des chemins de fer du pays. Vous ne pourrez toucher aux uns sans toucher aux autres; et si ce bill est adopté, il nuira très fortement à la liberté des transactions ainsi qu'à l'administration générale des affaires de ces deux classes d'intérêts. On dit, M. le président, que ce bill n'est pas destiné à affecter les tarifs du trafic d'entier parcours; mais s'il en est ainsi, il a dû être considérablement modifié. Pourquoi qu'il en soit, je dirai que si l'on touche au système de tarif d'entier parcours, les conséquences seront si désastreuses pour le commerce d'exportation du Canada que les compagnies seront forcées de songer à employer leurs steamers dans d'autres parties du monde, et d'abandonner en grande partie le commerce canadien. Vu notre position géographique et la concurrence active à laquelle nous sommes exposés de la part des chemins de fer américains, il est absolument nécessaire que nous préservions nos lignes canadiennes de toute restriction et que nous leur laissions une entière liberté d'action dans chaque nouvelle phase que subit le commerce. Mais en supposant, comme on le prétend, que le trafic d'entier parcours ne soit pas affecté, et que les dispositions du bill ne s'appliquent qu'au trafic local, c'est encore une question qui affecte considérablement le commerce d'exportation, parce que les compagnies de chemin de fer seront entravées par des restrictions très nuisibles qui les empêcheront d'offrir des facilités pour l'exécution des transactions spéciales que font fréquemment les marchands, et qui sont souvent considérables et d'une grande importance. C'est une grande erreur que de supposer que le trafic d'entier parcours nuit au commerce local, parce qu'on le transporte à des taux moins élevés, en proportion, que le trafic local. Au contraire, le passage plus fréquent des trains, et la réduction des dépenses résultant d'un trafic considérable, permettent aux compagnies de chemins de fer d'offrir de plus grandes facilités pour le transport des marchandises. Le changement que l'on propose aurait pour effet d'augmenter les tarifs du fret sans profit pour les chemins de fer, et à perte pour toutes les parties intéressées; car l'augmentation du coût du transport des produits au marché réduirait la valeur nette de ces produits au détriment du pays. Le bill propose aussi un système de contrôle qui nous créerait toutes sortes de difficultés, vu l'incertitude des tarifs, et les délais considérables qui se produiraient fréquemment. La première condition de notre commerce est une certitude absolue au sujet des tarifs unie à une grande rapidité d'action. Nous sommes obligés de faire la plus grande partie de nos

affaires par le télégraphe, et, lorsque nous faisons nos arrangements pour le transport de nos marchandises, si nous étions obligés d'attendre les délais d'une cour comme celle décrite dans ce bill, le commerce de nos navires serait entièrement ruiné. Je suis de plus convaincu qu'il serait impossible de trouver au Canada—cette remarque est sans doute piquante—trois personnes douées des qualités nombreuses et exceptionnelles requises pour régler les questions importantes qui seraient soumises à la cour; il faudrait aux membres de ce tribunal une rare réunion de qualités, et je prévois que s'il était possible—et je crois la chose impossible—de trouver trois hommes possédant les qualités requises, ils ne réussiraient dans l'accomplissement des moindres parties de leurs fonctions, qu'à plonger le commerce entier du pays dans une confusion inextricable. Je ne veux pas retenir plus longtemps le comité en faisant d'autres remarques sur ce sujet. Je désire, néanmoins insister sur ce fait, qu'il y a beaucoup de capitaux canadiens dans ce commerce par navires, et que ces capitaux sont menacés par ce bill. Je dirai aussi qu'au Canada nous sommes exposés à un genre de concurrence des plus étrange, qui est inconnu dans les autres pays, et qui rend ce bill particulièrement inopportun. J'ajouterai que la position géographique du Canada est telle, que le transport du trafic en concurrence avec nos voisins, constitue l'un des grands éléments de notre prospérité. J'ai l'espoir qu'avant d'adopter un pareil bill, on l'étudiera avec un très grand soin. Je crois néanmoins qu'il n'aura aucunement votre appui, et j'exprime les sentiments non-seulement du commerce d'exportation, mais de toute la classe mercantile de Montréal dont je connais bien les opinions lorsque j'affirme qu'il existe de puissantes raisons d'intérêt public pour que le bill ne devienne pas loi.

M. ROBT. SPRATT, de Toronto.—M. le président et messieurs: Je sais parfaitement que votre temps est tellement rempli que plus une personne est concise lorsqu'elle est appelée à vous adresser la parole, plus vous en éprouvez de satisfaction. M. Plewes d'ailleurs a traité toute la question, en tant qu'elle concerne les gens d'affaires, d'une manière si complète, qu'il laisse à d'autres bien peu de choses à dire sur le sujet. Les chemins de fer de ce pays pendant bien des années ont eu de terribles difficultés à combattre, ils doivent nécessairement avoir souvent commis des fautes très graves et causé un grand mécontentement chez beaucoup de gens; mais ces fautes ont été causées par diverses circonstances qu'il serait tout à fait impossible d'expliquer. Les différents tarifs, qui paraissent quelquefois si injustes, sont souvent le résultat d'un état de choses que les chemins de fer de ce pays ne peuvent contrôler. Il est clair pour tout homme d'affaires, faisant le commerce d'importation, qu'un connoissement est taxé à un certain taux à un point, et peut être transporté à d'immenses distances à travers tout le pays pour le même prix. Ceci résulte simplement de la compétition qui se fait sur la route de Liverpool passant par des points au-delà de la ligne—New-York, Boston et autres lieux. Nos chemins de fer ici, de même que nos lignes de vapeurs, sont forcés en conséquence d'entreprendre les transports à des taux plus réduits qu'ils ne le désirent, à cause de la concurrence. Ceci, bien entendu, affecte la population de l'est et lui donne des sujets de plaintes. D'un autre côté la même chose existe dans l'ouest. Les voies ferrées des États-Unis transportent ses produits et nous font compétition, et l'on expédie de différents points de l'ouest à bien moins de frais en proportion qu'on ne peut le faire de centres situés plus à l'est. Le peuple de ce pays a un immense intérêt dans ses chemins de fer. Des capitaux énormes ont été affectés à ces chemins. La plus grande partie de ces capitaux vient de l'étranger, mais nous prenons cependant le plus vif intérêt à ce qu'ils soient bien administrés et produisent les plus grands avantages possibles. Maintenant, sans vouloir discuter le mérite du bill, il me semble que les chemins de fer eux-mêmes sont plus en état que qui que ce soit de diriger leur administration. Leurs gérants sont des hommes expérimentés et sont les seuls qui comprennent l'exploitation de ces lignes. L'administration des chemins de fer est une science. Il faut toute une vie pour l'acquérir; et choisir quelques commissaires pour contrôler ces chemins tels qu'ils sont aujourd'hui, et tels qu'ils deviendront plus tard, parce que notre système de chemins à l'heure qu'il est, est encore dans son enfance, équivaldrait à nommer des gérants sans expérience du métier pour les administrer. J'ai été choisi par quelques-

uns de mes amis pour parler ici à ce sujet. Je pense qu'ils auraient pu choisir des personnes beaucoup plus compétentes que moi, tel qu'un grand fabricant par exemple, qui aurait traité la question plus en détail et mis sous vos yeux d'autres points que ceux dont il a été fait mention aujourd'hui. Mes intérêts sont presque identiques à ceux de M. Plewes; et je vois les choses, en conséquence, au même point de vue. J'approuve entièrement presque tout ce qu'il a dit; et je crois qu'il est inutile d'occuper votre temps en ajoutant quelque chose à ses remarques. Je m'oppose certainement à la passation du bill.

M. ANDREW ROBERTSON, de Montréal.—M. le président et messieurs—Je ne m'attendais pas à être invité à parler sur ce sujet; je puis dire cependant, que je suis parfaitement d'accord avec M. Cramp dans ce qu'il a dit touchant l'effet du bill sur l'industrie des transports par eau de Montréal et les intérêts de chemins de fer du pays. Il est évident pour moi, que moins le parlement interviendra, par statuts, dans le commerce et mieux nous nous en serons. Beaucoup de différence a été faite il est très vrai, pendant ces dernières années par les chemins de fer dans leurs taux de transport. Depuis que des tarifs pour entier parcours ont été adoptés, les marchandises paient moins en proportion pour de longues que pour de courtes distances. Je sais que des marchandises ont été expédiées de Liverpool à Montréal à un taux de soixante shellings par tonne, tandis que des marchandises semblables ont été transportées à Toronto par voie de Montréal sur le même steamer, pour cinquante shillings. C'était cependant la faute de la compétition. Si le steamer ne les avait pas livrées à Toronto à ce tarif réduit, elles auraient pris la route de Boston ou de New-York, au lieu de passer à travers le Canada par Montréal, et les chargeurs canadiens auraient perdu ce trafic. Les compagnies, vous le voyez, ne pouvaient pas exiger un autre tarif. Il est aussi évident que pour de petites distances les marchandises ne peuvent pas être déplacées, au *pro rata*, ou au même taux proportionnellement au nombre de milles à parcourir, que pour de longues distances. Les frais de manquement et de livraison sont les mêmes dans les deux cas. Si vous envoyez par exemple, du fret de Montréal à Lachine, neuf milles, le manquement est absolument le même que si vous l'envoyez à Toronto; conséquemment le coût d'un long transport ne peut pas être aussi considérable en proportion que pour un court trajet. Je n'abuserai pas de votre temps en discutant la question davantage, elle a d'ailleurs été amplement traitée par ceux qui ont parlé avant moi. Je crois, toutefois que le bill, ayant pour but une intervention dans les tarifs, est mauvais, et que plus vite il sera rejeté, mieux cela sera.

M. W. W. OGILVIE.—M. le président et messieurs: Considérant la position du Canada relativement à celle des pays qui nous font la compétition, notre situation, avec nos terres à blé à une distance de cinq cents à mille milles dans l'intérieur, est tout-à-fait particulière; nous avons à soutenir la concurrence avec des pays dont les champs de production sont voisins de la mer. Nos correspondants de l'autre côté de la mer, nous disent "Votre farine est excellente." Nos machines sont meilleures que les leurs, et nous travaillons plus en ce pays, je crois, qu'ils ne le font; sans cela nos produits, empêchés comme nous le sommes par un long transport intérieur, ne leur parviendraient jamais de l'autre côté de l'Atlantique. Nous avons des intérêts considérables dans les moulins des provinces de Québec, Ontario et Manitoba. La prise d'arrangements avec les compagnies de vapeurs et de chemins de fer pour le transport de nos produits est pour nous une question journalière. De fait, l'employé le plus important dans notre maison est celui qui voit aux taux de transport. C'est un sujet de compétition constante. Je n'ai jamais connu un cas où deux hommes, dans les mêmes circonstances, n'ont pas obtenu les mêmes privilèges de la part d'aucune voie ferrée de la Puissance. Notre digne président a si bien passé en revue les mérites de la question que je ne vous retiendrai pas sur ce sujet. Je remarque que le promoteur du bill dit que celui-ci ne touchera pas aux tarifs directs ou d'entier parcours. Eh bien, messieurs, voilà une triste chose pour moi. Mes adversaires dans le commerce du Canada sont des Américains de l'ouest de Chicago. Si la Puissance est chargée du fardeau de cette cour des chemins de fer, et si les tarifs directs du fret venant des États de l'Ouest restent en dehors de son action,—nous sommes suffisamment embarrassés



déjà—nous allons être, nous, minotiers canadiens, complètement balayés. Je dois dire que dans bien des cas nous sommes inconnus, comme minotiers d'Ontario, dans la province de Québec. Il peut n'être pas généralement connu, mais c'est un fait, que la florissante petite ville de Saint-Hyacinthe, a récemment reçu quarante-deux wagons chargés de farine de Chicago contre dix-huit d'Ontario. Embarrassez les chemins de fer un peu plus encore et que deviendront ces dix-huit là ? Et puis en parlant de notre province de Manitoba où nous avons de grands intérêts, et où tous les vrais Canadiens s'efforcent de diriger nos immigrants pour la culture du blé, nous avons à veiller de près à ce que le coût du transport intérieur soit tel que cette culture leur soit profitable. L'excédant de la récolte à Manitoba cette année a été d'un peu plus d'un demi-million de minots. Nous en avons transporté la plus grande partie par le Pacifique canadien vers l'Est, en nous servant des voies américaines jusqu'à Montréal, et de là à Liverpool. Je suis certain que si une loi telle que celle que l'on propose, eût été en existence, pas un seul minot de ce blé n'eût quitté cette province, et que ce demi-million de minots aurait pourri dans les mains des cultivateurs comme il en a pourri beaucoup avant. Dans l'intérêt de Manitoba, j'espère que les messieurs du comité vont donner à cette matière leur considération la plus sérieuse. N'allez pas croire qu'il n'y a que le Pacifique canadien dans cette province ; il y aura toujours beaucoup de compétition de la part de l'est et du sud de la province. A présent nos produits en sortent, et il s'agira bientôt de savoir s'ils viendront par Thunder Bay ou Duluth, et, à moins que les taux soient bien bas à travers le Canada, il passeront par Duluth. Les intérêts en jeu, messieurs, sont très considérables. Je m'aperçois que l'auteur du bill a dit qu'un des commissaires devrait être un avocat, un autre un homme ayant de l'expérience dans les chemins de fer, et que le troisième devrait être un homme de sens commun. Mes sympathies se portent presque entièrement sur ce dernier, parce que s'il s'applique à étudier les complications presque inextricables de l'industrie des chemins de fer, je suis certain qu'il entrera bientôt dans un asile d'aliénés. Messieurs, veuillez m'excuser de vous avoir retenu si longtemps. J'espère que le bill ne passera pas.

M. McCARTHY lit alors la lettre et le rapport suivants :

“ BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,

“ TORONTO, 29 mai 1883.

“ MONSIEUR,—A une assemblée très nombreuse de la chambre, tenue aujourd'hui, le rapport—dont je me permets de vous envoyer copie avec la présente—a été adopté à une majorité très considérable, et MM. R. W. Elliott et Geo. A. Chapman (président de la Bourse aux céréales de Toronto) ont été nommés délégués pour présenter le dit rapport au comité auquel votre bill est renvoyé. J'ai reçu instruction de vous demander de vouloir bien me faire savoir par télégramme, si vous désirez la présence de la députation à Ottawa.

“ Je suis, cher monsieur, votre obéissant serviteur,

“ EDGAR A. WILLS, secrétaire.

“ DALTON McCARTHY, Chambre des communes, Ottawa.

## CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO.

### RAPPORT.

“ Le conseil, conformément à la résolution de la chambre, en date du 26 courant, a pris en considération le bill n<sup>o</sup> 3 de M. McCarthy, intitulé ; “ Acte à l'effet de constituer une cour des commissaires de chemins de fer et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879 ; ” et après avoir écouté avec attention les messieurs représentant les intérêts de chemins de fer, savoir : M. Barker, du chemin du Nord, M. Wm. Gooderham et M. Eads, il demande de faire rapport comme suit :

“ 1. Considérant que les chemins de fer en Canada sont des grandes routes publiques, créées par l'autorité du parlement, aidés dans leur construction par l'argent du public, et sujets aux réglemens prescrits dans les chartes en vertu desquelles ils ont été construits ;

“ 2. Et considérant que l'exploitation des chemins de fer est de la nature d'un fidéicommiss exercé dans l'intérêt du public d'une part, et de ceux qui y ont placé leurs capitaux privés, d'autre part ;

“ 3. Et considérant que ces deux classes d'intérêts souffrent souvent par suite des tarifs différentiels imposés sur les passagers et les marchandises de deux localités ;

“ 4. Et considérant que les méthodes existantes de régler les disputes survenant entre les chemins de fer et le public, et entre compagnies rivales sont tellement lentes, dispendieuses et incertaines que nous sommes menacés de l'existence d'une foule de griefs se rattachant à nos chemins.

“ En conséquence, cette chambre ré-affirme sa résolution de mars 1879, en faveur d'une commission de chemins de fer, revêtue de tels pleins pouvoirs qui pourront, dans la sagesse du parlement, paraître propres à amener l'exécution des fins énoncées au préambule du bill n° 3, maintenant devant la Chambre des Communes, intitulée : Acte à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le Canada, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879.”

“ HENRY W. DARLING, président.”

M. GEORGE A. CHAPMAN.—M. le président et messieurs du comité :—Je suis venu ici la nuit dernière non pas tant en qualité de délégué de la Chambre de commerce, vu que mon collègue M. Elliott n'a pu partir à temps, que comme représentant la minorité de la Bourse aux Céréales, qui a rédigé une pétition et m'a demandé de présenter le mémoire préparé par le comité de direction de la Bourse aux Céréales et adressé à cette Chambre.

Je vais vous donner lecture de ce mémoire :—

A M. GEO. A. CHAPMAN, président de la Bourse aux Céréales :

Les soussignés, membres de la Bourse aux Céréales de Toronto, approuvant le mémoire soumis à la Bourse aux Céréales par le comité de direction, désirent que vous le présentiez de leur part au Comité des Chemins de Fer à Ottawa, vendredi le 30 courant.

A. V. LE LAPORTIN et Cie  
 J. GOODALL.  
 STARK BROS.  
 WM. MONTEITH.  
 W. H. KNOWLTON.  
 JAS. HAMILTON, Port Credit.  
 JOHN GORDON.  
 JOHN MCGANN.  
 JAS. HEWARD.  
 J. D. L. ABDLOW.

J. McCUAIG.  
 J. B. MCKAY et Cie.  
 SYLVESTER BROS. et HICKMAN.  
 W. RYAN.  
 L. COFFIN.  
 THOS. FLYNN.  
 A. BARCLAY.  
 A. M. GODSON.  
 ROBINS et BROWN.

A la Chambre des Communes de la Puissance du Canada, assemblée en parlement.

La pétition des soussignés membres de l'Association de la Bourse aux Céréales de Toronto, expose humblement :

Que le comité de direction de la Bourse aux Céréales de la cité de Toronto a pris en considération le bill (No 3) présenté au parlement de la Puissance par Dalton McCarthy, écrivain, membre pour la division nord de Simcoe, pour l'établissement d'une cour de commissaires des chemins de fer pour le Canada, et d'amender l'Acte refondu des chemins de fer de 1879, et recommande fortement l'adoption de ce Bill avec les amendements suggérés dans la présente pétition, pour les raisons suivantes, entr'autres :

Le comité de direction représente que le but de la commission est d'amener les chemins de fer et le peuple à reconnaître pleinement leurs droits respectifs, en loi et en équité.

Le peuple a accordé aux chemins de fer des privilèges de grande valeur, et c'est pour porter remède aux abus de ces franchises et pour les prévenir qu'il demande l'établissement d'une cour de commissaires des chemins de fer.

La cité de Toronto a accordé des subsides très considérables pour la construction de divers chemins de fer, croyant et espérant, en agissant ainsi, faire augmenter son commerce, mais elle a trouvé qu'en fait celui-ci au lieu de s'accroître, diminue considérablement, parce que les lignes ainsi subventionnées ont établi des tarifs différentiels à son préjudice.

Il veut qu'il soit bien entendu qu'il n'a aucun désir d'intervenir en aucune manière dans aucun trafic direct passant à travers la Puissance.

Il désire qu'il soit permis aux lignes ferrées d'établir tels taux qu'elles jugeront profitables, mais que ces taux ne soient pas différentiels, comme ils le sont à présent, quant aux localités ou aux individus.

Il désire soumettre que le seul moyen d'obvier à ceci, sans causer d'injustice au peuple ou aux chemins de fer, serait de forcer ceux-ci d'adopter un tarif par mille, ajoutant à ce tarif les frais encourus aux extrémités de la route.

Les amendements qu'il voudrait voir introduire au bill sont au nombre de deux, savoir :

1° Que dans la 4e clause du bill, quoiqu'il soit pourvu à la nomination de deux des commissaires, celle du troisième est omise; et il désire soumettre que celui-ci devrait être un homme ayant l'expérience du commerce et recommandé par les Chambres de Commerce ou les associations de bourses aux céréales, etc., de la Puissance, ou, dans le cas où elle existerait, par la Chambre de Commerce de la Puissance.

2° 42e clause; que cette clause soit retranchée du Bill parce que nous ne concevons pas que le bill puisse en aucune matière affecter aucuns contrats ou chartes dans lesquels le gouvernement est partie, vû que nous ne demandons rien qui ne soit raisonnable, et que par conséquent aucune objection ne devrait être faite de la part d'un chemin de fer construit pour l'usage du peuple.

En conséquence, pour ces raisons, aussi bien que pour d'autres qui pourraient être présentées, vos pétitionnaires prient humblement que votre honorable corps permette que le bill devienne loi.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir de le faire, ne cesseront de prier, etc., etc.

De la part de l'association de la Bourse aux Céréales de Toronto.

GEO. A. CHAPMAN, *président*.

Je désirerais seulement ajouter quelques remarques à ce que je viens de lire. En écoutant les personnes qui ont parlé précédemment, vous pourriez vous imaginer que ce bill n'a pas de raison d'être, que ce n'est qu'un projet visionnaire de M. Dalton McCarthy; mais cette question a été agitée pendant quelque temps par les personnes qui sont ici aujourd'hui pour s'y opposer. A toutes les assemblées où elle a été discutée, quelques-uns de ceux qui vous ont adressé la parole aujourd'hui se sont montrés toujours en faveur du bill, et je vous laisse à décider pour quelles raisons ils sont ici aujourd'hui pour opposer le bill.

Pour moi, le bill a pour objet de voir à ce que justice soit faite d'homme à homme, que les compagnies ne fassent pas de favoritisme mais donnent à un homme les mêmes droits qu'elles accordent à un autre. Ceci pour moi est l'essence même du bill. Je l'ai examiné avec un grand soin. J'ai demandé l'opinion d'hommes très-versés dans les matières de chemins de fer de l'autre côté des lignes, et voici ce que m'a dit le gérant du chemin de fer New-York Central: que si nous pouvions avoir une commission composée et dirigée par des hommes d'expérience et de bonne foi, nous n'y aurions aucune objection quelconque. Nous trouvons dans l'État de la Georgie, où une commission de chemin de fer a été établie par la loi et

y fonctionne depuis quelque temps, quoique les chemins s'y soient opposés très fortement dans le temps, et aient soulevé toutes les objections possibles contre sa création, qu'il est de fait que depuis sa création, pas un seul cas soumis à cette commission n'a été porté devant une cour de justice. Tous les cas ont été réglés devant elle et sans délai.

Je maintiens que la cour de commissaires demandée par ce bill est une cour d'arbitrage pour le prompt règlement de toutes difficultés entre le public et les chemins. A présent beaucoup d'entre nous, et tous plutôt, je suppose, savent que si un individu a une réclamation contre, ou un différend avec une compagnie de chemins de fer, il est presque impossible pour lui de soutenir ce qu'il croit être ses droits. Il lui faut se soumettre, non comme citoyen d'un pays libre, mais comme un esclave. Il doit se soumettre à tout ce qu'il plaît à la compagnie de lui imposer.

Pour vous donner un ou deux exemples qui sont venus à ma connaissance dernièrement, je vous mentionnerai un fait arrivé il y deux ou trois jours. J'ai été informé par l'agent du fret d'un de nos principaux chemins qu'il avait donné à un homme un tarif de 8 centins par cent livrés moindre qu'à un autre, parce que l'un lui avait donné une grande quantité de marchandise, tandis que l'autre en avait peu. Maintenant, dans ce cas, la petite quantité ne pouvait être moins que la charge d'un train, je crois, et la grande peut avoir formé la charge de plusieurs trains.

M. McKENZIE.—Quel était cet homme, et quel était le chemin.

M. McCARTHY s'oppose à la question.

Après quelque discussion,

LE PRÉSIDENT DIT.—Mon opinion est que ce monsieur n'est pas un témoin. Il est venu ici pour s'adresser au comité avec la sanction du comité, et s'il fait quelque exposé que le comité veuille faire corroborer, alors ce monsieur pourra être appelé comme témoin plus tard et être examiné soit par le comité ou son sous-comité.

M. CHAPMAN.—M. le président et messieurs, si j'étais venu pour soutenir le bill de M. McCarthy par des opinions, autant aurait valu rester chez moi. Je suis venu ici pour le supporter par des faits, et je suis prêt à prouver, sous serment devant un comité, en aucun temps, ce que j'avance ici maintenant. Mais parmi une multitude de cas que je pourrais vous soumettre, j'en ai choisi quelques-uns arrivés récemment, dont je suis parfaitement certain, et qui sont à ma connaissance personnelle, et celui que j'ai mentionné il y a quelques minutes en est un. Je prétends que si une compagnie peut transporter un train de marchandises d'un endroit à un autre à un certain taux pour une personne, cette compagnie devrait être forcée de voiturier pour une autre vingt trains chargés de marchandises, pour vingt fois le prix chargé à la première, et qu'elle ne devrait pas donner à celle requérant vingt trains un tarif moindre que celui qu'elle impose à la personne n'exigeant qu'un train, parce que le coût est le même dans les deux cas, et que l'une de ces personnes fait partie du peuple du Canada tout aussi bien que l'autre. Je prends pour devise "Le droit contre la force". "Dieu et mon droit" est ma devise aujourd'hui, et je me suis levé pour appuyer ce bill de la commission des chemins de fer, et j'ai souffert beaucoup à cause de cela, parce que tout ce qu'ont pu faire les chemins de fer contre moi, ils l'ont fait.

Il y a d'autres choses que je veux mentionner. Il y a des personnes qui ont à payer 29 centins par 100 livres pour Boston, tandis que d'autres ne paient que 25 centins par 100 livres—une différence de 4 cts. par 100 livres en faveur de l'un plutôt que l'autre. Bien d'autres circonstances semblables existent, mais c'est là le point que je veux vous présenter, et c'est pour cela que je suis ici supportant ce bill de toutes mes forces.

Je suis d'avis que ce bill demande que les chemins de fer soient forcés d'agir équitablement—ce sont des voies publiques, et ils doivent, ou devraient être forcés de transporter les marchandises d'une personne au même taux qu'ils transportent celles d'une autre, pourvu que les frais soient les mêmes pour eux. Vous me direz que nous pouvons nous adresser aux tribunaux dans de tels cas. Cela peut être

ou ne pas être. Mais la question est de découvrir ces choses; nous ne le savons que lorsqu'il est trop tard, lorsque nous avons perdu de l'argent; nous n'avons pas accès à leurs livres, et même si nous l'avions, si nous connaissions leurs tarifs spéciaux, quelle chance de succès avons-nous contre une compagnie de chemin de fer? Nous portons notre grief devant une cour, il est transféré à une autre, et à une autre et encore une autre, et comment un homme avec des moyens limités peut-il lutter contre ces puissantes corporations? Voyez aujourd'hui quel pouvoir possède ces corporations de chemins de fer, voyez le Grand-Tronc englobant tout ce qui lui tombe sous la main. Ce n'est qu'une question de temps pour que toute la Puissance, de l'Atlantique au Pacifique, soit contrôlée par deux monopoles de chemins de fer, et si leurs intérêts l'exigent, ils s'amalgameront et n'en formeront qu'un seul; et nous serons alors gouvernés par des rois de chemins de fer. La Reine ne sera plus à notre tête, mais ces rois des chemins de fer nous gouverneront et nous aurons à nous soumettre à leurs volontés; voyez leur pouvoir maintenant. Nous le voyons ici. Voyez ces messieurs qu'ils ont amenés ici à Ottawa, payant leurs dépenses. Quant je viens ici, j'ai à payer mon passage. On m'a demandé à venir ici pour combattre ce bill; mais non, je suis venu pour soutenir les droits du public; et je m'adresse à vous, messieurs, comme gardiens des droits publics, pour que vous respectiez le bill que M. McCarthy présente, que vous ne prêtiez pas l'oreille à ces tentatives de chemins de fer; que vous adoptiez ce bill et le mettiez en force et rendiez justice au peuple. L'un d'eux a dit: Voyez combien peu de temps ce bill est demeuré sous votre considération; il a fallu 41 ans en Angleterre pour obtenir une commission des chemins de fer. Nous devons rendre grâce qu'il en ait été ainsi, parce que ce bill a le bénéfice de leur expérience. Nous avons vu des comités dans plusieurs des Etats-Unis et nous pouvons aussi profiter des lumières qu'ils ont jetées sur cette question.

Je prétends que ceux qui s'opposent à ce bill devraient nous dire quelles sont leurs objections. Leur seule objection, ce me semble, est que le bill va les forcer à traiter une personne avec les mêmes égards qu'une autre.

Il me reste une autre question que je veux mentionner et je termine. La ville de Toronto a accordé de forts subsides aux chemins qui s'y rendent. Elle l'a fait en partie sur l'avis de son propre conseil, et aussi sur celui des Bourses aux Céréales et des chambres de commerce de la ville. Pourquoi l'a-t-elle fait? La ville les a donnés, croyant par ce moyen, augmenter ses affaires et son commerce. Je vais vous montrer quel avantage elle en a retiré. A l'heure qu'il est—je fais ici un exposé mais le fait existe: je puis le prouver—à l'heure qu'il est un chemin de fer donne un tarif de 9 cts par chaque minot ou par chaque 100 livres de grain passant par Toronto en route vers le consignataire, mais pour chaque 100 livres de grain arrêtant à Toronto, vous avez à payer 12 cts, et si vous voulez expédier ce grain directement à l'Est, et qu'il soit consigné à Toronto même, par erreur ou par inadvertance de l'expéditeur, quand bien même vous le transféreriez sur d'autres wagons, on vous fait payer 12 cts, mais s'il est consigné directement sans s'y arrêter vous ne payez que 9 centins. Voici comment nous traitent les chemins de fer que nous avons subventionnés.

Les gens de Montréal peuvent venir ici et s'opposer au bill, pourquoi? Parce qu'ils ne veulent pas que de telles choses soient examinées. Qu'ont-ils donné à ces chemins de fer? Nous avons donné beaucoup d'argent à ces chemins dans un but particulier, et nous avons le droit de le faire respecter. Nous ne venons pas ici faire de l'opposition à Montréal. Cette ville est, sans doute, notre grand port d'exportation. C'est ainsi que nous la regardons, c'est ce qu'elle continuera d'être, mais pendant six mois de l'année nous ne pouvons rien faire sortir de Montréal, ainsi elle n'est pas la seule place du Canada. Je prétends que Toronto est le grand point central des produits et des affaires du Canada. C'est le grand centre. Prenez le Grand Nord-Ouest—le chemin de fer Pacifique du Canada qui se rend à la Colombie Anglaise. Si vous prenez la carte vous voyez que cette ligne débouche à Thunder Bay et doit venir à travers les lacs et les baies, et passer par Toronto avant d'arriver à Montréal. Quel avantage avons-nous sur Montréal? En été nous pouvons expédier par Montréal, à travers la Puissance, mais en hiver nous pouvons expédier comme nous le voulons

dans toutes les parties du monde. A présent, à cause du monopole du Grand-Tronc nous ne pouvons le faire. Ont nous dit que nous devons exporter par Portland, et le seul débouché qu'il nous offre est Liverpool et de temps à autre Glasgow. Si nous voulons expédier en France, en Italie ou en Espagne, nous ne pouvons le faire. Nous devons le faire par l'autre route. En conséquence, il est injuste pour Montréal d'essayer à concentrer le grain chez elle, parce qu'elle n'est pas un point central.

M. WHITE (Cardwell). Je comprends que M. Chapman dit que les chemins subventionnés par Toronto—je suppose qu'il veut dire, le chemin de Toronto, Grey et Bruce ou celui de Credit-Valley,—pronons celui de Toronto, Grey et Bruce comme exemple—accordera un tarif de 9 cts sur le trafic, d'entier parcours, ou de 9 cts par 100 lbs et si ce fret arrêté à Toronto qu'il chargera 12 cts. Qu'entend-il par cela ? Veut-il dire que des marchandises allant, disons d'Owen Sound à Montréal, auront à payer 9 centins, et celles d'Owen Sound à Toronto auront à payer 12 centins. Est-ce ceci que je comprends ? ou est-ce la proportion ?

M. CHAPMAN. La proportion.

M. WHITE. Alors je comprends que c'est la proportion du tarif d'entier parcours ? Comment la trouve-t-il ?

M. CHAPMAN. Si vous demandez un tarif, ils vous demanderont "Est-ce du fret local ou d'entier parcours ?" Si vous dites un tarif local, ils répondront 12 cts, si c'est un tarif d'entier parcours, ils diront 9 cts. Vous payez le fret à Toronto dans les deux cas et votre connaissance pour fret d'entier parcours vous est délivré à partir de Toronto.

M. WHITE. Alors l'expéditeur à Owen Sound, envoyant du grain de Montréal ou Québec aura, à cause de ceci, un tarif de 9 centins, tandis que s'il le débarque à Toronto, et l'envoie par les Etats-Unis il devra payer 12 centins ?

M. CHAPMAN. Le tarif direct n'est pas pour Montréal. Le tarif dont je parle maintenant est pour l'exportation directe pour l'Angleterre. Je parle d'une chose arrivée tout récemment, et, la seule route d'exportation maintenant, bien entendu, est par voie de New-York ou Boston.

Sir CHARLES TUPPER. Je comprends que M. Chapman veut montrer que certaines personnes sont favorisées par des tarifs différentiels, et que, sous les mêmes circonstances et entre les mêmes points elles sont soumises à différents tarifs.

M. CHAPMAN. Oui.

Il y a ensuite discussion.

M. W. D. MATHEWS. M. le président et messieurs du comité : J'ai l'honneur d'avoir été nommé par la Bourse aux Céréales pour la représenter en cette occasion devant le comité. Voici une copie de la résolution placée dans mes mains pour vous la présenter.

BUREAU DE L'ASSOCIATION DE LA BOURSE AUX CÉRÉALES,  
TORONTO, 28 mars 1883.

Au comité des Chemins de fer de Chambre des communes, Ottawa.

A une assemblée générale de l'association de la Bourse aux Céréales de Toronto, tenue dans ses salles, jeudi, le 27 courant, il a été proposé, secondé et adopté :

Que MM. Tilley, Carruthers et W. D. Mathews sen, formeront un comité pour aller à Ottawa de la part de la Bourse aux Céréales de Toronto, et comparaître devant le comité des Chemins de fer à sa prochaine assemblée, dans le but d'opposer la passage du bill maintenant devant la Chambre pour la nomination de commissaires.

Par ordre,

EDGAR A. WILLS.  
Secrétaire.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les différents discours qui vous ont été adressés sur cette question importante. J'approuve tout ce que vous a dit mon ami M. Plewes, comme président de la députation de l'ouest, et je puis corroborer ses allégués touchant le traitement du public par les chemins relativement au transport de larges quantités de marchandises.

Il ne m'est pas nécessaire d'entrer dans les détails et d'occuper de nouveau le terrain où il s'est placé touchant cette matière; ce ne serait qu'une répétition et ce serait abuser de votre temps sans nécessité; mais je dois dire en commençant que la Bourse aux Céréales a envoyé des avis à ses membres; nous avons eu la plus nombreuse assemblée que j'aie vue depuis longtemps, et la question a été discutée assez amplement devant la Bourse, qui en est venue à la conclusion d'opposer le bill. Cette décision a été adoptée et une députation a été nommée pour venir ici et la présenter à ce comité. Depuis que cette députation est partie, il paraît que la minorité ou une partie du comité de la Bourse s'est constituée en comité pour venir ici et favoriser la passation du bill.

Je désire seulement dire que quelques-uns des membres les plus influents de ce comité de la Bourse sont ici faisant partie de cette députation et n'étaient pas présents quand la question a été discutée; autrement ils n'auraient pas, je pense, envoyé une députation de la minorité lorsque la Bourse avait passé la résolution de faire venir ici un comité pour la représenter.

M. Chapman a jugé à propos de faire des assertions très étonnantes ici aujourd'hui. Peuvent-elles être corroborées et prouvées? il me répugne de dire que non, parce que je ne voudrais pas supposer qu'il pût avancer de telles choses sans être préparé à les prouver; mais, en ma qualité d'expéditeur important des produits de l'ouest, je dois dire que je n'ai jamais vu faire de telles distinctions par les chemins de fer dans le transport de notre fret. Nous faisons beaucoup d'affaires avec ces chemins. Il nous est arrivé, lorsque nous avions du grain dans toute la province en différentes localités, à quarante, cinquante et cent milles de distance les unes des autres quelquefois, d'obtenir d'eux des tarifs spéciaux pour transport en Europe directement de tous ces endroits: ils nous ont donné ce tarif spécial et ont pris nos marchandises de partout, et, si nous n'avions pu obtenir un tel tarif, il nous aurait été impossible de transporter ce grain. Nous n'aurions pu le faire parce qu'il faudrait attendre l'ouverture de la navigation pour le faire descendre par eau et l'exporter ou éprouver de grandes pertes. Nous avons pu par ce moyen expédier nos produits pendant la saison d'hiver, et prévenir une accumulation aussi grande que par le passé.

C'est mon opinion qu'un chemin de fer est persuadé tout comme un autre individu, qu'il a parfaitement le droit de donner à un homme, si celui-ci peut lui livrer 100 ou 500 charges de wagons dans un temps donné—en dix ou quinze jours—un tarif spécial pour le transport de ce fret. Nous obtenons généralement un tarif pour le voyage entier, comprenant le transport par eau et par voie ferrée. Je ne puis dire si les chemins ont tout le bénéfice de tel taux ou si les bateaux supportent toute la perte qui pourrait se produire; ceci nous importe peu et ne nous concerne pas.

Dans le bill que nous avons devant nous, il se trouve une clause—on en a parlé ici aujourd'hui—obligeant les chemins de fer de donner avis d'un changement de tarif, de dix à trente jours à l'avance. Je veux dire au comité que ceci est impossible.

M. McCARTHY.—Quelle clause?

M. MATHEWS.—On y a référé comme à une clause touchant les changements de tarif et les obligeant à donner un avis de dix à trente jours.

M. McCARTHY.—Seulement en cas d'augmentation.

M. MATHEWS.—J'avais supposé qu'elle s'entendait des deux manières, mais ceci suffit à notre but. Nous connaissons tous, comme hommes d'affaires, que nous avons des lignes rivales pour le littoral et l'Europe à travers les Etats-Unis. Celles-ci sont prêtes, à tout instant, à nous accorder un tarif quand nous le désirons; nous le demandons en même temps à nos chemins, et un délai d'une heure de la part de ceux-ci à nous

donner une réponse, leur ferait perdre ce fret, parce que les chemins américains sont toujours prêts et vous diront en dix minutes ce qu'ils vous chargeront pour l'amener à New-York et le mettre à bord d'un vaisseau pour que vous l'envoyiez à Liverpool; conséquemment nos chemins seraient dans un grand désavantage s'il leur fallait attendre quelques jours avant de pouvoir donner un tarif d'expédition directe.

Il y a un autre point; il a été soulevé par M. Chapman, qui a fait allusion aux chargements de trains. Je crois qu'il serait plus convenable de parler en même temps de chargements par trains et par vaisseaux. En hiver, un train de quinze ou vingt wagons, serait ce que nous appelons un chargement de train, mais il y a le chargement par vaisseau de 60,000, 70,000 ou 80,000 minots auquel il faut pourvoir, et pour lequel les chemins de fer donnent un tarif. Ils nous disent: "vous avez le fret nécessaire et nous avons un vaisseau à charger en tel temps, si vous nous donnez assez de fret pour en opérer le chargement pour tel jour, nous vous accorderons tel tarif et nous le prendrons aux différents points où il se trouve." Nous en profitons et nous donnons ainsi à nos chemins locaux un trafic qui sans cela prendrait l'autre route.

M. Chapman n'a pas parlé ici comme délégué nommé par la Chambre de Commerce et envoyé ici pour la représenter; mais comme M. Elliott doit le suivre, je désire dire quelques mots de cette Chambre. Nous eûmes une assemblée de la Chambre de commerce il y a quelques jours, et il fut décidé unanimement que la Chambre n'était pas assez renseignée pour déclarer si elle devrait ou non supporter le bill; et il fut proposé, à l'ajournement, que des copies du bill seraient distribuées à tous les membres de la Chambre de commerce et qu'une assemblée serait convoquée subseqüemment pour le discuter. Pour une raison ou pour une autre, je ne sais quoi, car j'étais ici—l'assemblée, eut lieu l'après-midi, et j'étais parti le matin—la Chambre de commerce s'assembla et j'apprends par quelques-uns de mes amis qui se trouvent ici, qu'elle décida unanimement d'envoyer ici une députation pour supporter le bill. Je m'informai auprès de mes amis du nombre de membres présents à cette assemblée; l'un d'eux me dit qu'il ne pensait pas que plus de dix-neuf ou vingt y avaient assisté, et la Chambre de commerce si je rappelle bien—je ne suis pas sûr du chiffre—se compose de 120 membres. Pourquoi la grande majorité des membres n'était-elle pas présente—pensaient-ils qu'il y avait entente certaine que le bill ne passerait pas dans sa condition présente et qu'il était inutile d'y prêter plus d'attention, ou autre chose— toujours est-il qu'un bien petit nombre de membres étaient présents à l'assemblée d'hier.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de retenir plus longtemps votre comité, et avec ces quelques remarques, je demande la faveur de dire qu'au meilleur de ma connaissance, les hommes d'affaires, les expéditeurs, sont entièrement opposés au bill tel qu'il est à présent devant le comité.

M. PLEWES est entendu de nouveau. Il dit: M. Chapman, nous a présenté, très convenablement pour son parti, ces tarifs différentiels contre Toronto, par lesquels du fret ne sera pris pour Toronto qu'à 12 cents seulement, tandis que sur un connaissance pour entier parcours il passera pour 9 cts. Ce sont là des faits, mais en considérant le bill, vous devez avoir en vue les intérêts de la population de l'Ouest et non ceux de Toronto. Je représente un grand nombre de fermiers. J'expédie sur les chemins locaux de même que sur les routes directes d'exportation, et dans presque tous les cas—j'espère que M. Chapman conviendra de ceci—pour le transport direct des points situés sur ces chemins locaux, les lignes directes, le chemin du Sud d'un côté et le Grand-Tronc de l'autre, envoient leurs propres wagons prendre ces chargements directs sur les voies locales, et vous vous rappellerez que ce tarif direct réduit affecte les points où les lignes directes fournissent de wagons les routes locales. Mais là où le tarif est de 12 cts., les voies locales fournissent leurs propres wagons, j'espère que vous verrez la différence entre les deux.

M. CHAPMAN.—Je diffère de M. Plewes dans ce qu'il vient de dire. Elles chargent le même taux quand elles font le trajet direct et entier avec leurs propres wagons, et l'argument est le même dans les deux cas. Si elles peuvent transporter le grain pour



exportation directe à 9 cts., pourquoi chargeraient-elles 12 cts. aux cultivateurs pour le trafic local.

OTTAWA, 3 avril 1883.

Le comité des chemins de fer s'assemble.—Sir HECTOR LANGEVIN, au fauteuil.

M. R. H. ELLIOTT parle comme suit :—

Sir Hector Langevin et messieurs du comité des chemins de fer de la Chambre des Communes: Je suis délégué par la Chambre de Commerce de Toronto pour vous soumettre cette question.

Vous vous rappellerez, ainsi que sir Charles Tupper, qu'il y a quatre ans, je comparus devant le comité des chemins de fer du Conseil privé à propos de cette matière et, qu'à l'instigation du premier ministre du gouvernement, je préparai un court mémoire qui fut imprimé, je crois. Si vous me donnez quelques instants de votre temps, je remettrai sous vos yeux l'historique de cette mesure.

En Angleterre, où le peuple veille avec soin aux intérêts du capital et des droits acquis, la commission des chemins de fer fonctionne depuis quelques années. Elle eut son origine dans un acte dit " Railway and Canals Traffic Act of 1882." Ce bill contient des dispositions que nous trouvons dans presque toutes nos chartes en Canada, mais il fut trouvé inefficace faute de pouvoirs de la part de la cour pour le mettre en force, et faute de temps pour l'examen des plaintes; et en 1874, une commission, qui avait siégé sous un gouvernement, fit rapport au gouvernement suivant par un bill qui fut passé et que nous connaissons comme le " Railway Commission Act of 1874." Il resta en opération pendant cinq ans et, en 1879, le gouvernement de Lord Beaconsfield le continua pour trois ans.

Le bill a rencontré l'approbation entière de la classe mercantile en Angleterre, et il est hors de doute qu'il n'a causé aucune dépréciation dans les actions ou valeurs quelconques de chemins de fer. Il a prévenu beaucoup d'injustices et a guéri beaucoup de maux. Je me permettrai la lecture d'une partie du rapport de la 20e assemblée annuelle de l'association des chambres de commerce en Angleterre.

*" Commission des chemins de fer."*

La période avancée de la session dans laquelle le bill pour la nomination nouvelle de la commission des chemins de fer a été introduit, a empêché de faire autre chose que de prolonger la commission pour trois ans. Les actes de la commission ont été si avantageux que le conseil aurait accueilli avec plaisir son établissement permanent et une extension considérable de ses pouvoirs. A l'heure qu'il est la commission est le seul pouvoir capable de protéger entièrement les intérêts des commerçants et du public en général quand ils sont négligés ou foulés aux pieds par les autorités des chemins de fer. Cette matière a acquis une importance décuple depuis la récente décision du Banc de la Reine qui, à moins qu'elle ne soit renversée en appel, va maintenant diminuer les pouvoirs que les commissaires des chemins de fer ont jusqu'à présent exercés si utilement dans l'intérêt du public. L'association déjà, a demandé, dans ses représentations au gouvernement de Sa Majesté, la définition de ce que l'on entend dans l'acte nommant la commission, par " facilités raisonnables." La cour du Banc de la Reine en a restreint la signification au sens le plus étroit. Si cette décision est maintenue, l'intervention de la législature deviendra absolument nécessaire non-seulement pour conférer à la commission des chemins de fer les pouvoirs qu'on supposait jusqu'à présent devoir lui appartenir, mais pour les étendre dans la direction nécessaire aux intérêts du public."

Ceci est contenu dans le rapport du conseil. Dans ses minutes, une résolution fut adoptée à cet effet :—

" Proposé par MM. J. S. Wright (Birmingham), et secondé par M. Clark (Wolverhampton) :—

" Que, l'action de la cour des commissaires des chemins de fer ayant donné une

satisfaction générale, il soit présenté un mémoire au gouvernement de Sa Majesté pour que la commission soit déclarée permanente, avec extension de pouvoirs en ce qui concerne surtout les articles suivants :—(1) Les tarifs injustes. (2) L'adoption de la classification des marchandises établie par le Bureau des acquittements et l'adaptation à cette classification des tarifs établis maintenant par les statuts. (3) L'obligation de soumettre à l'approbation des commissaires de chemins de fer les tarifs ainsi revisés. (4) La publication par affiches de tous tels tarifs sur tous les quais et à toutes les stations. (5) Rendre compulsoire l'obligation de donner des tarifs directs sur la réquisition des individus se servant des lignes. (6) L'octroi aux chambres de commerce établies sous l'acte dit "Companies Act, 1862," d'un *locus standi* devant les commissaires. (7) Donner de plus grandes facilités pour soumettre aux commissaires les plaintes pour contravention à l'acte dit "Railways and Canals Traffic Act." Qu'une députation de cette association soit nommée auprès de la chambre de commerce pour représenter qu'il est désirable que les propositions contenues dans la présente résolution reçoivent le support du gouvernement."

J'ai aussi ici le rapport du comité spécial des chemins de fer (tarifs de fret et de passagers) avec les procédés du comité, portant ces mots : "Il est ordonné par la Chambre des communes qu'ils soient imprimés, 27 juillet 1882." Le comité arriva aux conclusions générales suivantes :

"1. Que les Chambres de commerce et d'agriculture, aussi bien que les autres associations semblables de commerçants ou d'agriculteurs, aient un *locus standi* devant la commission des chemins de fer, sur production d'un certificat de la Chambre de commerce qu'elles sont des associations *bona fide*.

"2. Qu'une classification unique et uniforme des marchandises soit adoptée sur tout le réseau des chemins de fer.

"3. Que les frais de terminai soient reconnus, mais sujets à publication par les compagnies, et en cas de litige, à la sanction de la commission des chemins de fer.

"4. Que, lors d'une demande de pouvoirs parlementaires par une entreprise de chemins de fer, quelqu'autorité publique attire l'attention sur les tarifs de fret et de passagers proposés, ou dans le cas de compagnies déjà établies, sur ceux existants, afin que ces tarifs soient examinés par le comité ; et que les personnes affectées par ces tarifs de fret et de passagers aient un *locus standi* devant tel comité.

"5. Que le gouvernement ne sanctionne à l'avenir aucun contrôle direct ou indirect de la navigation des canaux par une compagnie de chemins de fer.

"6. Que la commission des chemins de fer soit rendue permanente, et qu'elle soit une cour de record.

"7. Que les pouvoirs et la juridiction de la commission des chemins de fer soient étendus de manière à embrasser—

"(a) Toutes questions originant d'actes spéciaux ou de statuts publics passés pour le règlement du trafic des chemins de fer ou des canaux, et affectant les passagers ou les marchandises.

"(b) L'émanation d'ordres pouvant nécessiter la co-opération de deux ou plusieurs compagnies de chemins de fer ou canaux dans les limites des obligations de ces compagnies telles que réglées par les statuts.

"(c) Le pouvoir d'ordonner des tarifs d'entier parcours sur application des commerçants, mais qu'aucun ordre ne puisse imposer à une compagnie de chemin de fer un tarif plus bas pour des articles semblables dans les mêmes circonstances.

"(d) La révision des arrangements de tarifs de chemins de fer et de canaux, avec des pouvoirs aussi étendus que ceux exercés autrefois par la Chambre des Communes.

"(e) Le pouvoir d'accorder des dommages et satisfaction dans le cas de frais illégalement chargés ou de préférences indues.

"(f) Le pouvoir chez les commissaires d'agir comme arbitres sur demande conjointe des parties dans les cas d'appels en matière de tarif.

"8. Que les commissaires de chemins de fer délivrent des jugements séparés quand ils ne s'accorderont pas.

“ 9. Qu'un appel soit accordé comme de droit du jugement de la commission et que les brefs de “ Sursis ” aussi bien que les “ Certiorari ” soient défendus.

“ 10. Que la Haute Cour de justice ait le pouvoir de renvoyer à la commission des chemins de fer les cas concernant des questions tombant sous l'action de l'acte dit “ Railways and Canals Traffic Act.”

Maintenant, monsieur, si l'on considère que dans ce pays il y a quelque \$375,000,000 de capital employé dans les chemins de fer, la question est de la plus grande et de la plus grave importance. S'il est nécessaire d'avoir des cours de marine, il est doublement nécessaire, je pense, d'avoir des cours de chemins de fer. Ils sont en contact avec le peuple beaucoup plus constamment, et prélèvent sur lui des revenus excédant tous les autres revenus prélevés par les gouvernements municipaux ou par le gouvernement général, et il est bien heureux pour ce pays que vous puissiez travailler à cette question à la pleine lumière des précédents et de l'expérience. Vous n'avez pas à travailler lentement et péniblement. Vous avez l'expérience non-seulement de l'Angleterre, mais celle de dix-sept des États de l'Union qui ont adopté des commissions de chemins de fer.

Le comité spécial de la Chambre d'Assemblée dans l'État de New-York, fait rapport que les corporations de chemins de fer sont organisées principalement pour le bénéfice du peuple de l'État, et que la considération pécuniaire est secondaire, mais nécessaire pour engager le peuple à assumer l'exécution du devoir de l'État.” Il fait rapport aussi que “ l'accusation que les chemins de fer de cet État font des distinctions contre les citoyens de cet État et en faveur des fabricants (producteurs) de produits de l'Ouest et de l'étranger, est pleinement prouvée par les témoignages reçus. Les accusations portant qu'ils font des distinctions contre certaines localités dans l'État comparativement à d'autres et qu'ils font des tarifs différentiels entre certains individus dans la même localité sont pleinement prouvées. Le comité toutefois, après d'énergiques efforts pour y arriver, n'a pu émettre aucun principe, règle, critérium ou limite d'après lesquels les tarifs spéciaux sont accordés. On nous a dit qu'ils étaient donnés quand les articles ne pouvaient pas admettre un tarif régulier. Ils ne sont réglés ni par le volume des articles ni par la régularité de leur transport, car ces tarifs sont donnés pour un seul envoi et, sur des colis aussi bien que sur des chargements par wagon ou par train.” Maintenant quand on considère qu'il est de notoriété publique que le même mal existe dans ce pays, nous devons, je pense, en venir à la conclusion que le même remède devrait être appliqué. Je défie tout gérant d'un chemin de fer de se lever ici et de dire qu'il a exécuté les dispositions de sa charte, et qu'il n'a pas été continuellement, sciemment et constamment en contravention aux dispositions expresses de la loi ; un tel état de choses n'est pas dans l'intérêt général. D'un côté les capitaux des chemins de fer devraient être protégés, et de l'autre les droits du peuple devraient être sauvegardés. Vous avez reçu ici des députations nombreuses, vous avez entendu leurs discours sur cette question, mais cela me rappelle une cause dont j'ai vu la scène finale à New-York, une cause célèbre, et dans laquelle David Dudley Field se leva pour adresser le jury. Il dit—“ Le conseil de la poursuite a examiné 125 témoins et vous a parlé pendant trois heures et demie. J'ai examiné trois témoins, et je vais vous parler une demi-heure, et ma première observation est que la preuve doit être pesée et non pas comptée.” Ce n'est pas la masse des députations qui établit le principe ; et je suis très certain que ce comité demeurera ferme, et protégera, comme il doit le faire, les droits du peuple.

M. BELL est entendu de nouveau, et dit :

Je veux simplement lire une lettre. Je ne dirai rien de la lettre autre que ceci : M. Chapman l'autre jour a mentionné qu'un officier de l'un des chemins de fer de Toronto lui avait dit certaines choses touchant les tarifs—que deux personnes, dans le même temps, et dans des circonstances semblables avaient eu des tarifs différents. Maintenant, M. Earls, l'agent de fret général, pour le Grand Tronc à Toronto, est la personne à laquelle, je le présume, il faisait allusion, et sur la demande que je lui fis de me faire connaître les faits, il m'a envoyé une lettre. Il cite une lettre que M. Chapman a publiée dans un des journaux de Toronto, et il avait évidemment écrit cette lettre avant de recevoir la mienne. Je présente la lettre toute entière.

“ *M. Chapman et le bill de la commission des chemins de fer.* ”

“ CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA,  
“ BUREAU DE L'ASSISTANT AGENT GÉNÉRAL DU FRET.

“ TORONTO, 31 mars 1883.

“ Au rédacteur du “ *Mail* ”

“ CHER MONSIEUR,—Mon attention a été attirée sur la lettre de M. George A. Chapman dans votre numéro du 20 mars.

Avec votre bienveillante permission je désire dire quelques mots sur les prétendus traits d'injustice qui me sont attribués.

1. Qu'un expéditeur ait obtenu un tarif de 8 centins par 100 lbs moindre qu'un autre, sous les mêmes circonstances (sauf la quantité), cela n'est pas, et, je ne saurais avoir donné cette information à M. Chapman. Je me rappelle que M. Chapman a dit d'une manière générale qu'un expéditeur envoyait du grain à un tarif moindre que ne payait un autre, et il fut admis que cela était le cas ; aucune explication ne fut demandée ou donnée, la conversation étant irrégulière et générale et n'ayant trait à aucune transaction particulière. L'explication est facile :—Il y a cinq ou six semaines les marchés de grains d'Ontario et de Liverpool étant fermes, des ventes considérables furent faites et de l'espace fut retenu sur les steamships lorsque le taux du fret océanique était en moyenne de 6d. sterling, égal à environ 20 centins par 100 lbs ; deux ou trois semaines plus tard, les marchés européens faiblirent, le fret océanique tomba à 3d. et descendit même à 2d., ou disons de 8 à 11 centins par 100 lbs. A cette époque d'autres ventes eurent lieu, et d'autres conventions avec les steamships furent faites pour chargement, à un tarif direct pour l'Europe nécessairement beaucoup plus bas que celui demandé quelque temps auparavant. Le grain des premiers contrats n'était pas expédié entièrement lorsque celui des contrats à prix plus réduits commença à être envoyé, et voilà, en fait, comment deux expéditeurs ont pu faire transporter du grain du même point à Liverpool ou Glasgow à des taux tout-à-fait différents ; et, de fait, la chose pouvait arriver à une seule et même personne. Tout marchand de grain dans le pays m'approuvera quand je dis qu'un opérateur achetant ici pour expédier en Angleterre avec le tarif direct qu'il peut obtenir maintenant (le tarif est bas), n'en est pas mieux, quant aux profits, que celui qui a acheté et vendu il y a un mois ou plus lorsque les tarifs directs étaient considérablement plus élevés. M. Chapman n'a pas donné d'attention au sujet, et ces faits ne lui étaient pas connus, autrement il n'aurait pas écrit comme il l'a fait sur cette matière. Je vois aussi que M. Chapman a répété devant le comité des chemins de fer à Ottawa, vendredi dernier, cette affaire de différence de 8 centins par 100 livres, et a essayé là de convaincre le comité que c'était un cas réel de tarif différentiel dans lequel il avait été intéressé, et dont il avait une entière connaissance. L'explication précédente montre combien peu il avait raison.

2<sup>o</sup> M. Chapman a toujours obtenu le même tarif que les autres expéditeurs sous les mêmes circonstances. Une ou deux fois cet hiver, lorsqu'il s'adressa à moi pour obtenir un tarif, je l'informai que les steamships étaient engagés et que je ne pouvais lui promettre un prompt transport, mais je ne puis me rappeler aucun cas dans lequel il m'ait offert une quantité spécifique de grain pour l'Europe aux chiffres courants d'alors.

3<sup>o</sup> Quant aux différents tarifs suivant la quantité, il est bien connu dans le commerce de grain qu'un lot moindre que le contenu d'un coffre (*bin lot*) d'une qualité spéciale, doit être arrêté quelque part, déchargé et mis en sacs avant de pouvoir être chargé, et que de tels lots ne peuvent traverser la mer à aussi bonne composition que des cargaisons entières.

4<sup>o</sup> Quant à l'approvisionnement de wagons—pour différentes raisons il n'a pu suffire aux demandes cet hiver ; nous avons eu des ordres en mains pendant des semaines entières avant de pouvoir les remplir. Lorsque des wagons convenables arrivaient, les ordres les plus anciens étaient d'abord servis, et s'il est jamais arrivé que d'autres expéditeurs ont eu des wagons avant M. Chapman, c'était parce qu'ils les avaient engagés avant lui. En aucun cas, il ne s'est trouvé à Toronto des chars

étrangers vides, en non engagés auparavant, qui aient été refusés à M. Chapman. Je suis très chagrin des opinions non-fondées et peu généreuses que M. Chapman se plaît à exprimer sur le compte des employés chargés des affaires des chemins de fer de Toronto ; mais, de la part du Grand-Tronc en général et de la mienne personnellement, je prie ce monsieur de me croire quand je lui assure qu'il nous a toujours été, et nous sera toujours agréable de transporter tout le grain ou autre fret qu'il désirera expédier, de lui offrir les mêmes facilités et de lui accorder les mêmes tarifs, que nous le faisons pour aucune ou toutes autres personnes engagées dans le même genre d'affaires et dans les mêmes conditions ou circonstances.

Agréez, etc.,

JNO. EARLS.

*Assistant-agent général de fret, G. T.*

M. CHAPMAN.—M. le président et messieurs, ce que j'ai dit au comité dans la Chambre des Communes était en propres mots ce que m'avait dit M. Earls—maintenant que le nom est connu il est inutile d'en faire un secret. Il me parla sans sollicitation de ma part, mais il le fit avec une sorte de bravade, et me dit qu'il avait donné—je vous cite ses propres paroles ; vous pourrez en tirer vos propres conclusions—un tarif de 8 centins par 100 lbs moindre à une personne qu'à une autre, qu'il avait donné un tarif à une personne dans l'après-midi, et que le jour suivant il avait donné à une autre personne un tarif moins élevé de 8 centins par 100 lbs. Il ne me parla en aucune manière des quantités, mais je supposai que comme il y avait une grande différence dans le taux, il y en avait aussi une grande dans les quantités. Comme matière de fait, lorsque quelqu'un demande un tarif direct, il le demande rarement, si jamais il le fait, pour moins que vingt wagons—mille quartiers—ce qui est la plus petite quantité vendue ordinairement pour l'Angleterre ou le continent. Vingt wagons constituent le chargement d'un train, et je maintenais ce jour-là comme je le fais aujourd'hui que tout individu devrait avoir droit, s'il donne à une compagnie de chemin de fer le chargement d'un train, de le faire transporter au même prix pour lequel elle transporterait quarante chargements semblables pour le compte d'un autre individu.

Pour confirmer ce que je vous ai dit déjà, et contrairement à ce que M. Earls dit dans cette lettre, je vous dirai que j'ai demandé des tarifs à M. Earls cet hiver, et qu'ayant acheté du grain d'autres personnes, il m'a fallu le faire expédier en leur nom parce qu'elles pouvaient le faire expédier à des taux moins élevés que je ne les pouvais obtenir de M. Earls. Cette distinction est injuste, et c'est là le genre d'oppression que peuvent exercer les compagnies de chemins de fer quand elles en ont le pouvoir ; et c'est mon impression que le bill présenté par M. McCarthy aura l'effet de faire rendre justice à tous. Les chemins de fer sont responsables jusqu'à un certain point. Il leur a été accordé de grands privilèges. Ce sont des voituriers publics, et je pense que, s'ils étaient forcés aux Etats-Unis et en Angleterre—

M. MCKENZIE.—Vous entrez dans les mérites du bill.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que vous devez vous borner à répondre au point soulevé par M. Bell.

M. CHAPMAN.—Je veux seulement vous faire voir que lorsque d'autres personnes ont expédié pour moi des quantités identiques, elles ont pu obtenir de plus bas tarifs que moi. Je ne parle pas seulement pour moi, je connais d'autres personnes qui sont dans la même position. Elles ont à se servir d'autres noms afin d'obtenir les mêmes privilèges qui sont accordés à ces autres individus.

M. ABBOTT.—Ces tarifs sont-ils pour l'Angleterre ou seulement pour le parcours du Grand Tronc.

M. CHAPMAN.—Je parle des deux.

M. ABBOTT.—Le tarif de 8 cts ?

M. CHAPMAN.—Je pense que c'était un tarif pour l'Angleterre.

M. WILLIAM GOODERHAM.—M. le Président et messieurs—J'ai assisté à l'assemblée de la Chambre de commerce où ce bill devait être discuté, et après une conversation générale touchant cette matière, j'ai secondé le sous-amendement suivant : Proposé par M. Wm Thomson, secondé par moi-même, que considérant que le bill proposé par M. McCarthy, touchant la nomination d'une commission des chemins de fer, contient des clauses qui pourraient être préjudiciables aux intérêts existants, il soit résolu que—"jusqu'à ce que cette Chambre ait obtenu une occasion, de prendre en plus ample considération les dispositions de ce bill, il est inexpédient dans l'intervalle de prendre aucune action décidée à son égard." Ceci était le sous-amendement. Il fut mis aux voix, vingt membres étaient présents. Le nombre des membres est d'environ 170. Dix membres votèrent "pour" et dix "contre," et la question fut décidée contre nous uniquement par le président. Ceci vous permettra de juger si M. Elliott et M. Chapman représentent la Chambre de commerce. Le fait est qu'elle n'a pas montré un intérêt bien vif pour cette matière. Avec votre permission je vous dirai que je représente la plus grande maison d'expéditeurs, ou l'une des plus grandes de ce pays, Gooderham et Worts. Nous avons eu continuellement des relations d'affaires très étendues avec les chemins de fer depuis qu'il en a été construit dans le pays, sur les chemins "du Nord," Grand Occidental, Grand Tronc et divers autres. Nous n'avons jamais eu une dispute dans ces nombreuses années, malgré l'énorme quantité d'affaires que nous faisons pour transporter le grain de Chicago et d'autres points; et distribuer nos spiritueux, dans tout le pays depuis Winnipeg à Halifax.

M. McKENZIE.—C'est une influence spirituelle.

M. GOODERHAM.—Oui, monsieur; nous n'avons non plus jamais eu de disputes pour le retour de nos marchandises et jamais un procès. Dans toute cette période nous avons toujours été traités justement et raisonnablement, et tous les différents chemins de fer ont toujours montré les meilleures dispositions dans leurs relations avec nous. J'ai été moi-même gérant d'une compagnie de chemin de fer pendant un certain nombre d'années, et je ne pense pas que nous ayons eu un procès par année. Je crois que pendant les dix ou douze années que j'ai été directeur-gérant du chemin de fer de Toronto et Nipissing et de ses branches, 120 milles et plus, nous n'avons pas eu en moyenne un procès par année, et je suis très certain que la moyenne des plaintes portées contre les chemins de fer ne dépasse pas la moyenne de celles portées contre les marchands.

Je dirai que notre maison possède \$1,500,000 en bons de chemins de fer dans ce pays, et nous sentons que si ce bill de chemin de fer passait, il en résulterait une dépréciation matérielle de ces valeurs, de ce droit acquis. J'ai entendu tout ce qui a été dit des deux côtés, sur cette question, et j'ai lu tout ce qui a été écrit sur cette matière. Je me suis informé du fonctionnement de la commission en Angleterre et aux Etats-Unis, et je suis parfaitement certain que ce serait une grande faute si ce bill ou aucun autre contenant des dispositions semblables était adopté. Je crois le bill inquisitorial à l'extrême. Je crois qu'il serait tout aussi à propos, tout aussi raisonnable et juste de créer une commission pour dicter à nos marchands de nouveautés ce qu'ils doivent faire, et j'espère et je crois que le bon sens de ce comité va le rejeter.

M. ORTON.—M. Gooderham a-t-il jamais reçu des compagnies de chemins de fer aucunes remises sur le fret qu'il a expédié ?

M. GOODERHAM.—Jamais comme maison de commerce, je ne pense pas. Je crois que nous avons adopté un tarif uniforme, et que nous nous y sommes tenus. Je ne pense pas que vous trouviez dans nos livres un seul cas de remise, et ils renferment toutes les affaires faites depuis que des chemins de fer ont été construits dans ce pays.

M. ORTON.—Est-il à votre connaissance que des remises ont été quelque fois données ?

M. GOODERHAM.—J'ai entendu parler de tarifs réduits, mais je n'en connais rien personnellement.

M. ORTON. De remises sur tarifs de fret ?

M. GOODERHAM. Des tarifs spéciaux sont donnés en tout temps. M. Chapman a parlé de farine expédiée sous le nom d'autres personnes. Savez-vous pourquoi ils font cela ? Ils deviennent connus s'ils sont officieux et désagréables comme le sont certaines personnes—très présomptueux et jamais contents d'être traités comme d'autres—alors ils s'adressent à un autre homme qui conduit ses affaires convenablement et qui obtient un tarif plus bas—un tarif spécial—donnés dans des circonstances semblables à celles expliquées dans la lettre lue par M. Bell. Certaines personnes expédient et profitent des contrats d'autres industriels de cette manière. J'ai vu cela se faire.

M. ORTON.—Il dit que certaines personnes qu'il connaît obtiennent des faveurs des compagnies de chemins de fer ?

M. GOODERHAM.—Je nedis rien de semblable.

M. ORTON.—Je crois qu'il a parlé dans ce sens. Si certains individus se conduisent envers les compagnies de chemins de fer, d'une manière civile et modérée, ils obtiennent des tarifs réduits.

M. GOODERHAM.—Non monsieur, je n'ai pas dit cela.

M. ORTON.—J'ai entendu beaucoup d'arguments pour et contre ce bill, et je dois dire que des deux côtés il en a été présenté quelques-uns qui sont vraiment d'un très grand intérêt. Je pense que nos entreprises de chemins de fer doivent être encouragées, par tous les moyens légitimes, par le parlement et par le gouvernement. En même temps, je dois dire que les opérations de nos compagnies de chemins de fer causent au peuple du Canada des torts tellement graves et sérieux qu'une commission des chemins est d'une nécessité impérieuse dans les intérêts de la population. Je désire seulement attirer votre attention sur les tarifs d'entier parcours, donnés pour les produits des fermes comparés à ceux donnés aux produits locaux, transportés d'une partie de notre province à l'autre.

C'est un fait bien connu que les produits des Etats de l'Ouest sont conduits aux provinces maritimes à plus bas prix que les produits canadiens. A l'appui de ce fait, je vais vous mentionner ce qui est arrivé l'automne dernier. Le taux du fret entre Détroit et Boston était alors de 14 cts par baril plus bas que celui chargé de Guelph, dans mon comté, et de 20 cents moindre qu'à partir de Chatham ; et les minotiers de Chatham expédierent de fait, leur fleur à Détroit au taux local, la ré-expédierent de là, et firent de jolis bénéfices par cette opération. Cela avait lieu bien entendu, pour la farine envoyée aux provinces maritimes. Maintenant, monsieur, je pense que ceci est un abus grossier.

Si je comprends bien pourquoi nous donnons de l'aide aux chemins de fer, ce doit être afin d'en faire des voituriers publics, non pour un pays étranger mais pour notre propre pays, et leur devoir est de s'occuper du trafic local, le trafic de notre propre population. Personne ne peut s'objecter à ce qu'ils transportent les produits d'un pays étranger à une autre nation étrangère et je ne pense pas que M. McCarthy, par son bill, ait l'intention d'intervenir dans le trafic direct des produits des Etats-Unis avec Liverpool ou aucun autre port à l'étranger. Mais ce à quoi nous sommes opposés, c'est lorsque les distinctions faites par les compagnies de chemins de fer portent sérieusement atteinte à la politique nationale qui a été adoptée par le peuple, et si sérieusement, que le droit de 50 cts placé sur la farine a été rendu virtuellement inefficace. Ceci est un point important.

Une autre question importante est celle-ci : Il faut que le peuple du Canada puisse, en saison convenable, transporter le produit de ses fermes en Europe ; mais lorsque ce temps arrive, il se trouve que les compagnies de chemins de fer sont tellement occupées à transporter les produits des Etats-Unis qu'elles ne peuvent trouver les wagons et le matériel roulant nécessaires au transport de nos produits sur les marchés du globe. Comme résultat, nous sommes sous ce rapport placés désavantageusement vis-à-vis des Etats-Unis. Je sais que dans mon comté, lorsque les prix en Europe se sont élevés, et que les acheteurs ont voulu expédier de suite, il leur a été tout-à-fait

impossible de se procurer des wagons. De fait, durant tout l'hiver, il leur a été impossible d'en avoir pour enlever leur fret. Il en est résulté presque la ruine pour quelques-uns de nos acheteurs qui n'ont pu profiter ainsi d'un marché favorable. Les acheteurs, s'ils sont exposés à de telles distinctions, ne pourront payer aux producteurs les prix qu'autrement ils pourraient offrir à ceux-ci pour leurs produits. Tout producteur se trouve ainsi avoir un intérêt sérieux et profond dans cette question.

Je vais vous lire ce que m'écrivit un acheteur considérable—touchant cette matière :

“Le bill devrait très décidément passer, et ferait un grand bien au Canada. Nous n'avons pu avoir de wagons ici, et on ne peut en avoir nulle part au Canada depuis quelque temps, tandis que la quantité de grain et de produits alimentaires enlevés de Chicago par le Grand-Tronc augmente chaque semaine; il traite le Canada comme il l'entend, sachant bien qu'il aura le fret lorsqu'il sera prêt à le prendre.”

Voici deux des plus sérieuses raisons qui me font croire que quelques mesures devraient être prises à ce sujet. Mais il en existe d'autres. C'est un fait connu, un fait connu de tout expéditeur de ce pays—que des tarifs différentiels sont faits; les individus favorisés recevant des compagnies de chemins de fer des remises ou des tarifs moins élevés.

J'ai entendu l'autre jour le ministre des chemins de fer dire au comité que la question des tarifs de fret était une question publique. D'après les informations que je possède, je dois différer d'avis avec lui sur ce chapitre. Je crois que les compagnies de chemins de fer ont des tarifs secrets dont ils favorisent certains individus, et j'ai raison de croire que le fait peut être prouvé devant un sous-comité, qui, je l'espère va être choisi par ce comité durant cette session. Vous pouvez comprendre aisément, M. le président, combien il est injuste pour des gens engagés dans notre industrie forestière, qu'un homme, un individu favorisé—parce que peut-être, comme nous l'a dit M. Gooderham, il est plus gracieux et plus aimable que d'autres dans ses relations avec les compagnies de chemins de fer—obtienne des tarifs plus avantageux que d'autres dans le même genre d'affaires et faisant leur commerce sous les mêmes circonstances.

Quant aux points où il y a compétition, je ne suis pas prêt à dire comment la question devrait être réglée. J'ai été tant soit peu surpris l'autre jour, cependant, d'entendre dire à M. Barker qu'il était honteux de nommer une commission et d'intervenir dans les affaires de gens qui ont eu assez d'esprit d'entreprise pour employer leur argent à se procurer des lignes de compétition. Je voudrais que M. Barker regarderait le revers de la médaille, et qu'il nous dirait un peu comment les compagnies de voies ferrées ont traité ces gens entreprenants qui se sont assurés une compétition. Comment! mais nous savons fort bien que ces chemins seront bientôt absorbés par de plus fortes compagnies. A preuve, je citerai à M. Barker le cas du chemin “Hamilton et Nord-Ouest,” qui quoique faisant maintenant la compétition, est passé sous le contrôle du chemin du “Nord.” Nous savons que ceux qui aidèrent cette ligne furent obligés, aussitôt que le chemin fut acheté, d'envoyer leur fret par un chemin détourné à un taux très élevé. Je sais aussi que plusieurs municipalités, dans mon propre comté, donnèrent largement afin d'avoir une ligne rivale. Mais par suite d'un achat du Grand-Tronc, la partie Toronto, Grey et Bruce de la ligne va être fermée, et la ville de Mount Forest qui s'est plongée dans les dettes à cette occasion, n'aura pas la ligne rivale pour laquelle elle a payé. Il en est de même pour d'autres endroits dans ce district.

Il y a d'autres dangers attachés aux tarifs différentiels accordés par les compagnies de chemins de fer. Nous savons qu'aux Etats-Unis les réserves de charbon sont en grande partie contrôlées par de puissantes compagnies de chemins de fer. Je pense que nous devrions, considérant les vastes réserves de charbon que nous possédons, offrir dès le commencement ces exploitations à la compétition des capitalistes et ne pas les laisser tomber aux mains des corporations de chemins de fer. Aujourd'hui, je sais que ceux qui désirent exploiter les mines de charbon cherchent de suite à découvrir si la compagnie de chemin de fer qui a le transport du charbon est intéressée en



quelque manière dans la compagnie minière ou non. Si le chemin y est intéressé, les capitalistes y placeront leurs capitaux, sinon ils hésitent à le faire. Pourquoi craignent-ils ? simplement parce qu'ils savent que le chemin peut donner à la compagnie de mines de charbon dans laquelle il a des intérêts un tarif tellement réduit qu'il tuera la compétition que pourrtaient tenter d'autres compagnies minières. Il résulte de ceci que les chemins de fer contrôlent virtuellement le prix du charbon. Il en a été ainsi aux Etats-Unis, et je crains qu'il n'en soit de même dans ce pays si on ne prend les moyens de le prévenir.

Maintenant, quant aux poursuites intentées par des particuliers contre les compagnies de chemins de fer, nous savons tous que la chose est à peu près impossible. Un individu ne peut supporter les frais de telles actions. Elles le traîneront de cour en cour jusqu'à ce qu'elles l'aient lassé ou ruiné. Nous avons eu un exemple du pouvoir de ces compagnies il y a à peine quelques jours, lorsque l'une d'elles amena ici cinq ou six cents hommes pour opposer ce bill. Le fait que ces hommes ne sont pas venus ici de leur propre mouvement mais qu'ils furent invités à le faire par les officiers du Grand-Tronc ; qu'ils ont accepté cette invitation sachant que s'ils refusaient ils auraient à souffrir de la part de cette compagnie, et que pour leur enlever toute excuse de rester en arrière, elle a payé leur passage aller et retour, ainsi que leur dépenses d'hôtel dans cette ville—ce fait, dis-je, prouve combien puissantes sont ces compagnies, et combien il importe dans l'intérêt du pays de ne pas leur permettre de faire toutes leurs volontés.

Je ne suis pas préparé à dire que chaque disposition de ce bill est ce qu'elle devrait être, ou que c'est la meilleure manière de surmonter les difficultés ; mais j'ai la certitude que le parlement du Canada devrait, dans les intérêts du peuple, prendre quelques mesures pour remédier aux maux dont on se plaint.

Quelques remarques ont été faites touchant les chemins de fer provinciaux et ceux de la Puissance. Certains chemins provinciaux, dit-on, ne peuvent tomber sous le contrôle du parlement de la Puissance ou d'aucune commission nommée par celui-ci. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai toujours cru que le parlement de la Puissance pouvait contrôler le commerce du pays ; et les chemins de fer provinciaux affectent très particulièrement ce commerce. Mais il y a un autre point ; je connais, à peine aujourd'hui une seule ligne dans Ontario qui soit une ligne provinciale dans le sens ordinaire du mot. Toute ligne est associée d'une manière ou d'une autre à une ligne principale, et en vertu de cette association, elle est devenue dans une large mesure un chemin de fer de la Puissance, et devrait être sous le contrôle du parlement fédéral.

Je crois, monsieur, que la nomination d'une commission des chemins de fer aurait un effet très salutaire sur les compagnies de voies ferrées. Je pense qu'elle les forcerait à traiter le peuple avec beaucoup plus de déférence qu'à présent. Je puis vous citer des cas—de fait, il en est arrivé à ma connaissance personnelle—où ces compagnies, en contravention à une loi précise de ce pays touchant les tarifs de passagers, ont donné instruction à leurs agents préposés à la vente des billets de refuser de délivrer des billets portant privilège de s'arrêter en route. Il résulte de ceci, que beaucoup d'argent est tiré injustement de la bourse du peuple. Je ne dirai pas, à moins que je ne sois appelé à le faire, où cela est arrivé ; mais je prouverai que l'un des conducteurs de train m'a dit lui-même qu'il leur avait été enjoint par la compagnie de refuser de délivrer de semblables billets.

Je ne retiendrai pas le comité plus longtemps. J'espère que cette question va être examinée à fond, et que l'on va faire tous les efforts possibles pour mettre les choses dans un meilleur état que celui où elles se trouvent aujourd'hui.

M. McCALLUM.—Je dois dire que j'ai été assez impressionné par ce qu'a dit mon ami, le député de Wellington centre. En même temps, je ne puis perdre de vue le fait que les chemins de fer de ce pays y ont dépensé beaucoup d'argent, et que, d'après leurs chartes, ils ne peuvent prélever plus qu'un revenu égal à quinze pour cent du capital versé dans leur entreprise.

Des messieurs ici, qui supportent le bill, se plaignent, si je les comprends bien, que certains individus obtiennent un tarif plus bas que d'autres. Maintenant, si cette

commission est nommée, je désirerais savoir du monsieur qui a présenté le bill, si le l'uniformité des tarifs va se faire en abaissant le plus haut ou en élevant le plus bas ? C'est là une question très importante. La nomination de la commission va-t-elle donner au peuple de ce pays de tarifs moins élevés que ceux que nous avons maintenant ? Je maintiens que non. Je maintiens que si vous voulez contrôler les chemins de fer de ce pays de la manière proposée, ils vont se retourner et tirer du peuple autant d'argent qu'ils pourront ; en un mot, que le tarif sera élevé au lieu d'être abaissé. Il a été dit qu'il était injuste qu'un homme eût à payer autant pour transporter sa farine de Brighton à Montréal, que pour la transporter d'Oshawa à Montréal. Mais je ne vois pas quel avantage retirerait l'homme de Brighton si l'on faisait payer à celui d'Oshawa autant par mille proportionnellement à ce qu'il a payé lui-même. Cependant, qu'une commission de chemins de fer soit nommée, et il est probable que la compagnie élèvera le taux du transport de l'habitant d'Oshawa, afin de tirer du peuple tout l'argent possible, et aussi dans le but de rendre la commission impopulaire dans l'exécution de ses devoirs.

Le dernier orateur nous a dit que les députations nombreuses qui sont venues ici pour opposer le bill, sont contrôlées par les compagnies ; mais je dois vous faire remarquer que si les chemins de fer peuvent, comme on l'allègue, contrôler un si grand nombre d'hommes, il ne leur sera sûrement pas bien difficile de contrôler les trois hommes qui formeront la commission.

Je suis opposé en outre, à cette commission parce qu'elle enlève au comité des chemins de fer du Conseil Privé, qui est responsable au peuple, les pouvoirs qu'il possède, pour les mettre aux mains d'hommes irresponsables. Même pour la construction d'un pont, vous auez à vous adresser à ces trois hommes, qui ne sont pas ingénieurs, au lieu d'aller au Conseil Privé qui a, lui, un ingénieur pour lui faire rapport ; et l'avocat, l'homme des chemins de fer et l'homme de sens commun auront le pouvoir de décider où vous devez aller.

Je sais que mon ami, le député de Simcoe (M. McCarthy) désire servir les intérêts du pays ; j'en suis certain. Mais après avoir considéré la question avec soin, j'en suis venu à la conclusion, que, comme ami du Canada, et favorisant la protection des droits acquis, je ne puis appuyer le bill, surtout dans sa forme présente.

Je ne veux pas retenir le comité, mais voilà quelles sont mes vues, et j'ai cru de mon devoir de vous les faire connaître. Sans doute il existe des sujets de plainte. L'honorable membre parle de tarifs directs ou d'entier parcours. Lorsque cette matière était devant la Chambre, c'était la grande question ; parce que l'on disait qu'un homme pouvait faire venir du fret de Chicago à Québec à meilleur marché qu'à Toronto. Je dis que ce bill ne devrait pas affecter les tarifs d'entier parcours en aucune manière ; si vous touchez à ces tarifs vous détruisez vos chemins de fer, et vous les mettez dans l'impossibilité de garder le matériel roulant avec lequel ils transportent le trafic local quand vient le temps de le faire. Ils ne pourraient laisser inactifs leurs wagons sur les voies de déchargement. Il leur faut aussi conserver leur personnel, et sans le trafic d'entier parcours ils ne pourraient le faire. Tant qu'il y aura du trafic d'entier parcours les transports locaux seront moins coûteux.

Mon honorable ami cite des cas où des personnes ont dépensé leur argent pour se procurer des lignes de compétition, et cependant n'ont pas cette compétition. Dans la partie du pays que j'habite, nous avons donné de l'argent pour assurer la construction d'un chemin de fer, et si vous nous offriez aujourd'hui trois fois la valeur de ce que nous avons donné ; nous ne voudrions pas rester sans cette ligne.

M. WHITE (Renfrew).—Je pense qu'un des plus grands abus dont souffre le public est la distinction faite entre différents individus dans les tarifs, sur le même genre de fret, et pour le même trajet. Il doit être évident pour le comité que M. Bell sent que c'est un des plus grands torts dont le public se plaint, puisqu'il vous a présenté une lettre d'un des employés du Grand-Tronc—réponse à un exposé de M. Chapman relativement aux tarifs différentiels de Toronto vers l'Est. Son but en plaçant ce document devant le comité était de convaincre celui-ci qu'il n'en est pas donné entre les mêmes points à certains individus. Un cas, monsieur, est venu à ma connaissance dernièrement, où sur la même classe de fret, et entre les mêmes points, un tarif de 15 cts par

100 lbs fut fait à une maison tandis qu'une autre maison en obtint un de 11 cts. Il me semble qu'une différence de 40 pour cent entre les deux tarifs, entre les mêmes points, sur la même classe de marchandises et dans des circonstances exactement semblables, ne devrait pas exister; et s'il n'y a pas de moyens d'atteindre et de punir des compagnies coupables d'une telle distinction à présent, quelque méthode devrait être adoptée pour les empêcher d'agir de même à l'avenir.

M. TUPPER (Pictou).—Je sens parfaitement que le désir que j'ai manifesté deux fois ce matin, de parler sur un sujet si important, dans une assemblée où je me trouve environné d'hommes de beaucoup mes aînés en expérience et en position, peut créer une impression défavorable à une personne de mon âge. Mais mon excuse, si je le fais en ce moment, est sincère. C'est que je suis pénétré d'un sentiment d'opposition la plus vive contre toute mesure que pourrait prendre ce comité contre toute conclusion tendant à renvoyer ce sujet à un sous-comité, et répandre ainsi à l'étranger la croyance que nous avons l'intention de soutenir sérieusement cette question, et que nous sommes animés de sentiments tout-à-fait hostiles aux intérêts des capitalistes du monde. Et je crois qu'il est de mon devoir de vous faire connaître les raisons qui m'ont amené à cette conclusion.

J'ai entendu un homme—jeune lui aussi—et qui s'est constitué de lui-même le champion du droit, vous annoncer qu'il était venu ici pour défendre le droit contre la force. Eh bien, monsieur, j'ai eu l'honneur d'être élu pour remplir le même devoir. Et je crois que, quelque puissantes que soient les entreprises de chemins de fer dont nous nous occupons, les droits de la majorité du peuple en ce pays sont identiques avec les intérêts de ces compagnies, et qu'en attaquant les uns nous devons nécessairement affecter les autres.

Ce monsieur, qui est venu de Toronto, a fait allusion à la remarque que j'ai faite en Chambre, lorsque l'introducteur du bill nous a dit qu'il existe une cour des chemins de fer en Angleterre, et a trouvé que ma logique n'est pas bonne. Il a ajouté que j'avais dit qu'il avait fallu quarante et un ans d'agitation en Angleterre avant qu'un bill semblable à celui que nous avons devant nous, put devenir loi, et qu'il pensait que cela était une bonne raison pour nous dispenser ici de quarante et un ans d'agitation et profiter de l'expérience de l'Angleterre sur cette matière. Il n'a pas rapporté mes paroles comme je les ai prononcées. Toutefois, mes remarques sont notées, et parleront pour elles-mêmes. Je ne m'en occuperai pas ici, mais je vais relever sa conclusion, que nous devrions profiter de l'expérience de l'Angleterre. Et je dirai tout d'abord que si ce monsieur étudie sérieusement cette expérience, il trouvera qu'elle est défavorable à la commission. Je dirai aussi que des hommes d'expérience ici—non pas amenés ici, comme on le prétend au moyen de frais de voyage payés, de repas gratuits et de laissez passer sur le Grand-Tronc—mais des messieurs intéressés à cette matière, à cause des grands intérêts dans lesquels on se propose d'intervenir, sont arrivés à la conclusion dont commence à être pénétrée l'opinion publique en Angleterre. Ce monsieur nous a parlé de l'expérience en Angleterre, de l'exemple que nous offrait un pays où pendant nombre d'années la question s'est imposée au peuple par l'absence de compétition entre les chemins de ce pays; que ces chemins s'étaient ligués ensemble et avaient acheté 40 pour cent des actions des canaux—le seul système de compétition dans le pays—et qu'ils étaient devenus ainsi capables d'agir virtuellement comme bon leur semblait. Dans ces circonstances il fut déclaré que le système des chemins de fer et des canaux était un seul et même système, et constituait un puissant et dangereux monopole; et on crut qu'une commission du genre de celle proposée par ce bill remédierait au mal.

A-t-elle remédié au mal? Et l'expérience de l'Angleterre est-elle bien telle que ce monsieur voudrait le faire croire au comité. Ses vues sont si loin d'être correctes que la commission n'a été là que ce que l'on pourrait appeler une affaire spéculative. Elle n'a pas été établie à perpétuité. La commission a été établie en Angleterre à titre d'essai. Toute latitude fut donnée pour satisfaire aux demandes du public, pour que la question fût résolue, et pour que les commissaires pussent se saisir de cette question de tarifs différentiels et la régler de manière à satisfaire le public. Eh bien, M. le président, après en avoir agi ainsi, le parlement discuta la question de nouveau en 1879,

et il fut décidé que quoique la commission n'eut pas montré beaucoup d'activité, son influence avait cependant été telle qu'elle avait prévenu la répétition constante des plaintes sur une échelle aussi large que par le passé, et un acte dit "Continuation Act" fut passé prolongeant cet essai jusqu'en décembre 1882. Maintenant, dans la session 1881, je trouve qu'une question très pressante fut adressée au parlement, lui demandant si quelque législation allait être introduite pour continuer l'existence de la commission, parce que beaucoup de gens croyaient que si elle cessait, il s'ensuivrait de dangereux résultats. Mais quelle a été l'opinion du gouvernement du jour ? Il ne présenta aucun bill à l'effet de continuer l'existence de la commission—ne sentant pas que son influence avait été telle qu'elle put motiver sa continuation—et à l'heure qu'il est elle se trouve suspendue. Son utilité a cessé !

Je n'ai aucun doute que le rapport fait par la commission en juillet 1882, ne demandant pas la continuation du même système—quoiqu'on sentit qu'il existait encore des abus—amena le gouvernement à la conclusion de laisser tomber toute l'affaire. Cette commission fit rapport qu'une cour d'appel ne devait pas être instituée et que la cour composée d'un expert dans les affaires de chemins de fer, d'un avocat et d'un homme de sens commun ne pouvait pas administrer le système des voies ferrées d'une manière satisfaisante ; et lorsqu'on en vint à proposer une cour d'appel avec droit d'appel à la Chambre des lords, le gouvernement vit le système judiciaire se ramifier de telle façon qu'il ne se crut pas justifié d'ériger de nouveau en statut le bill continuant en force la cour primitive. De fait, il considéra le rapport comme un aveu que les travaux de la cour avaient été futiles ; et que les cours ordinaires pouvaient tout aussi bien administrer la loi qu'aucun tribunal spécial de ce genre. Voilà où en sont les choses en Angleterre, et je pense que nous devrions en tirer une leçon.

Quelle a été l'expérience des Etats-Unis sous ces commissions ? Eh bien ! ils admettent presque tous que cette question des tarifs est une question qui a toujours été, et sera toujours réglée par la compétition. Dans l'Etat de New-York, on dit que la compagnie de chemin de fer même représentée devant ce comité aurait un avantage injuste et indu si on permettait à la cour d'intervenir dans les tarifs. Je crois que le fait que nous pouvons dans les provinces maritimes, avoir le bénéfice des exportations dont on a parlé, est dû à ce que nous laissons à nos compagnies de chemins de fer canadiens la plus grande liberté possible dans la compétition avec le système des voies ferrées du reste du continent. Je crois que nos intérêts mercantiles et de transports dépendent entièrement de la parfaite liberté d'action que nous laisserons à nos propres compagnies en rivalité avec les lignes américaines. En second lieu, je pense qu'une mesure telle que proposée par ce bill menacerait du plus grand danger possible non seulement nos intérêts maritimes mais encore les intérêts du pays en général.

Je ne veux pas retenir le comité trop longtemps, mais j'ai ici des documents que je prendrai la liberté de passer au sténographe afin qu'ils puissent paraître au rapport. L'un deux, corroborant les vues des hommes d'expérience qui ont paru devant ce comité, démontre qu'une commission de ce genre est non-seulement inutile mais qu'elle est aussi peu pratique que possible. Quelques années après que la cour des chemins de fer fut établie en Angleterre,—une cour qui devait produire tout le bien que l'on se promet de la cour proposée par ce bill—que trouvons-nous ? Que dit un écrivain capable dans la "*Fortnightly Review*" sur l'état des affaires existant en Angleterre ? L'écrivain dans le numéro d'octobre 1881, dit :—

"Lorsque nous apprenons de plus, comme le prouve le témoignage de nombreuses personnes appelées devant le comité spécial sur les tarifs des chemins de fer qui vient justement de terminer ses travaux pour cette session, que les compagnies de chemins de fer se créent graduellement des ports pour servir leurs propres fins, les yeux du public devraient sûrement s'ouvrir aux dangers qui le menacent. Des docks sur la Tyne, sur la Tees à Middlesborough et à West Hartlepool possédés par une seule compagnie de chemin de fer (la même compagnie est prête à acheter les docks de Sunderland), sont employés au détriment de Hull et des districts auxquels Hull sert d'alimentateur. Il en est de même des docks de Fleetwood et de Barrow réelle-

ment ou virtuellement possédés par des compagnies de chemin de fer, et employés au détriment de Liverpool et des villes et districts auxquels cette ville sert de voie de communication. La même chose se produit ailleurs. De plus grandes distances parcourues à meilleur marché pour amener le trafic à leurs ports, voilà la méthode en usage par ces compagnies de chemins de fer. Elles alimentent leurs ports en mise dépit des anomalies qui percent dans leurs actions. Les résultats de notre politique ont toute apparence d'être très prochainement couronnés d'un plein succès, c'est-à-dire que les chemins de fer vont virtuellement commander nos ports comme ils commandent maintenant autant de nos canaux qu'il leur plaît de posséder, à moins qu'ils ne soient arrêtés dans leurs tentatives, ce dont, jusqu'à présent, il y a bien peu d'apparence. Alors, l'extinction de notre navigation côtière s'en suivrait (on beaucoup de cas; elle est déjà maintenant associée avec les intérêts de chemins de fer), le dernier chafon qui résiste encore serait rompu et la destinée de nos industries dans ce pays serait entièrement à la merci de l'oligarchie des chemins de fer à laquelle nous avons permis d'usurper cette autorité sur nous."

Maintenant, si je continue ainsi, l'auteur de ce bill peut me dire "mais vous prouvez l'existence d'un abus." Je le fais, c'est vrai. Je prouve l'existence d'un abus plus grand, sous l'administration même du remède qu'il propose d'introduire dans ce pays, que celui qui existait auparavant. Et je pense que l'existence de cet abus nous justifie à en venir à la conclusion de ne pas instituer cette commission, et d'inviter l'établissement dans un avenir prochain d'une cour d'appel, à la constitution de laquelle la nation anglaise même répugne.

Maintenant, en ce qui regarde la question des tarifs, j'ai dit qu'ils étaient réglés par la compétition. Voici un article important tiré de l'"Indicator", de New-York, publié dans un Etat où existe une commission semblable à celle que l'on propose ici; un article qui entre dans la question, donne les statistiques, et corrobore ce que dit l'écrivain dans la "Fortnightly," c'est-à-dire que nulle part le trafic des chemins de fer ne se fait à meilleur marché, et n'est conduit d'une manière plus avantageuse au public que sur le continent d'Amérique. Cet écrivain donne des chiffres pour démontrer que d'année en année, afin de répondre aux besoins du peuple, et par le fait de la compétition existant entre eux, les chemins de fer réduisent leurs tarifs, partout où il est possible, et aussi bas que possible, de sorte qu'ils contrastent d'une manière extraordinaire avec ceux en force auparavant. Il dit:—

"L'intervention de la législation dans le règlement des tarifs de chemins de fer, tel que suggéré et prôné par l'élément anti-monopoliste, est une question qui a beaucoup exercé la pensée, mais comme chaque remède proposé servait les intérêts de quelqu'individu, il vaut mieux laisser la solution de toutes les difficultés aux gérants de chemins de fer eux-mêmes."

Cet "individu," sans doute, comme quelques uns des avocats du bill—surtout ceux de Toronto—ne sait pas que le système des chemins de fer est conduit comme le système des marchandises sèches, qu'il a des branches en gros et en détail et des prix pour la vente en gros et en détail. Je n'ai aucun doute que tout acheteur, tout consommateur dans le pays verrait aussi avec plaisir une mesure forçant tout commerçant à vendre ses marchandises aux prix qu'elles ont coûté, et le marchand en gros à vendre au consommateur au même prix qu'il vend au détailleur. Mais cela serait absurde. L'écrivain dit ensuite:—

"Autant que nous avons pu suivre l'anti-monopoliste, il semble, comme Artemus Ward, parfaitement d'accord à sacrifier les parents de sa femme, ou en d'autres termes, il est anti-monopoliste en toutes choses excepté ses propres affaires; dans celles-ci il voudrait avoir un contrôle suprême et écraser tous les autres, ou les subordonner à son gain et à son profit. L'économie dans les frais de transport est en voie d'être résolue par les chemins de fer eux-mêmes, et, si la solution du problème leur est laissée, ils vont pouvoir établir une échelle de tarifs, également satisfaisante pour les gens d'affaires et pour les actionnaires. Dans un pays qui progresse comme le nôtre, on recherchera toujours des tarifs spéciaux, et ceux-ci doivent être donnés afin d'encourager l'esprit d'entreprise et de protéger le commerce. Pendant beaucoup d'années le parlement anglais fit du trafic des chemins de fer un sujet de règlements

par statuts au moyen desquels fut vainement entrepris le redressement de certains abus dont on se plaignait, tout en voulant préserver de toute atteinte la valeur générale et l'utilité des chemins de fer comme voituriers ordinaires. Toute cette question fut finalement remise entre les mains d'une "Commission Royale des Chemins de fer" pour préparer et faire un rapport sur un plan de législation touchant les chemins de fer, pouvant satisfaire le mieux tous les intérêts. Après une investigation longue et des plus complètes, la commission se vit forcée de conclure que l'adoption de règles ou échelles pour l'ajustement des tarifs était un exercice imprudent du pouvoir législatif. Elle trouva que les trois-quarts du trafic de la Grande-Bretagne se faisait au moyen de ce que l'on était convenu d'appeler tarifs spéciaux. Elle fit rapport que "le principe qui gouverne une compagnie de chemin de fer en faisant ses tarifs est de créer un trafic, en graduant le coût des transports de manière à encourager les produits d'un district à entrer en compétition avec ceux d'un autre sur un marché commun." Et de plus que "le pouvoir d'accorder des tarifs spéciaux permet un développement de commerce qui ne pourrait se faire autrement, et qu'il est pleinement évident qu'une grande partie du commerce de ce pays aujourd'hui a été créée par, et se continue au moyen de la loi des tarifs spéciaux."

## FRET.

Année.	Tonnes transportées un mille.	Tarif moyen par mille centins.	Total de réduction chaque année calculé sur le tarif de 1868.
Fin. avril 30, 1868.....	132,435,027	3.184	
" " 1869.....	176,660,432	2.693	\$ 867,403
" " 1870.....	187,895,947	2.403	1,451,467
" " 1871.....	237,202,713	2.086	2,604,486
" " 1872.....	270,048,485	1.962	3,299,092
Fin. déc. 31, 1872*.....	198,276,925	1.923	2,500,270
" " 1873.....	435,258,672	1.845	5,828,113
" " 1874.....	460,334,192	1.835	6,209,908
" " 1875.....	450,075,481	1.889	5,828,477
" " 1876.....	560,949,870	1.573	9,036,902
" " 1877.....	678,524,788	1.405	12,070,956
" " 1878.....	908,237,987	1.226	17,783,299
" " 1879.....	1,048,540,592	1.111	21,736,247
" " 1880.....	1,274,130,359	1.076	26,858,668
" " 1881.....	1,225,099,722	1.149	24,930,779
" " 1882.....	1,094,839,189	1.091	22,914,984

Réduction totale, quinze ans ..... \$163,921,953

\*Huit mois.

## PASSENGERS.

Année.	Nombre transporté un mille.	Tarif moyen par mille. Centins.	Total de réduction chaque année d'après tarif de 1868.
Fin. avril 30, 1868.....	39,781,829	3-727	
" 1869.....	45,470,104	3-649	\$35,467
" 1870.....	52,555,532	3-270	105,111
" 1871.....	56,320,468	3-000	409,450
" 1872.....	56,510,944	3-072	370,146
Fin. déc. 31, 1872*.....	40,961,855	2-990	301,889
" 1873.....	83,275,830	3-028	586,262
" 1874.....	85,356,325	3-009	612,358
" 1875.....	97,930,449	2-735	971,470
" 1876.....	99,238,481	2-674	1,044,981
" 1877.....	90,211,108	2-753	878,656
" 1878.....	93,355,026	2-616	1,037,175
" 1879.....	100,401,861	2-466	1,266,067
" 1880.....	115,704,912	2-363	1,578,225
" 1881.....	121,480,805	2-307	1,725,027
" 1882.....	148,997,669	2-273	2,166,426

Réduction totale, quinze ans..... \$13,089,211

“ On voit par le tableau ci-dessus que dans le mouvement du fret sur le chemin “ Chicago, Burlington et Quincy ” le tarif moyen par tonne, et par mille a baissé en quinze ans d'une fraction au-dessus de trois centins à une fraction au-dessus d'un centin—le tarif maintenant n'étant qu'un tiers de ce qu'il était en 1868. L'augmentation du travail accompli a été d'environ 900 pour cent, tandis que les recettes sur le fret n'ont été augmentées que d'environ 300 pour cent. Ainsi la compagnie a fait un service trois fois plus considérable en 1882 pour gagner une piastre qu'elle n'en avait fait en 1868, et l'année dernière le public a fait transporter 300 tonnes de fret pour le même argent que coûtait le transport de 100 tonnes en 1868. Le même résultat est démontré pour le trafic des passagers sur ce chemin pendant la même période. Le total épargné au public par la réduction dans les tarifs de fret et de passagers ensemble depuis 1869 sur le chemin de fer de Chicago, Burlington et Quincy, se monte à la somme énorme de \$177,011,164.92. De ce qui précède, on peut voir que moins nous aurons de l'élément démagogique dans notre politique, plus la question des transports à bon marché sera vite résolue; et c'est le devoir de tout homme d'affaires de regarder de mauvais œil toutes les mesures abortives constamment mises en avant pour régler les frais de transport par chemins de fer.”

Je n'ai pas l'intention d'accuser un homme aussi éminent et aussi capable que celui qui présente ce bill d'être un démagogue; mais je dirai que tout habile qu'il soit, et tout sincère qu'il soit dans cette matière, ceux qui ont engagé sa bonne volonté et l'ont amené à croire qu'une telle mesure est juste, n'ont pas réussi à nous démontrer qu'ils peuvent envisager cette question au même point de vue où le ministre actuel des chemins de fer et son prédécesseur l'ont examinée, et nous savons par la discussion qui s'en est faite en Chambre que ces deux messieurs n'encouragent pas la passation du bill. Je pense que leur manière de voir sur cette question est un des traits saillants de la discussion. Ils ont été dans la vie publique assez longtemps pour connaître les besoins des expéditeurs, et les exigences des compagnies de chemins de fer, et dans les positions qu'ils occupent et qu'ils ont occupées, je pense que leur témoignage et leur expérience ajoutés à celui des articles que je viens de citer ainsi qu'à celui des personnes entendues par le comité, auront un grand poids et contrebalanceront même les habiles arguments de l'honorable monsieur qui présente ce bill.

Dans l'*American Railroad Journal*, je trouve ce qui suit sur cette question :—

“Jusqu'à ce que, par quelque nouveau procédé, ils aient inventé une nouvelle loi ayant le pouvoir de forcer un homme à travailler sans compensation, ou à donner l'usage de sa propriété pour moins que ce qu'il croit être sa valeur, toutes semblables tentatives de règlement doivent aboutir à rien ; et comme ils ne sont que des embarras qu'il nous faut supporter à même le revenu public, ou en taxant le commerce et l'industrie des transports, moins il existera de tels intermédiaires entre l'expéditeur et le voiturier mieux cela verra. Les commissions formées par les voituriers eux-mêmes sont nécessaires et sauront dix fois la valeur de leur coût ; mais les commissaires imposés du dehors par un pouvoir politique saperont à la longue les fondations de la propriété et du bon gouvernement.”

Je n'ai pas l'intention de citer davantage, mais je désire mentionner quelque chose qui m'est échappé en faisant allusion au poids des opinions individuelles sur cette question. Un particulier ayant eu une grande expérience non-seulement du Grand-Tronc mais encore des chemins de fer du gouvernement, a donné, comme je m'en suis assuré, un témoignage sur la matière des tarifs ; et je pense que le témoignage de ce monsieur suffira à démontrer que les griefs du jeune monsieur de Toronto sont en grande partie imaginaires, ou bien qu'il y a probablement quelque chose de vrai dans l'imputation qu'il peut ne s'être pas conduit vis-à-vis des compagnies de chemins de fer d'une manière tout-à-fait amicale. M. Charles J. Brydges, alors gérant du chemin de fer Intercolonial, fut appelé comme témoin devant le comité qui siégea en 1876 pour prendre en considération la dépression commerciale qui régnait dans le pays. Il donna des informations précieuses sur ce sujet, comme l'extrait suivant de son témoignage va le faire voir :—

18. LE PRÉSIDENT.—M. Lukes parle dans son témoignage de tarifs différentiels donnés à des individus sur le Grand-Tronc, et mentionne que, tandis que les tarifs étaient semblables à Toronto et à Port-Hope, les expéditeurs de la première ville obtenait un *drauback* de 25 cts par baril. Avez-vous connaissance de ceci ?—Non, je n'ai jamais connu un pareil cas. Les tarifs d'une station sont arrêtés et servent à toute personne expédiant de là. C'est un tarif pour une station et non pour un individu.

“19. M. LYMOND.—Serait-il fait une réduction si quelqu'un de Toronto faisait un contrat très-considérable pour chargement par wagon ?—Cela serait possible, mais je n'ai jamais eu connaissance d'un tel cas.

“20. LE PRÉSIDENT.—Maintenant que l'Intercolonial est terminé, ne serait-il pas de l'intérêt du Grand-Tronc de refuser de recevoir à bas prix le fret de Chicago, lorsque le marché peut être approvisionné par Ontario ?—Oui ; mais le trafic entre Chicago et New-York n'est pas destiné aux provinces maritimes seulement. C'est un commerce énorme pour l'exportation en Europe et pour la consommation de la ville et de l'Etat de New-York, et si le Grand-Tronc et le Grand Occidental, refusaient le trafic aux prix courants, ils le perdraient. Il y a d'autres chemins entre Chicago et New-York qui le prendraient. Les chemins de fer américains, en pratique, règlent les tarifs, les chemins canadiens n'ont aucun contrôle sur cette matière.”

Maintenant le promoteur de ce bill dit qu'il n'a pas l'intention d'intervenir dans les tarifs directs ; mais quelles que puissent être ses intentions, je considère, d'après les termes de ce bill, que l'on pourrait demander aux commissaires d'y intervenir, et qu'ils auront le pouvoir de le faire. Se croiront-ils plus compétents pour les régler que les autres cours, c'est une autre question. Mais je maintiens que du moment où ils touchent aux tarifs locaux et interviennent dans l'administration, il s'immiscent dans toutes les affaires en général des chemins de fer, et interviennent dans les tarifs directs d'une manière telle qu'aucun chemin ne pourrait transporter le fret direct ou d'entier parcours. Je crois que j'ai retenu le comité assez longtemps. Je vous remercie de la patience avec laquelle vous m'avez écouté.

M. SPROGLE.—Je ne suis pas surpris de voir que les messieurs des provinces maritimes s'opposent au bill ; il n'existe pas chez eux autant d'abus que dans les provinces supérieures. Là, les principaux chemins de fer sont sous le contrôle du gouvernement. Mais il en est tout autrement chez nous.



Relativement à l'assertion du monsieur qui vient de s'asseoir, que l'expérience du membre du gouvernement qui est chargé du département des chemins de fer, et de celui du dernier gouvernement qui occupait la même position, les a portés à penser qu'il n'y a pas de nécessité pour un bill comme celui-ci, je dois dire que je diffère d'opinion avec lui. Le ministre actuel des chemins de fer à l'Intercolonial sous sa charge. Et qu'a-t-il fait ? Il a reconnu le principe même de ce bill en établissant une commission de chemin de fer pour régler les disputes entre le public et le pays. N'est-ce pas là une commission de chemins de fer ?

SIR CHARLES TUPPER.—Mon honorable ami me permettra d'expliquer que la commission Intercoloniale s'occupe exclusivement des réclamations touchant la construction du chemin Intercolonial, et qu'il ne lui a jamais été renvoyé aucun cas relatif à l'administration du chemin.

M. SPROULE.—Je comprends qu'elle avait à régler les disputes entre les entrepreneurs et le gouvernement. Mais ceci ne concerne qu'une ligne, et montre que les abus dans les autres doivent être soumis, pour leur règlement, à une cour quelconque. Mais je maintiens, en même temps, que le principe du bill est admis par l'établissement de cette cour.

Il y a, cependant, une différence entre les provinces d'en bas et celles d'en haut. Nous avons un grand nombre de chemins locaux, et il surgit de mois en mois, et d'année en année, un nombre d'abus qui devraient être réglés, mais dont les cours ne s'occupent pas. Prenons, par exemple, le chemin de fer d'Hamilton et du Nord-Ouest. Des subsides considérables ont été accordés à ce chemin de fer afin d'avoir une ligne en opposition avec celui du "Nord". Cet argent fut donné à condition que le chemin serait construit et des stations établies à différents points. Après la construction du chemin et le paiement des subsides, les autorités de ce chemin fermèrent quelques-unes de ces stations ainsi qu'une partie de la ligne. Un appel fut fait aux cours, et là que dirent ces autorités ? Ils dirent : "Notre arrangement était de construire la voie et les stations, mais aucune condition ne nous impose l'obligation de les tenir ouvertes pendant aucune période de temps." Le peuple avait donné son argent libéralement, et il s'attendait à ce que le chemin passerait dans le pays et transporterait ses produits, mais les gens du chemin de fer dirent : "Nous ne pouvons prendre ces produits, ils doivent passer par le chemin de fer du "Nord", parce que nous avons pris des arrangements à cet effet." Je dis que le but même que le peuple se proposait n'a pas été atteint, et qu'il n'a pas reçu les avantages qu'il se proposait de recevoir, en donnant son argent. Nous avons dans la ville de Collingwood un monument qui atteste la vérité de ce que j'avance. Le chemin d'Hamilton et du Nord-Ouest y a cloué les portes de sa station, et se sert de la ligne et de la station du chemin du Nord.

Quant à l'allégation que la nomination d'une commission de chemin de fer déprécierait les valeurs des compagnies de chemins de fer, je puis dire que j'ai étudié cette question, et que je n'ai pu trouver que ces valeurs aient subi aucune dépréciation par l'établissement de ces cours dans les dix-sept États de l'Union où des commissaires ont été nommés ; elles n'ont pas non plus été affectées en Angleterre, et je crois que ceci est la meilleure preuve qu'il n'est pas probable que l'institution d'une cour ici causerait de dommage à ces fonds.

Qui peut nier qu'une telle cour soit nécessaire ici ? Il doit être à la connaissance de beaucoup de personnes qu'il est impossible à des particuliers d'obtenir justice des chemins de fer. Voyez l'affaire de McLaren vs Le chemin du Canada Central. M. McLaren n'a pu obtenir justice jusqu'à présent. Une grande quantité de bois de sciage lui appartenant a été brûlé par la négligence de la compagnie, et il l'a poursuivie en dommages, mais elle le promène d'une cour à l'autre, et les frais s'élèvent déjà à \$10,000. Il est aussi peu avancé qu'il l'était au commencement, car la compagnie continue l'affaire, et ses droits lui sont ainsi déniés. Ce cas montre que, quelque puissant que soit un individu, il ne peut obtenir justice d'une compagnie de chemin de fer.

Je veux dire un mot seulement touchant l'assertion qu'on a faite qu'il n'y a pas de compétition en Angleterre. Je suis étonné que l'on puisse dire que, dans un pays

environné d'eau, avec des ports nombreux, dans un pays où les vaisseaux circulent de port en port, les chemins de fer n'ont pas de compétition. Je crois qu'en Angleterre les chemins de fer ont la compétition partout; et si une cour est nécessaire là où on a de tels moyens de communication par eau, et une telle compétition avec les chemins de fer, sûrement elle doit être nécessaire ici. Je crois, de plus, qu'ici où les abus surgissent constamment et où les cours n'apportent aucun remède, il est de notre devoir comme législateurs d'essayer de trouver quelques moyens pour la protection des droits du particulier contre de puissantes corporations ou compagnies.

M. WHITE (Hastings).—M. le président, je sais que les intérêts des chemins de fer et du commerce du pays demandent de notre part une sérieuse considération, mais je crois qu'il est temps que le comité en vienne à un vote sur le préambule du bill. Chaque membre du comité a formé son opinion sur cette question, et je ne crois pas qu'une plus longue discussion puisse changer le résultat.

M. WHITE (Cardwell).—Je crois avoir le droit d'expliquer pourquoi je vote pour ou contre le bill avant qu'on le soumette au vote du comité. Le temps du comité a été occupé par des messieurs qui n'en font pas partie, mais qui sont venus ici afin de représenter les deux côtés de la question. Je n'ai pas l'intention de retenir le comité plus de cinq minutes pour donner en peu de mots les motifs qui me portent à voter contre le préambule du bill.

Je m'y oppose parce que ce bill ne remédiera à aucun ou presque aucun des griefs dont on se plaint. Je n'ai aucun doute que, comme le dit M. Orton, le peuple de ce pays—celui d'Ontario surtout—regarde comme un mal très sérieux qu'au temps de l'année où il peut vouloir vendre son grain, il trouve tous les wagons de notre principale ligne de chemins de fer chargés de produits américains et incapables de transporter notre grain canadien vers le littoral. Mais je dois faire remarquer à M. Orton que le promoteur du bill dit qu'il ne propose pas d'intervenir en cela du tout; conséquemment nous ne pouvons remédier à ce mal au moyen de ce bill particulier. Si nous tentions d'y remédier ainsi, je n'hésite pas à dire que les maux résultant de l'application du remède dépasseraient de beaucoup le bien qui pourrait en résulter. Il serait possible que nous empêcherions les produits de l'ouest de passer à travers le pays, mais nous les pousserions du côté américain, et nos chemins de fer canadiens seraient privés de ce trafic d'entier parcours.

Je m'objecte au bill à cause de la manière dont il va agir sur les tarifs d'entier parcours. On nous dit que l'on ne touchera pas aux tarifs d'entier parcours, mais nous devons nous rappeler qu'il y a tarifs et tarifs. Je prends le cas du chemin de fer Intercolonial, qui ne sera pas compris, si je ne me trompe, dans l'opération de ce bill, puisque c'est un chemin du gouvernement; mais nous ne pouvons nous défendre de l'y inclure, en d'autres termes, nous ne pouvons nous empêcher d'intervenir sérieusement dans le trafic se faisant sur cette ligne. L'Intercolonial part de Québec, et, j'espère que mes honorables amis me pardonneront de le dire, nous savons tous que Québec n'est pas un centre d'affaires important durant la saison d'hiver et quand la navigation est close, c'est-à-dire ce n'est pas un *entrepôt* important pour l'accumulation du trafic pour l'Intercolonial. J'espère encore voir Québec devenir un point important d'exportation pour le grain de l'Ouest. Tout fret descendant de la partie ouest d'Ontario à Halifax ne peut le faire qu'en autant que le taux chargé sur la ligne entière est un taux qui peut soutenir favorablement la comparaison avec le tarif direct des lignes américaines débouchant à Boston et aux ports américains. Maintenant, monsieur, ceci ne sera pas un tarif d'entier parcours, tel que défini par M. McCarthy, si je le comprends bien. Au contraire, c'est un tarif sur un trafic qui part d'un point dans la Puissance et aboutit à un autre point aussi dans la Puissance, et si vous posez en principe qu'un tarif de ce genre—qui pratiquement est local, en ce sens qu'il est entièrement canadien—doit être réglé par ce bill, vous détruisez toute possibilité du transport des produits de l'Ouest sur l'Intercolonial.

Prenez ensuite la question du charbon venant des provinces maritimes chez nous. Je crois que ce charbon a été envoyé à l'ouest jusqu'à Kingston. Le transport du charbon, de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest, ne peut être assuré

à l'Intercolonial qu'en réduisant le tarif au plus bas chiffre possible sur les deux chemins, l'Intercolonial et le Grand-Tronc. Si vous insistez à toucher à ce tarif, et dites qu'une compagnie de chemin de fer ne doit pas faire le transport à Kingston à beaucoup plus bas prix que le taux par mille fixé pour le trafic local, je n'hésite pas à dire que vous détruisez ce trafic entièrement et faites tort d'autant aux intérêts mineurs de la Nouvelle-Ecosse.

Maintenant j'en viens à la plainte de M. Orton : que les expéditeurs de l'ouest d'Ontario, afin de pouvoir jouir des avantages d'un trafic direct vers l'est, ont trouvé profitable d'envoyer, au tarif local, leurs produits vers l'ouest à Détroit, d'où ils obtenaient du Grand-Tronc un tarif direct pour le trajet jusqu'à la mer. Supposons que cela soit, et que la commission des chemins de fer entreprit de l'empêcher, qu'en résulterait-il ? Tout simplement que le trafic passerait aux lignes américaines au sud des lacs, et que les chemins de fer canadiens perdraient ce transport.

Lorsque le chemin de fer du Pacifique canadien sera construit au nord du lac Supérieur, il deviendra une ligne directe, passant entièrement à travers le territoire canadien et tombera sous le contrôle de la commission. La grande question du Nord-Ouest, c'est la question de transport; et si ce chemin, étant une ligne canadienne dans tout son parcours, est privé du privilège de faire le transport à longues distances, à un tarif non pas relativement mais effectivement plus bas qu'à courtes distances, vous lui enlevez toute possibilité d'obtenir le trafic. Il passera aux lignes américaines qui ne sont assujéties à aucune de ces restrictions, et le but pour lequel notre ligne canadienne est construite se trouve neutralisé en grande partie.

J'ai une autre objection contre ce bill, et la voici : c'est que la cour qu'il veut établir est une cour pour toute la Puissance. Je puis dire, je crois, que quand il s'agit d'arrêter un tarif de chemin de fer, un retard d'une heure décide très souvent le choix de la route à suivre. Que vous proposez-vous de faire ? Vous venez proposer l'établissement d'une cour à Toronto, à Montréal ou Ottawa—à Ottawa probablement—et cette cour sera le seul corps auquel on pourra s'adresser pour des transactions survenant avec les chemins de fer de toutes les parties de la Puissance, depuis la Colombie-anglaise jusqu'à l'île du Cap-Breton ! Je dis qu'il est physiquement impossible à une seule cour de suffire à une telle besogne.

Je me permets de suggérer ceci : que, s'il existe des abus—et je crois qu'il y en a—le meilleur cours à suivre est d'amender l'acte refondu des chemins de fer, de manière que nos cours ordinaires puissent en disposer. Mais je dis que si vous entreprenez de remettre aux mains d'une commission de cette espèce le règlement des affaires d'aussi grands et aussi importants intérêts—que ceux de l'industrie des transports—du moment que vous entreprenez de dire qu'elle peut régler des questions impliquant des changements si continuels, vous obtenez un des deux résultats suivants : ou cette commission va détruire entièrement notre industrie des transports et forcer le peuple ici à payer plus cher pour le transport ordinaire du fret à l'intérieur du pays, ou bien les commissaires vont en venir à cette conclusion raisonnable sur la question, à laquelle le promoteur du bill nous dit qu'ils vont arriver—qu'ils ne s'occuperont pas de ces tarifs—et du moment que cela aura lieu, vous verrez poindre dans l'esprit du public le soupçon que ces trois commissaires ont été achetés par les compagnies de chemins de fer. J'ose dire que si ce bill est voté demain, on entendra dire, avant un an dans tout le pays que les commissaires ont été achetés, parce que la loi ne peut dissiper toutes les objections qui vont être soulevées par l'opération du bill.

M. McCARTHY.—M. le président, je me propose de dire quelques mots en réponse aux différentes objections qui ont été faites contre ce bill. Je suis heureux de savoir que tous ceux qui ont parlé sur ce sujet paraissent admettre, du moins, que des abus existent; mais ils diffèrent d'opinion avec moi quant à la méthode à suivre pour les faire disparaître. Je m'aperçois par les discours prononcés touchant cette question, que les plus fausses notions existent dans l'esprit des messieurs qui ont parlé aussi bien que dans celui des messieurs représentant les députations qui ont paru devant nous, touchant le sujet et la portée de cette mesure. Un monsieur qui parlait ce matin l'a appelée inquisitoriale, et un autre qui a parlé l'autre jour semblait penser

que la commission devait s'occuper de tout le système des chemins de fer du pays, et en conclut qu'il était simplement impossible aux trois commissaires de remplir une charge aussi onéreuse. Monsieur, ce bill ne propose rien de semblable. Il nomme une commission pour s'occuper de plaintes quand des plaintes seront portées, et cela ne peut arriver que quand les lois sont violées. Maintenant, j'ose dire que les trois-quarts des messieurs du comité admettront avec moi que les lois du pays, en ce qui regarde l'opération des chemins de fer, sont ouvertement violées tous les jours, et de la manière la plus notoire. Et cela est fait par des corporations auxquelles nous accordons des chartes, et qui s'attendent à ce que nous veillions à la conservation des droits que leur confèrent ces actes; mais qui tout en voulant garder pour elles-mêmes grâce à leur charte tout ce que les capitalistes croyaient gagner, n'hésitent pas, quand il leur plaît, de se départir des termes qui leur sont imposés par ces chartes.

Je crois que la nécessité de prendre quelque mesure dans le sens de ce bill ressort en outre du fait que les cours sont incompétentes à corriger les abus qui existent, et je crois que ce parlement siège ici pour passer telle loi qui pourra remédier au mal. Si le bill que j'ai l'honneur de soumettre n'est pas la mesure propre à atteindre le but, s'il y a des objections contre telle ou telle clause, nous devrions nous rappeler qu'il n'est pas encore devenu un acte du parlement. Nous siégeons ici en comité pour l'amender, pour le modeler de telle sorte que, devenu loi, il réponde aux fins que nous avons tous à cœur, je pense, quand nous plaçons une loi dans notre livre de statuts. Sans vouloir entrer dans beaucoup de détails, je choisirai deux points: le premier regarde les tarifs différentiels. Je crois qu'il est prouvé que des distinctions sont faites d'un point à un autre. De ce que M. Gooderham nous a dit, nous pouvons inférer que si un homme a de bonnes manières, et se présente devant une compagnie humblement, le chapeau à la main, il peut obtenir ses tarifs arrangés sur une base satisfaisante, mais si un homme aborde une compagnie dans l'attitude de mon ami ici, (M. Chapman)—qui, je puis le dire, est un homme et non un esclave—on lui refuse le tarif que l'on accorde à un postulant plus obséquieux. Je crois qu'il n'y a aucun doute que ceci ne soit le cas, et que, entre deux points, un commerçant peut obtenir un tarif avantageux pour lui, mais qui n'est autre chose que la ruine pour ceux qui essaient d'entrer en compétition avec lui. Je demande, où allons-nous avoir justice? Je suppose, comme question de loi, que l'homme forcé de prendre le tarif local peut poursuivre la compagnie; mais je vous demande si c'est une réparation que d'avoir le droit de poursuivre en cour pour recouvrer cette réduction tyrannique? Nous savons que pratiquement ce n'est pas un moyen propre ou satisfaisant d'obtenir réparation.

M. CAMERON (Victoria).—Pourquoi pas?

M. MCCARTHY.—Simplement pour ceci: bien que nous ayons eu des chemins de fer dans le pays pendant trente ans, en ce qui concerne ma province, je crois qu'il n'a pas été plaidé un seul cas de ce genre.

M. CAMERON (Victoria).—Est-ce la faute de la loi?

M. MCCARTHY.—C'est la faute de la loi. Les marchands, s'ils se sentent lésés, n'hésitent pas ordinairement à s'adresser aux cours pour obtenir satisfaction, mais dans ce cas, ils croient la loi inefficace.

M. CAMERON (Victoria).—N'a-t-on pas trouvé qu'elle offrait un moyen de réparation satisfaisant en Angleterre? Les compagnies de chemins de fer n'y ont-elle pas été forcées de donner réparation?

M. MCCARTHY.—Ma réponse à ceci est qu'un comité de la Chambre des Communes a pensé autrement, et qu'une commission des chemins de fer a été créée. Si ce moyen eut été satisfaisant, pourquoi n'auraient-ils pas laissé cours à la loi?

L'autre point que je désirais toucher est le fait que les chemins de fer font aussi une distinction entre différentes places. Il est connu de nous tous que les compagnies de chemins de fer transporteront des marchandises une distance de 1000 milles peut-

être à un taux moindre que les expéditeurs auront à payer souvent pour une distance beaucoup plus courte dans notre propre pays. Supposons que je sois un fabricant dans un certain endroit à 100 milles de distance d'un port d'exportation, et que j'aie à payer 5 cts par 100 lbs, ou aucun autre taux, pour cette distance; et qu'un autre fabricant, plus éloigné que moi—plus près de la matière brute—soit capable d'envoyer ses produits d'une plus grande distance, au même point pour 3 cts; n'est-ce pas là une grande injustice? Et cependant il ne se trouve pas de remède contre un tel abus dans nos statuts. Je désire attirer l'attention du comité sur la clause que l'on a laissée s'introduire dans notre statut sur ce sujet.—Par. 2, clause 60. Cette clause est copiée ou supposée être copiée, sur la loi anglaise, mais si vous comparez les deux, vous en verrez la différence. Dans la loi anglaise chacun, non-seulement les compagnies de chemins de fer, mais les individus, ont le droit d'insister sur ces tarifs égaux, ces facilités égales; mais dans cet acte, les compagnies de chemins de fer seulement, et non les individus, peuvent demander ces facilités. Je ne sais comment cette clause s'est introduite dans notre loi, mais j'ai bien peur que ce soit une preuve de l'influence que les compagnies de chemins de fer ont exercée dans le passé et que je crains qu'elles exercent sur le parlement d'aujourd'hui. Mon ami, M. Barker, dans son discours l'autre jour, a passé légèrement sur cette clause d'une manière très-habile; mais je pense que la distinction est assez apparente; et quel que soit le sort réservé à mon bill, je crois que notre loi devrait être amendée de manière à être assimilée à la loi Angleterre sur ce point.

Ensuite, monsieur, je désire dire ceci sur les tarifs directs ou d'entier parcours. J'admets parfaitement avec M. White qu'il y a tarifs et tarifs, mais je ne pense pas que l'on puisse appeler de ce nom un tarif donné entre un point dans la Puissance et un autre point aussi dans la Puissance. Ceci devrait être soumis à la juridiction des commissaires. J'entends qu'un tarif est d'entier parcours quand il couvre un trajet partant d'un point en dehors de la Puissance, passant à travers celle-ci, et aboutissant à un point en dehors des limites du pays. Maintenant, si le parlement est si inquiet sur cette question des tarifs directs, il n'est pas difficile d'introduire dans le bill, une clause exemptant ces tarifs de la juridiction des commissaires. M. Tupper donne à la loi un sens un peu différent de la signification qui s'y trouve.

M. BLAKE.—Ai-je compris que votre impression est que le bill s'occupe de tarifs entre d'un point en dehors de la Puissance et un autre situé dans les limites de celle-ci?

M. McCARTHY.—Oui, je voudrais cela. J'appelle tout transport se terminant dans la Puissance une matière appartenant à la juridiction de cette cour.

M. BLAKE.—Par exemple, les tarifs de Chicago à Montréal ou de Liverpool à Montréal?

M. McCARTHY.—Oui, puisqu'ils se terminent dans la Puissance. Je n'ai pas de sentiments hostiles contre la province de Québec ou la cité de Montréal, ou contre les chemins de fer qui y conduisent. J'espère que je serais le dernier à leur faire tort, mais je m'objecte, et je crois que nous devrions tous le faire, à des compagnies de chemins de fer qui disent d'un ton de défi, qu'elles ne se soumettront pas aux lois du pays, et je pense que nous devrions mettre dans nos statuts une loi qui les forcerait à l'obéissance. Voici tout ce que j'ai à dire touchant les tarifs directs, et je pense que beaucoup de ce qui nous a été dit sur ce sujet aurait pu nous être épargné. Je maintiens que nos lois telles qu'elles sont ne nous offrent aucun remède à ces maux en tant que ma province y est concernée.

M. GIROUARD.—Quel bien va nous faire cette cour?

M. McCARTHY.—Beaucoup de bien, parce qu'elle nous offre un remède sommaire, un remède contre lequel il n'y aura pas d'appel. Aujourd'hui, dans la province d'Ontario, vous poursuivez une compagnie devant une cour inférieure, présidée par un juge, la cause est renvoyée devant une autre cour composée de trois juges; puis elle va

devant une cour avec quatre juges, et de là devant une cour avec six juges, et dans quelques cas vous avez à aller plus loin et vous demandez que votre cause soit entendue devant le comité judiciaire du Conseil Privé. Il en résulte, même dans le cas où vous obtenez enfin justice d'une riche corporation, que si vous êtes un jeune homme quand vous entrez en procès vous serez devenu vieux quand vous en sortirez.

M. BERGIN.—Se trouvera-t-il des avocats dans la commission ?

M. McCARTHY.—Il y a aura des avocats dans la commission pour interpreter la loi, et l'homme de bon sens, tel que mon honorable ami, les empêchera de commettre des erreurs de jugement. Maintenant, monsieur, je désirerais vous dire beaucoup plus, mais connaissant l'impatience du comité à amener la question à une conclusion, je pense qu'il vaut mieux céder à ses désirs en terminant mes remarques. Quel que soit le sort de mon bill en comité, je me propose de le soumettre à l'opinion de la chambre où nous aurons peut-être l'occasion de discuter la question davantage, et de l'examiner plus à fond que dans le comité où nous n'avons qu'une couple d'heures chaque matin pour le faire. Je crois que les objections que j'avais à renvoyer ce bill devant ce comité ont été justifiées ; je ne pense pas que les exposés faits par les membres des diverses députations qui vous ont parlé—quoiqu'ils fussent convenables,—aient ajouté quelque chose à ce que nous savions déjà. Nous savons, sans aucun doute, que les chemins de fer font des distinctions. M. Ogilvie nous dit, en plein parlement, que le Grand-Tronc lui donne, à lui, minotier à Goderich, et faisant la compétition aux autres minotiers de l'endroit, un tarif spécial pour Montréal, et M. Bell cherche à justifier ce procédé en disant que cela est fait pour favoriser la politique nationale. J'oserais dire que ces messieurs qui vous ont parlé en faveur des chemins de fer comme représentants de la classe commerciale de la population, ont reçu des privilèges spéciaux et qu'ils ne représentent pas la grande masse du peuple en cette question, comme le comité le trouvera peut-être lui-même avant longtemps.

M. McCALLUM.—Je vois qu'en insérant dans ce bill les clauses 67, 68 et 71 de l'Acte Refondu des chemins de fer, vous voulez donner à la commission le pouvoir de construire des chemins aussi bien que de les administrer ?

M. McCARTHY.—Ceci peut être retranché, et n'a rien à faire avec la commission.

M. McCALLUM.—Alors pourquoi l'y avez-vous mis ?

M. McCARTHY.—Parce que j'ai cru qu'il convenait de le faire. L'hon. monsieur se trompe touchant le pouvoir des compagnies de faire les tarifs. Les compagnies ont le pouvoir de passer des règlements pour l'établissement de leurs tarifs ; mais elles ne peuvent les mettre en opération avant l'approbation du Gouverneur en conseil. Maintenant, tout ce qui est proposé dans ce bill—et ceci est une matière tout à fait distincte de celle que nous avons discutée—c'est que le pouvoir du Gouverneur en conseil d'approuver ces règlements soit transféré aux trois commissaires des chemins de fer. Si cela n'est pas approuvé par le comité, ce n'est pas une partie nécessaire du bill. Et si le comité pense qu'il vaut mieux que le Gouverneur en conseil, et le comité des chemins de fer du Conseil Privé retiennent ce pouvoir, quoique je puisse différer d'opinion, cela peut-être retranché du bill.

SIR CHARLES TUPPER.—M. le Président, je n'ai qu'une seule remarque à faire sur cette question, et cela à propos de l'assertion de M. McCarthy que les compagnies de chemins de fer admettent avoir donné des tarifs différentiels. Par tarifs différentiels, j'entends la pratique de faire payer entre les mêmes points différents taux par différentes compagnies ou individus dans les mêmes circonstances. Je diffère d'opinion avec M. McCarthy sur ce point. Si cela se fait, c'est une violation ouverte de la loi, et je suis informé que les compagnies de chemins de fer nient l'existence de la chose. On m'a accusé mainte et mainte fois, comme ministre des chemins de fer, dans l'administration de l'Intercolonial, de donner des tarifs différentiels. Il est

donné des taux différents entre les mêmes points, mais non dans les mêmes circonstances. Dans l'un des cas, le fret atteignit un certain point et dût payer tel tarif; dans l'autre, il ne l'atteignit pas. En sorte que, quoique le tarif fut différent, le coût de transport n'était pas différent pour différentes personnes dans les mêmes circonstances.

M. WHITE (Renfrew).—Dans le cas que j'ai cité les circonstances étaient exactement les mêmes. Les marchandises étaient les mêmes et elles étaient expédiées des mêmes points aux mêmes points.

M. BLAKE.—J'espère qu'avant la clôture de cette discussion, le gouvernement va nous donner un exposé de ses vues sur cette question. Je suis certain que le comité le recevra avec plaisir.

SIR CHARLES TUPPER.—Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de retenir le comité par de longues remarques sur ce bill. Nous avons eu cette question plusieurs fois devant le parlement et devant le comité, et comme ministre des chemins de fer, chargé de l'administration du département maintenant sous considération, je crois que j'ai exprimé mes vues à ce sujet et devant la Chambre et en comité. Il est admis qu'il est désirable d'amender certains points de la loi des chemins de fer. Mais je ne pense pas qu'il soit possible d'obvier aux difficultés qui se sont présentées dans l'administration de ces chemins par un bill tel que celui produit par mon honorable ami, sans créer de plus grandes difficultés et de plus grands embarras. La question, dans mon opinion, est environnée de difficultés dont il est impossible de se faire une idée trop exagérée. Je prends par exemple l'effet produit sur les fonds publics. Notre pays est jeune comme il a été dit déjà. Quand l'agitation commença en Angleterre pour l'adoption d'une commission des chemins de fer, ceux-ci étaient comparativement dans leur enfance, et on refusa d'adopter aucune suggestion de ce genre avant que le système des chemins de fer devint plus complet. Leur position est entièrement différente de la nôtre, parce qu'on ne voit pas là la compétition incessante contre laquelle ont à lutter nos chemins pour obtenir la plus grande partie du trafic passant à travers le pays, et cependant il a été démontré que, placés comme ils l'étaient dans une île, n'ayant pas à lutter contre la compétition étrangère, les Anglais ont jugé nécessaire d'amener leurs canaux sous l'opération de ce système, parce qu'ils crurent que toutes les industries de transport du pays devaient être réunies. Mon honorable ami ne se propose pas de s'occuper du tout des canaux, mais laisse la compétition par eau libre et sans restrictions contre nos chemins de fer qu'il embarrasse d'une commission. De plus, il a été démontré ici aujourd'hui, qu'après une expérience de plusieurs années, dans un pays admirablement situé pour l'adoption des principes de la commission, le parlement, au lieu d'en être satisfait et de les rétablir, les a laissés expirer, et la commission n'existe plus en Angleterre aujourd'hui parce qu'elle n'a pu accomplir le but pour lequel le parlement et le gouvernement l'avait établie. Et il est prouvé que, par des moyens dont peuvent user les compagnies de chemins de fer, en acquérant des intérêts dans les docks par exemple, elles sont encore capables de favoriser certains ports, de diriger le trafic dans certaines directions et de faire des distinctions, de fait, en faveur de certaine section du pays au dépens d'un autre. Il y a un autre point auquel mon honorable ami n'a pas touché. M. Elliott, je crois, ou un membre du comité, a dit aujourd'hui que \$375,000,000 avaient été employés dans les chemins de fer du pays. Monsieur, cet argent y a été placé sur la foi donnée par le parlement qu'il protégerait ces grands intérêts si intimement unis à la prospérité du pays et sur la foi des actes des Chambres, donnant des garanties aux capitalistes qui ont apporté ces \$375,000,000, en grande partie dans ce pays, pour un objet essentiellement vital à la prospérité du pays. Je dis, avec raison, que le marché monétaire en Angleterre est effrayé de ce que vous faites ici aujourd'hui. Des hommes qui sont à la recherche de capitaux pour développer notre jeune système de chemins de fer, nous disent que les capitalistes étrangers craignent de placer leurs fonds dans des entreprises canadiennes en voyant ce qui se passe dans notre parlement à propos

de ce bill. Nous savons tous combien le capital est timide, et du moment où les hommes à qui l'on demande d'envoyer leurs millions dans le pays pour la construction de nos chemins de fer, s'aperçoivent qu'un cri populaire se fait entendre, pour quelque cause que ce soit, et que le parlement se dispose à entrer en cause et à changer les relations entre le capital employé et le public, il vous devient impossible de faire ce qu'il importe au Canada de faire avant toute chose, c'est-à-dire d'inspirer un sentiment de sécurité parfaite aux capitaux apportés ici et employés sous la foi d'actes du parlement. Comme M. McCallum l'a dit avec raison, ce bill aurait l'effet d'embarrasser le trafic d'entier parcours, car après les explications données par mon honorable ami, il est clair qu'il se propose d'y intervenir, de Chicago à Montréal, par exemple. S'il le fait, quelle en sera la conséquence? Simplement ce qui a été dit au congrès des Etats-Unis l'autre jour, par un de ses membres, dans une discussion sur le même sujet. "Si vous embarrassez notre système," dit-il, "vous allez donner au Grand-Tronc et chasser vers l'embouchure du Saint-Laurent, un trafic qui autrement se rendrait à New-York par les voies américaines."

Ainsi, je dis que si ce bill était passé, vous détourneriez un trafic qui laisse des millions dans le pays en retour du travail employé, et vous favoriserez les compagnies de chemins de fer à chercher un revenu non dans les profits donnés par la compétition qu'elles font pour le trafic étranger, mais chez notre propre peuple, auquel il leur faudra arracher chaque piastre nécessaire à leur maintien, de sorte que le peuple au lieu d'être bénéficié serait perdant par l'opération du bill. Je ne retiendrai pas le comité plus longtemps par d'autres remarques, mais je suis d'opinion, après mon expérience de plusieurs années, après avoir examiné la question sous ses différents aspects, que le peuple se trompe en supposant qu'il existe des tarifs différentiels. Ce que j'appelle tarif différentiel est quand il peut être démontré qu'une compagnie exige un différent prix de transport de différentes personnes entre les mêmes points et dans les mêmes circonstances. Cette pratique, partout où elle existe, mérite la réprobation publique. Elle est contraire à la loi, et devrait être réprimée, et je dis qu'avec la loi telle que nous l'avons dans nos statuts, et avec des légistes aussi éclairés que l'est l'honorable monsieur qui s'est chargé de ce bill, on ne peut manquer d'obtenir justice. Mon expérience m'apprend qu'il n'en est pas ainsi quand des individus attaquent les chemins de fer. Je dis qu'un individu qui poursuit une compagnie de chemin de fer ou un gouvernement devant une cour, a un énorme avantage, parce que toutes les sympathies du jury sont en sa faveur et hostiles à la corporation ou au gouvernement, de sorte que je ne pense pas qu'il soit difficile d'obtenir réparation. Mon honorable ami qui a préparé ce bill, mérite je crois, le plus grand crédit pour le travail qu'il a fait sur cette question, et je crois qu'il est impossible d'être guidé par un désir plus consciencieux de servir les intérêts du peuple que celui dont il fait preuve pour remédier à ces maux; mais je ne crois pas que le temps soit venu d'intervenir dans cette matière. Je crois que nous devons l'examiner avec un plus grand soin encore, comme on l'a fait dans d'autres pays; et il se peut que nous ayons à nommer une commission avec pouvoir de faire paraître devant elle toutes ces corporations de chemins de fer, et qui, au moyen de témoignages pris sous serment pourra s'assurer s'il est de fait ou non que ces tarifs différentiels sont donnés.

M. MITCHELL.—Je ne demande au comité que quelques minutes pour exposer mes vues sur cette question. Jusqu'à ce moment, j'ai été incertain sur la conduite que j'aurais à suivre en cette matière. Je l'ai étudiée avec l'intention de faire mon devoir et de veiller aux intérêts du pays. Mais lorsque je jette mes regards autour de moi et que je vois qu'il existe dans le pays deux grandes corporations, l'une encore dans son enfance, et l'autre dans sa force, lorsque je vois qu'elles vont absorbant tout chemin de fer depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, je pense qu'il est temps de faire quelque chose pour nous défendre contre les dangers d'un monopole aussi menaçant. Si nous n'arrêtons pas cette grande corporation encore dans l'enfance, et cette autre qui a pris des proportions si gigantesques, que ferons-nous s'il arrive qu'elles se donnent la main ou que l'une absorbe l'autre. Le résultat probable du pouvoir croissant de ces deux corporations est qu'après avoir lutté pendant quelque temps l'une contre l'autre, elles finiront par s'unir et qu'elles écrase-



ront le public, s'inquiétant peu de ses intérêts lorsqu'il s'agira de faire prospérer leurs chemins de fer, et lorsque je l'ai vu conférer avec le premier ministre, j'espérais qu'il en résulterait une annonce officielle que le gouvernement allait prendre en main la question. Mon devoir alors eût été clair, j'aurais voté contre le bill. Je ne suis pas certain d'avoir compris parfaitement l'honorable ministre des chemins de fer, mais je n'ai pas compris qu'il ait annoncé la nomination d'une commission de ce genre dans le but de s'assurer de l'état réel des choses. Les abus dans l'administration des chemins de fer dont il a été fait mention ont été niés, puis on a admis leur existence. Je pense donc que ce cas est un de ceux touchant lesquels le gouvernement devrait nommer une commission pour prendre des témoignages, examiner la question, entendre qui que ce soit s'offrant à paraître devant elle ; et alors elle pourrait présenter ensuite une mesure propre à prévenir l'existence de ces abus. Mais il y a un point auquel personne n'a touché, et c'est la protection de la vie. Vous pouvez à peine prendre un journal sans y voir le rapport de quelque mort sur le Grand-Tronc, le Pacifique canadien ou autre ligne, par un accident quelconque. Est-ce que je ne dis pas la vérité ? Tout membre du comité sait que c'est là un fait. Dans les papiers de ce matin encore j'ai vu le rapport d'un accident sur le Grand-Tronc, dans lequel un homme a été tué.

M. GIROUARD.—La commission des chemins de fer va-t-elle faire cesser cela ?

M. MITCHELL.—Une telle commission les forcerait à adopter de meilleurs moyens de protection qu'il n'en est pris actuellement pour protéger la vie. Je dis que l'opinion publique sur cette question devrait engager le gouvernement, s'il étouffe ce bill, à prendre quelque moyen tendant à prévenir la grande perte de vies qui se fait sur ces chemins de fer. Pour conclure, je dirai que si je reçois l'assurance que le gouvernement a l'intention de nommer une commission dont les travaux pourront avoir pour résultat la présentation à la Chambre d'une mesure de ce genre, je voterai contre le préambule du bill, si non, je le supporterai. Non pas que j'en approuve tous les détails, ou que je voie clairement comment le bill pourra être mis en opération, mais comme simple expression d'opinion, et pour presser l'action du gouvernement sur cette matière.

M. BLAKE.—Depuis le moment où mon honorable ami a proposé cette mesure, j'ai exprimé l'opinion qu'il était nécessaire dans l'intérêt du public et des compagnies de chemins de fer qu'il y eut quelqu'enquête sur ces questions de fait qui ont causé tant de discussions et, je crois, de fausses notions dans l'esprit du peuple. Je crois encore que cette nécessité existe, je crois qu'il existe beaucoup d'idées erronées touchant la question des tarifs différentiels, et je ne puis concilier les vues de mon honorable ami sur ce point avec les miennes. Il a dit, par exemple, qu'il jugeait convenable de soumettre à l'opération de ce bill le trafic de Liverpool à Toronto ; c'est-à-dire d'un point en dehors du pays à un point dans la Puissance. Si cela est fait, je dis qu'il est impossible d'exclure de l'opération de ce bill l'autre classe de trafic direct, c'est-à-dire entre deux points tous deux en dehors de la Puissance. Autant que je puis comprendre, le bill propose que de Montréal à Winnipeg le même tarif soit exigé qu'entre Toronto et Winnipeg, et aussi, que le même tarif existe entre Liverpool et Toronto qu'entre Liverpool et Montréal.

Quant à la question des tarifs différentiels donnés à différents individus dans les mêmes circonstances, nous avons l'assertion absolue de M. White qui dit qu'il connaît des cas où cela a été fait. Nous voulons savoir si ces cas particuliers sont en tous points, de vrais cas de transport de fret de même caractère, des mêmes points et dans les mêmes circonstances. C'est là la question réelle. J'aurais désiré que ce bill eût été renvoyé, dès le commencement de la session à un comité spécial peu nombreux où il aurait pu être plus amplement discuté. Je crois que l'impression de ce comité et que l'état des affaires publiques indique que nous ne devrions pas pousser plus loin cette question pendant la session ; et probablement le mode le plus satisfaisant d'en disposer est celui proposé par le ministre des chemins de fer, c'est-à-dire, de nommer une

commission de la Couronne, qui siégera pendant la vacance, et prendra les témoignages des compagnies de chemins de fer et des particuliers sur cette question. Je pense qu'il est important avant de passer une loi de connaître les abus pratiques sur lesquels nous allons légiférer, parce que chacun admet que la législation proposée dans ce cas est d'une très grande portée. Avant d'appliquer le remède nous devons connaître la grandeur du mal. J'espère donc avec l'honorable membre pour Northumberland, que la méthode que nous a laissé entrevoir le ministre des chemins de fer va être mise à exécution et que l'esprit public qui, le ministre des chemins de fer doit l'admettre, est agité jusqu'à un certain point sur cette matière et qui je crois est sujet à se former de très fausses notions sur la question, sera satisfait par un examen complet, juste et approfondi des relations entre ces grandes corporations et le public. Mon honorable ami le député de Simcoe-Nord n'a pas fait de proposition quant à ce qui doit advenir du bill. J'aurais pensé qu'il proposerait le renvoi à un comité. Je ne pense pas que les exposés du préambule puissent être prouvés. J'aurais préféré le renvoi à un sous-comité si la chose eût été possible, mais vu l'état des affaires, cela n'est pas possible, et je crois que la seule méthode pratique de disposer du bill est de renvoyer toute la question à une commission.

M. McCARTHY.—Si le gouvernement veut donner l'assurance dont a parlé mon honorable ami, je serai heureux de retirer le bill. Je pense que ce sera un grand pas de fait dans la bonne direction. Je n'ai aucune crainte que la substance de l'exposé du préambule ne puisse être prouvée. Mais je ne puis accepter l'alternative d'un sous-comité, parce qu'il me semble tout-à-fait impossible qu'aucun progrès puisse être fait dans un sous-comité à une période aussi avancée de la session.

M. MCKENZIE.—Si la recommandation faite au gouvernement est dans le but d'instituer une enquête pour faire ressortir des faits qui justifieraient l'établissement d'une commission, je m'y oppose; je m'oppose à l'intervention du gouvernement dans les transactions commerciales quand il est possible de l'éviter. Je crois que les compagnies des chemins de fer sont plus capables de régler ces questions qu'aucun bureau de trois commissaires, de quelque sens commun que soit doué chacun de ses membres. Je m'oppose de même au bill à cause de l'influence qu'il aurait sur les capitaux du pays. Je ne suis pas, en thèse générale, en faveur de commissions du gouvernement, surtout lorsque nous nommerions pratiquement une commission—comme cela a été fait en d'autres occasions—pour couvrir l'œuvre, ou le défaut d'activité du gouvernement.

M. MITCHELL.—En réponse aux remarques faites par l'honorable député de York-Est (M. McKenzie) je désire dire seulement que mon but en faisant la suggestion était d'obtenir la nomination d'une commission pour s'assurer des faits et rassembler des preuves, mais de n'engager personne à une politique quelconque.

# ÉLECTION DU COMTÉ DE KING, I.P.E.

## PROCÈS-VEREAUX ET RAPPORT

DU

### COMITÉ DES PRIVILÈGES ET ÉLECTIONS.

CHAMBRE DES COMMUNES, 6 mars 1883.

Le comité des Privilèges et Elections s'assemble à dix heures a. m.

*Présents* :—MM. Amyot, Blanchet, Bossé, Cameron (Huron), Casgrain, Colby, Costigan, Davies, Desjardins, Hall, McCarthy, McIntyre, Richey, Robertson (Hamilton), Royal, Shakespeare, Tupper, (Pictou), White (Cardwell).

L'ordre de renvoi est lu comme suit :—

CHAMBRE DES COMMUNES, vendredi, 9 février 1883.

*Résolu*,—Que des comités permanents de cette chambre pour la présente session soient nommés pour les fins suivantes, savoir :

1. *Privilèges et Elections.*
2. Lois exp rantes.
3. Chemins de fer, canaux et télégraphes.
4. Bills Privés.
5. Ordres Permanents.
6. Impressions.
7. Comptes Publics.
8. Banques et Commerce.

9. Immigration et colonisation,—lesquels dits comités auront séparément pouvoir de faire l'examen et de s'enquérir de toutes matières et choses qui pourront leur être déferées par la chambre et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières et d'envoyer quérir les personnes, papiers et documents.

Vendredi, 16 février 1883.

*Il est ordonné*,—Que

M. Abbott,  
 M. Amyot,  
 M. Blake,  
 M. Blanchet,  
 M. Bossé,  
 M. Cameron (Huron),  
 M. Cameron (Victoria),  
 M. Casgrain,  
 M. Colby,  
 M. Costigan,  
 M. Curran,  
 M. Davies,  
 M. Desjardins,  
 M. Ferguson (Leeds et Grenville),  
 M. Hall,  
 M. Laurier,  
 M. Lister,

M. Mackenzie,  
 M. Macmaster,  
 M. McCarthy,  
 M. McIntyre,  
 M. McIsaac,  
 M. Ouimet,  
 M. Patterson (Essex),  
 M. Richey,  
 M. Robertson (Hamilton),  
 M. Royal,  
 M. Shakespeare,  
 M. Tupper (Pictou),  
 M. Weldon,  
 M. Wells,  
 M. White (Cardwell) et  
 M. Woodworth,

composent le dit comité des *Privilèges et Elections.*

Attesté,

J. G. BOURINOT, greffier.

Proposé par M. Richey, secondé par M. Desjardins :

Que M. Blanchet soit nommé président.

Adopté.

Le comité s'ajourne alors.

J. G. BLANCHET, *président.*

ELIE TASSÉ, *greffier.*

CHAMBRE DES COMMUNES, 15 mars 1883.

Le comité des Privilèges et Elections, auquel a été déferé l'affaire de l'élection du comté de King, Ile du Prince-Edouard, s'assemble à onze heures a. m.

Le greffier lit l'ordre de renvoi qui est comme suit :

CHAMBRE DES COMMUNES, 12 mars 1883.

*Il est ordonné.*—Que le rapport transmis par Michael McCormack, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de King, dans l'Ile du Prince-Edouard, à la dernière élection du dit district électoral, avec tous les documents y attachés, soit déferé au dit comité des privilèges et élections ; avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, et de faire un rapport sur cette matière sous le plus bref délai possible.

Attesté.

J. G. BOURINOT, *greffier.*

Le greffier lit aussi les rapports en date du 22 juin 1882 signés par Michael McCormack, officier-rapporteur pour la dernière élection dans le district électoral du comté de King, Ile du Prince-Edouard, lesquels rapports ont été présentés devant la Chambre des Communes, jeudi, le 20 février dernier, par le greffier de la Couronne en Chancellerie.

DISTRICT DU COMTÉ DE KING,  
PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, }

Je certifie par les présentes que l'un des membres élus pour le district électoral du comté de King, conformément au bref ci-joint, comme ayant obtenu la majorité des votes légalement donnés, est *Peter Adolphus McIntyre*, de Souris, dans le comté de King, docteur en médecine, et je certifie, de plus, que *James Edwin Robertson*, de Montague, dans le comté de King, docteur en médecine, candidat à l'élection tenue en vertu du bref ci-joint, paraît, d'après les rapports des divers sous-officiers-rapporteurs, avoir obtenu ensuite le plus grand nombre de votes donnés à telle élection ; et comme il m'a été représenté, lors du compte des votes, par certains des électeurs du dit district électoral ayant droit de voter à telle élection, suivant qu'il ressort des diverses pièces ci-jointes et marquées respectivement des lettres E, F, G, H, et portant mes initiales, que le dit *James Edwin Robertson*, lors de sa nomination comme l'un des candidats à telle élection et à l'époque où elle a été tenue, était un membre déclaré dument élu pour représenter le quatrième district électoral du comté de King dans la Chambre d'Assemblée de la province de l'Ile du Prince-Edouard, et qu'il était pour ce motif déqualifié pour être élu ou déclaré membre de la Chambre des Communes du Canada à la dite élection ;

Je certifie de plus, par les présentes, que *Augustine Colin MacDonald*, de Montague Bridge, dans le comté de King, négociant, candidat dument qualifié à telle élection, a obtenu ensuite le plus grand nombre de votes légalement donnés à telle élection, et je fais, de plus, ce rapport au sujet des dits *James Edwin Robertson* et *Augustine Colin MacDonald*, pour l'information de toutes personnes que cela peut intéresser.

(Signé),

MICHAEL McCORMACK,  
*Officier-rapporteur.*

Attesté,

(Signé), R. POPE,  
Greffier de la Couronne en Chancellerie.

## E.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD, }  
 COMTÉ DE KING, }  
 GEORGETOWN, SAVOIR :— }

A *Michael McCormack*, écuyer, shérif du comté de King, et officier-rapporteur, en vertu du bref d'élection pour le district électoral du comté de King, daté le 18e jour de mai 1882.

Nous, les soussignés, électeurs du district électoral du comté de King compétents à voter à l'élection des députés pour représenter le dit district à la Chambre des Communes tenue le 20e jour de juin 1882, par le présent déclarons,—

Que *James Edwin Robertson* est et était le 13e jour de juin dernier déqualifié comme candidat dans la dite élection parce que le dit *James E. Robertson* était, au jour en dernier lieu mentionné et subséquemment, dûment élu et déclaré élu comme député du quatrième district électoral du comté de King à la Chambre d'Assemblée de l'Île du Prince-Edouard, lequel dit rapport est dûment inscrit au dos d'un bref d'élection émané le 15e jour de mai 1882 et déposé dans le bureau du secrétaire provincial le 27e jour de mai 1882.

Que le dit *James E. Robertson* étant ainsi déqualifié est inéligible comme candidat ou député de la dite Chambre des Communes, et que son élection est en conséquence nulle et de nul effet.

Que *Augustine Colin MacDonald* est le député dûment élu pour le district électoral du comté de King parce qu'il a reçu la majorité des votes légalement donnés.

Daté à Georgetown, ce 2de jour de juin 1882.

Témoins, WM. SANDERSON,  
 " W. S.,  
 " W. S.,  
 " W. S.,  
 " W. S.,  
 " W. S.,

ARCHD. J. MACDONALD,  
 E. B. MUTTART,  
 DENNIS MURPHY,  
 THOMAS S. HENBY,  
 JOHN ROBERTSON,  
 DONALD MOLEOD.

## F.

Je certifie par les présentes que je n'ai pas reçu de *James E. Robertson*, écr., M.D., déclaré élu membre de la Chambre d'Assemblée de l'Île du Prince-Edouard, pour le quatrième district électoral du comté de King, ni d'aucune autre personne, de sa part, de démission du siège du dit *James E. Robertson* comme membre de la dite Chambre d'Assemblée, et que je n'ai reçu aucun avis de telle démission du dit *James E. Robertson*, ni d'aucun membre ou membres de la dite Chambre d'Assemblée, ni d'aucune personne quelconque, de la part du dit *James E. Robertson*.

Daté à Charlottetown, ce 26ème jour de juin, A.D., 1882, à 3 heures p.m.

T. HEATH HAVILAND,

Lieutenant-gouverneur de l'Île du Prince-Edouard.

Témoin,  
 W. W. SULLIVAN,  
 Procureur-général.

## G.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL,  
ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, 26 juin 1882.

Je certifie par les présentes que ce qui suit est la vraie copie d'un rapport écrit au dos d'un bref émané le 15<sup>ème</sup> jour d'avril 1882, pour l'élection de deux membres pour représenter le quatrième district électoral du comté de King dans la Chambre d'Assemblée de cette province, et transmis à ce bureau par le shérif du dit comté, le 27<sup>ème</sup> jour de mai 1882.

" En conformité du bref ci-joint et conformément aux actes de l'Assemblée Générale de l'Ile du Prince-Édouard, j'ai fait publier un avis public et une proclamation. Une cour de nomination a été tenue le lundi, premier jour de mai 1882. Un poll a été demandé, et le lundi, huitième jour de mai 1882, la votation a eu lieu dans les diverses divisions de votation du quatrième district électoral du comté de King. Je déclare maintenant *James E. Robertson* et *Malcolm MacFadyen*, écuiers, comme ayant obtenu une majorité des votes, et les ai déclarés dûment élus, conformément à la loi, pour servir comme membres dans la chambre basse d'assemblée pour le quatrième district électoral du comté de King.

(Signé), " La réponse de  
" MICHAEL McCORMACK,  
" Shérif du comté de King." [L.S.]

" Bureau du shérif,  
" Comté de King,  
" 27 mai 1882."

ARTHUR NEWBURY,  
*Sous-secrétaire provincial.*

## H.

*Extrait de la " Gazette Royale," publiée par autorité.*

CHARLOTTETOWN, ILE DU PRINCE-ÉDOUARD,  
3 juin 1882.

Rapport des membres élus pour servir dans la Chambre d'Assemblée de cette province, pour le comté de King, aux termes des brefs d'élection, en date du 15<sup>ème</sup> jour d'avril 1882.

4<sup>ÈME</sup> DISTRICT ÉLECTORAL.—*James E. Robertson* et *Malcolm MacFadyen*.

RÉCAPITULATION des votes inscrits pour chaque candidat aux divers bureaux de votation dans le district électoral du comté de King, dans la province de l'Île du Prince-Edouard.

Noms des bureaux de votation.	No. des bureaux de votation.	Noms des candidats.				Total.	Bulletins.	
		A. C. Macdonald	P. A. McIntyre.	E. B. Nuttall.	J. E. Robertson.		Rejetés.	Maculés et renvoyés.
Portage Lot 47.....	1	113	126	123	117	247	1	.....
Baltic Lot 46.....	2	72	138	74	103	206	3	.....
Souris East.....	3	69	167	82	147	254	12	.....
Souris Line Road.....	4	26	97	30	71	126	4	2
Rollo Bay Chapel.....	5	57	94	70	81	158	1	.....
Bear River Line Road.....	6	10	108	11	96	120	2	2
Head of Rollo Bay.....	7	55	60	67	48	118	2	.....
Monticello.....	8	10	82	8	77	96	6	2
Head St. Peter's Bay, South.....	9	41	81	38	83	125	3	.....
do North.....	10	53	81	48	81	134	1	1
Webster's Mills.....	11	59	60	61	60	124	1	2
John O'Briens.....	12	80	53	78	51	134	7	.....
St. Andrews.....	13	38	79	37	80	117	.....	.....
Peake's Station.....	14	41	40	34	33	77	.....	1
Red House.....	15	39	105	45	99	149	3	.....
Dundas Court House.....	16	64	66	74	64	148	11	1
Angus McCormack's Lot 54.....	17	114	70	86	35	161	1	1
Head of Cardigan.....	18	87	82	73	95	182	1	7
Findlays.....	19	99	78	90	80	189	11	4
18 Mile Brook.....	20	124	57	109	49	177	1	4
Edmunds.....	21	44	10	31	11	50	.....	.....
Whim Road Cross.....	22	61	37	50	54	109	1	.....
Montague Bridge.....	23	79	69	62	90	163	3	.....
St. Mary's Road.....	24	111	46	107	57	171	4	.....
Sentners.....	25	119	62	103	66	184	4	4
High Bank.....	26	64	42	64	46	112	1	.....
Creighton's.....	27	82	66	83	73	143	14	12
Georgetown.....	28	30	63	118	58	191	6	.....
		1,911	2,124	1,854	2,002	4,163	104	43

MICHAEL McCORMACK,  
Officier-rapporteur.

27 juin 1882.

Après quelque discussion, M. COLBY propose, secondé par M. McMASTER :—

Que le comité s'ajourne à mardi prochain, le 27 du mois courant, à dix heures, à.m., et qu'il soit donné avis de telle séance à J. E. Robertson et A. C. Macdonald mentionnés par l'officier-rapporteur, dans son rapport spécial sur l'affaire d'élection du comité de King, Ile du Prince-Edouard, afin qu'ils puissent comparaitre devant le dit comité, s'ils désirent le faire.

La motion est adoptée, et le comité s'ajourne.

J. G. BLANCHET, président.

ELIE TASSÉ, greffier.

## CHAMBRE DES COMMUNES, 20 mars 1883.

Le comité des Privilèges et Elections auquel a été déferée l'affaire de l'élection du comté de King, Ile du Prince-Edouard, s'assemble à dix heures a.m.

*Présents* :—MM. Abbott, Amyot, Blake, Blanchet, Bossé, Cameron (Huron), Cameron (Victoria), Casgrain, Colby, Costigan, Curran, Davies, Desjardins, Hall, Mackenzie, Macmaster, McCarthy, McIsaac, Richey, Robertson (Hamilton), Shakespeare, Tupper (Pictou), Weldon, Wells, White (Cardwell), et Woodworth.

M. BLANCHET au fauteuil.

M. AUGUSTINE COLIN MACDONALD, et M. JAMES EDWIN ROBERTSON, mentionnés par l'officier-rapporteur dans son rapport spécial sur l'affaire d'élection du comté de King, Ile du Prince-Edouard, auxquels il avait été donné avis de la séance convoquée pour aujourd'hui, sont aussi présents.

M. GORMULLY déclare qu'il agit comme conseil de M. Macdonald.

M. ROBERTSON dit qu'il n'a pas de conseil.

M. MCCARTHY, membre du comité, propose que les parties intéressées fassent l'exposé des faits.

M. AMYOT, du comité, adresse alors les questions suivantes à M. James Edwin Robinson :—

Q. Quelle était la date de la dernière élection générale pour la Législature locale de l'Ile du Prince-Edouard ?—Le 8e jour de mai dernier.

Q. Et vous avez été élu ce jour-là pour le district de King ?—J'ai été élu pour le quatrième district électoral du comté de King, qui est divisé en cinq districts. C'était une élection générale pour la Chambre d'Assemblée de l'Ile du Prince-Edouard.

M. MACKENZIE proteste ici contre ce mode de procédure. Après quelque discussion il est proposé par M. MCCARTHY, secondé par M. AMYOT, que James E. Robertson, éer., M. D., mentionné au rapport de l'officier-rapporteur du comté de King, Ile du Prince-Edouard, soit examiné par et devant ce comité.

M. MCKENZIE propose en amendement :

Que ce comité n'est pas préparé à recevoir aucun exposé que le dit James E. Robertson pourrait faire volontairement.

L'amendement est perdu et la motion principale est adoptée.

M. AMYOT, du comité, pose alors les questions suivantes à M. James E. Robertson :

Q. Quel jour avez-vous envoyé votre démission comme membre local, élu comme dit ci-dessus ?—J'ai envoyé ma démission le 12 juin.

Q. A qui avez-vous envoyé votre démission, et dans quelle forme ?—J'ai envoyé ma démission à deux membres de la Chambre d'Assemblée de l'Ile du Prince-Edouard, le Dr McLaren et le Dr McFadyen, par écrit et dans la forme prescrite par notre loi locale. J'ai donné personnellement ma démission au Dr MacFadyen.

Q. Veuillez dire quel jour vous avez délivré votre démission au Dr MacFadyen, et quel jour vous l'avez envoyée au Dr McLaren et dans quelle forme vous l'avez envoyée ?—J'ai délivré ma démission au Dr MacFadyen personnellement le 12 juin et je la portai au bureau du Dr McLaren le même jour, croyant le trouver chez lui. Il était alors absent. Je laissai ma démission à son bureau, et je m'enquis de lui, le matin suivant, le 13, s'il l'avait reçue. Il dit qu'il l'avait reçue.

Q. Quel heure du jour était-il quand vous avez ainsi délivré votre démission ?—Je ne puis dire exactement. C'était dans l'après-dîner.

M. MCCARTHY, du comité, pose les questions suivantes à M. James E. Robertson :

Q. L'élection dans laquelle vous avez été élu, était-elle une élection générale ?—C'était une élection générale pour la législature locale.



Q. L'assemblée législative s'était-elle réunie avant la date de l'élection générale pour la Chambre des Communes ?—Non.

M. AMYOT, du comité, fait la question suivante à M. James E. Robertson :

Q. Est-ce avant ou après quatre heures que vous avez offert votre résignation ?—Je ne puis me rappeler l'heure exacte. C'était dans l'après-midi.

M. MCCARTHY, du comité, pose la question suivante à M. James E. Robertson :

Q. Voulez-vous bien dire en vertu de quelle clause de la loi vous prétendiez offrir votre démission ?—En vertu de notre loi locale, qui donne à tout membre la faculté d'envoyer sa démission à deux membres de la Chambre d'Assemblée quand l'Orateur n'est pas élu, quand il n'y a pas d'Orateur ou que lui-même est l'Orateur.

M. AMYOT, du comité, pose la question suivante à M. James E. Robertson :

Q. Pouvez-vous dire quelle était la formule de votre démission ?—Je ne puis donner la phraséologie de ma démission, de mémoire. Je n'en ai pas gardé copie.

Q. Votre dite démission a-t-elle été envoyée au lieutenant-gouverneur de l'Île du Prince-Edouard, et quel jour ?—Je ne puis dire quand ma démission a été envoyée au lieutenant-gouverneur.

M. MCCARTHY, du comité, pose les questions suivantes :

Q. Les bureaux de votation pour la quatrième division électorale du comté de King sont-ils les mêmes, en tant que cette partie du collège électoral est concernée, que ceux de la division électorale du comté de King ?—Autant que je puis m'en rappeler, ils sont exactement les mêmes.

Q. Veuillez s'il vous plaît nommer les divisions de votation comprises dans le quatorzième district électoral du comté de King ?—Les divisions de votation sont Creightons, High-Bank, Sentners, St. Mary's Road, Montague Bridge, Whim-Road Cross et Edmunds.

Sur motion de M. MCCARTHY, le comité s'ajourne à demain, 10 heures a.m.

J. G. BLANCHET,

Président.

ELIE TASSÉ, greffier.

#### CHAMBRE DES COMMUNES, 21 mars 1883.

Le comité des Privilèges et Elections auquel a été déferée l'affaire de l'élection du comté de King, Île du Prince-Edouard, s'assemble à 10 heures a.m.

Présents :—

Messrs Amyot, Blake, Blanchet, Cameron (Victoria), Cameron (Huron), (Huron), Colby, Curran, Davies, Desjardins, Hall, Laurier, Lister, Mackenzie, McMaster, McCarthy, McIntyre, McIsaac, Richey, Robertson (Hamilton), Shakespeare, Tupper (Pictou) Weldon, White (Cardwell) et Woodworth.

M. BLANCHET, au fauteuil.

M. AUGUSTIN COLIN MACDONALD et M. JAMES EDWIN ROBERTSON mentionnés par l'officier-rapporteur, dans son rapport spécial sur l'affaire d'élection du comté de King, Île du Prince-Edouard, sont aussi présents :

Les minutes de la dernière séance ayant été lues, M. James E. Robertson dit qu'il veut corriger certaines assertions contenues dans les dites minutes.

Il dit alors :

“ Je n'ai pas offert ma démission dans l'après-midi du 12 de juin, mais dans l'avant-midi du 13, et avant ma nomination comme candidat à la Chambre des communes.”

Il dit aussi :

“ Je n'ai pas donné ma démission au Dr MacFadyen mais à M. Malcolm MacFadyen.”

M. AMYOT, du comité, pose alors les questions suivantes à M. James E. Robertson.

Q. A l'élection générale susdite pour la législature locale, l'officier-rapporteur pour le quatrième district électoral du comté de King, était-il la même personne qui a agi comme officier-rapporteur lors de l'élection générale de la Puissance pour le district électoral du Comté de King, tenue le 20 juin 1882 ?—Oui, la même personne.

Q. Pouvez-vous dire quel jour le rapport de votre dite élection locale a été reçu au bureau du secrétaire colonial de l'Île ou Prince-Edouard ?—Je ne puis le dire.

Le greffier de la couronne en Chancellerie produit alors le rapport,

M. ROBERTSON (Hamilton), du comité, pose les questions suivantes à M. James E. Robertson :

Q. Comment vous êtes-vous aperçu que vous aviez fait une erreur hier en disant que votre démission avait été délivrée à M. M. MacFadyen et M. McLaren dans l'après-midi du 12 juin ?—C'était une erreur. Je voulais dire "*dans l'avant-midi.*" C'est la première chose que je fis le matin. N'ayant pas mes notes sur moi, j'étais sous l'impression, hier, que la nomination avait eu lieu le 12 ; mais, m'étant assuré que le jour de la votation se trouvait le 20, j'en ai conclu que la nomination avait nécessairement eu lieu le 13 de juin.

M. CAMERON (Victoria), du comité, pose alors les questions suivantes à M. James E. Robertson :—

Q. Quand vous dites que vous avez donné votre démission, entendez-vous par là que vous avez signé ce papier ou que vous l'avez passé aux deux membres ?—J'écrivis le jour précédent ma démission et la donnai aux deux membres le matin du jour de la nomination.

Q. A quelle heure du jour l'avez-vous signée et donnée à chaque membre ?—Je ne peux dire l'heure exacte. C'était dans l'avant-midi, avant onze heures a.m. Je signai ma résignation le jour précédent.

Q. L'avez-vous délivrée à chacun des deux membres avant les procédés de nomination pour l'élection de la Puissance ?—Oui.

Q. Y a-t-il eu session de la législature locale entre l'élection en mai 1882 et le 30 juillet 1882 ?—Il n'y a pas eu de session.

M. MCCARTHY, du comité, pose alors la question suivante à M. James E. Robertson :

Q. Avez-vous, à la nomination des candidats pour le quatrième district électoral de King, ou à la cour tenue pour l'ouverture de l'élection, délivré une cédule au shérif, contenant, ou semblant contenir, les détails de votre qualification, et ayant ou semblant avoir au bas le serment de qualification requis par la loi ?

M. WELDON propose que cette question ne soit pas posée à M. James E. Robertson, et la motion est perdue sur la division suivante :—

POUR :—MM. Blake, Cameron (Huron), Casgrain, Davies, Lister, Mackenzie McIntyre, McIsaac, Weldon.—Total, 9.

CONTRE :—MM. Amyot, Colby, Curran, Desjardins, Hall, Macmaster, McCarthy, Robertson (Hamilton), Shakespeare, Tupper (Pictou), White, Woodworth.—Total, 12.

M. MCCARTHY, du comité, pose alors la question suivante à M. James E. Robertson :—

Q. Avez-vous, à la nomination des candidats pour le quatrième district électoral de King, ou à la cour alors tenue pour l'ouverture de l'élection, délivré une cédule au shérif, contenant ou semblant contenir les détails de votre qualification, et ayant ou semblant avoir au bas le serment de qualification requis par la loi ?—La chose est si ancienne que je ne puis m'en rappeler, et je ne me sens pas disposé à répondre.

M. WELDON propose, secondé par M. DAVIES, que le président soit autorisé à prendre les mesures nécessaires pour faire venir les documents suivants :—

1. La démission de James E. Robertson, écr., M. D., comme membre de la

Chambre d'assemblée pour le quatrième district du comté de King, Ile du Prince-Edouard, à MM. MacFadyen et McLaren.

2. Aucun avis ou certificat envoyé par MM. MacFadyen et McLaren au lieutenant-gouverneur.

3. Aucun mandat émané en conséquence pour un nouveau bref par le lieutenant-gouverneur.

4. Le bref émané pour une nouvelle élection et le rapport qui s'ensuit.

5. Les journaux de la présente session de la Chambre d'assemblée de l'Ile du Prince-Edouard, montrant quelles personnes siègent et votent comme membres de cette Chambre pour le dit quatrième district électoral du comté de King.

6. Aussi toutes déclarations, affirmations et serments faits et prêtés par aucunes personnes avant de prendre leurs sièges comme membres du dit quatrième district électoral du comté de King, dans la présente Chambre d'assemblée, en vertu des lois de la province de l'Ile du Prince-Edouard, ou autres documents suggérés par aucun membre du comité.

La motion est adoptée.

M. AMYOT fait aussi une motion demandant les documents suivants :—

1. Copie certifiée du bref d'élection adressée au shérif du comté de King, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, lui ordonnant de tenir une élection de député : à la Chambre d'Assemblée du 4<sup>e</sup> district électoral du comté de King, le dit bref daté du 15 avril A.D. 1882, aussi copie du rapport du shérif et de tous endossements sur celui-ci, ainsi que de tous documents s'y rapportant.

2. Copie certifiée de la cédule de qualification de James Edwin Robertson, candidat à la représentation du dit 4<sup>e</sup> district électoral de King à l'élection locale tenue en vertu du bref ci-dessus, et du serment de qualification du dit Robertson le 1<sup>er</sup> mai A.D. 1882 devant M. McCormack, shérif du comté de King.

3. Un certificat sous la signature du secrétaire provincial montrant la date de réception du rapport du dit bref par le shérif au bureau du secrétaire provincial ou colonial de l'Ile du Prince-Edouard.

4. Certificat montrant à quelle date le lieutenant-gouverneur a reçu la résignation de M. J. E. Robertson, et de qui il l'a reçue.

5. Copies certifiées des lettres ou télégrammes envoyés au dit Robertson, par le lieutenant-gouverneur ou avec sa sanction, touchant cette matière, et des réponses de celui-ci, s'il en existe.

La motion est adoptée.

Et le comité s'ajourne à jeudi, le 29 courant à 10 heures a.m.

J. G. BLANCHET, président.

ELIE TASSÉ, greffier.

#### CHAMBRE DES COMMUNES, 29 mars 1883.

Le comité des privilèges et élections auquel a été déferé l'affaire d'élection du comté de King, Ile du Prince-Edouard, s'assemble à 10 heures a.m.

Présents :—

MM. Amyot, Blake, Blanchet, Bossé, Cameron (Huron), Cameron (Victoria), Casgrain, Desjardins, Hall, Laurier, Macmaster, McCarthy, McIntyre, McIsaac, Ouimet, Richey, Shakespeare, Robertson (Hamilton), Tupper (Pictou), Wells, White (Cardwell), et Woodworth.

M. BLANCHET au fauteuil.

Le procès-verbal ayant été lu et approuvé, le président annonce que le greffier a télégraphié au secrétaire provincial de l'Ile du Prince-Edouard demandant les documents mentionnés dans la motion faite par MM. Weldon et Amyot, à la dernière séance du comité, et qu'il a reçu la réponse suivante :—

N° 1]

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 22 mars 1883.

“ A ELIE TASSÉ, *greffier du comité des Privilèges et Elections,*  
 “ *Chambre des Communes.*

“ Les documents certifiés que vous demandez seront envoyés aussitôt qu'ils pourront être copiés.

“ ARTHUR NEWBERRY,  
 “ *Assistant-secrétaire provincial.*”

N° 2]

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 28 mars 1883.

“ A ELIE TASSÉ, *greffier du comité des Privilèges et Elections,*  
 “ *Chambre des Communes.*

“ Documents certifiés demandés mis à la poste le 26. Ont probablement traversé le détroit hier.

“ ARTHUR NEWBERRY,  
 “ *Assistant-secrétaire provincial.*”

Le PRÉSIDENT dit qu'il n'a pas encore reçu les documents et le comité s'ajourne à mercredi, le 3 avril, à 10 heures a. m.

J. G. BLANCHET, *président,*

ELIE TASSÉ, *greffier.*

CHAMBRE DES COMMUNES, 4 avril 1883.

Le comité des privilèges et élection auquel a été déféré l'Election du comté de King, Ile du Prince-Edouard, s'ajourne à mardi, le 10 courant, à 10 heures a. m., vu qu'il n'y a pas de quorum; les membres qui suivent étant seuls présents :

MM. Amyot, Blake, Blanchet, Bossé, Cameron (Huron), Davies, Mackenzie, Macmaster, McIntyre, McIsaac, Ouimet, Tupper (Pictou), et White (Cardwell).

J. G. BLANCHET, *président.*

ELIE TASSÉ, *greffier.*

CHAMBRE DES COMMUNES, salle n° 8, 10 avril 1883.

Le comité des privilèges et élections auquel a été déférée l'affaire d'élection du comté de King, Ile du Prince-Edouard, s'assemble à 10 h. a. m.

PRÉSENTS,—MM. Amyot, Blake, Bossé, Cameron (Victoria), Casgrain, Colby, Costigan, Davies, Desjardins, Ferguson (Leeds et Grenville) Hall, Laurier, Mackenzie, Macmaster, McCarthy, McIntyre, Ouimet, Richey, Robertson (Hamilton), Weldon, White (Cardwell), et Woodworth.

M. Blanchet au fauteuil.

Le procès-verbal de la dernière séance ayant été lu et approuvé, le greffier annonce qu'il a reçu de l'honorable Donald Ferguson, secrétaire provincial, Ile du Prince-Edouard, les documents suivants, concernant l'affaire d'élection du comté King, Ile du Prince Edouard :

1. Bref d'élection adressé au shérif du comté de King, Ile du Prince-Edouard, lui ordonnant de tenir une élection de deux députés à la Chambre d'Assemblée, pour le quatrième district électoral du dit comté, en date du 15 avril 1882.
2. Endossement sur icelui par le shérif du comté de King, indiquant le jour où il a reçu le dit bref.
3. Rapport du shérif écrit au dos du dit bref, déclarant les deux membres y mentionnés dûment élus.
4. Endossement montrant la date de la réception du dit bref et du rapport du shérif au bureau du secrétaire provincial.
5. Certificat du secrétaire provincial attestant que les documents qui y sont mentionnés sont de vraie copies.

6. Cédule de qualification de James E. Robertson, candidat à l'élection locale tenue en vertu du dit bref, assermentée devant le shérif.

7. Lettre du Dr Robertson au lieutenant-gouverneur, au sujet de la remise de son siège à la Chambre d'assemblée, en date du 29 juin 1882.

8. Lettre du procureur général à MM. Malcolm MacFadyen et Peter McLaren, M. D., au sujet de la démission du Dr Robertson, datée du 3 juillet 1882.

9. Copie de la démission de James E. Robertson, comme député du quatrième district électoral du dit comté, adressée à MM. MacFadyen et McLaren, avec endossement indiquant la date de sa réception par le lieutenant-gouverneur.

10. Avis de la démission du Dr Robertson, envoyé par MM. MacFadyen et McLaren au lieutenant-gouverneur.

11. L'ordre du lieutenant-gouverneur d'émaner un nouveau bref pour l'élection d'un député dans le dit district, afin de remplir le siège rendu vacant par la démission du dit Dr Robertson.

13. Copie du dit bref.

14. Endossement sur le dit bref de la date de sa réception par le shérif.

15. Rapport du shérif déclarant l'honorable Samuel Prowse dûment élu. écrit au dos du dit bref.

16. Endossement sur le dit bref indiquant la date de réception du bref et du rapport du shérif, au bureau du secrétaire provincial.

17. Certificat du greffier en chef de la Chambre d'assemblée de cette province mentionnant quels sont les membres qui siègent et votent pour le quatrième district électoral du comté de King dans la présente session de la dite Chambre, et la formule du serment prêté par eux, avant d'occuper leurs sièges, tel que requis par la loi.

Le président informe le comité qu'il a télégraphié au secrétaire provincial de l'Île du Prince-Edouard, demandant l'enveloppe qui couvrait la copie de la lettre de démission, et l'avis de démission du Dr. Robinson envoyé au lieutenant-gouverneur par MM. MacFadyen et McLaren, et qu'il a reçu la réponse suivante :

CHARLETTETOWN, I.P.-E., 7 avril 1883.

“ J. G. BLANCHET, M.P.,

“ Chambre des Communes.

“ L'enveloppe requise envoyée par la poste aujourd'hui.

“ ARTHUR NEWBERRY,

“ Assistant secrétaire provincial.

( Voir appendice.)

M. DAVIES, du comité, pose les questions suivantes à M. James E. Robertson :—  
Q. A-t-il été fait ou déposé quelque protêt ou objection à votre nomination comme candidat à la Chambre des Communes pour le comté de King, le jour de votre nomination ?—Il n'y en a pas eu.

Q. Quelque protestation ou objection a-t-elle été faite ou publiée contre votre nomination avant le jour de la votation ?—Aucune protestation ou objection n'a été faite ou publiée.

Q. A-t-on à votre connaissance publié ou donné aux électeurs quelque avis, avant le jour de votation, que vous étiez inéligible ou incapable d'être élu à cette élection ? Aucun à ma connaissance.

Q. Avez-vous jamais siégé à la Chambre d'Assemblée locale, ou vous y êtes-vous présenté pour y prêter serment et prendre votre siège après votre élection en mai dernier ?—Non, je ne l'ai pas fait.

M. WELDON fait la question suivante à M. James E. Robertson :—

Q. A quelle époque la première session de l'Assemblée locale a-t-elle eu lieu ?—La Chambre siège à l'heure qu'il est, elle a été convoquée en mars. J'ai oublié la date.

M. McCARTHY, propose :—Qu'il appert, par la déclaration faite par M. James Elwin Robertson, écr., au comité, et par les pièces et documents soumis à l'examen

du comité, que le dit J. E. Robertson était, lors de la tenue de l'élection pour le district électoral du comté de King, membre de l'Assemblée législative de la province de l'Île du Prince-Edouard, pour la quatrième division électorale du comté de King, ayant été élu comme tel le 8e jour de mai 1882, élection dont il a été fait rapport au secrétaire provincial le 27 mai 1882.

Qu'il soit résolu, que dans l'opinion du comité, le dit James Edwin Robertson était déqualifié, ou incapable de se porter comme candidat, ou d'être élu membre de la Chambre des Communes pour le dit district électoral.

M. DAVIES propose en amendement :—

Que, considérant que, par la loi de l'Île du Prince-Edouard, tout candidat à l'élection comme membre de la Chambre d'Assemblée doit être saisi et en possession à titre de franc tenancier ou à bail, de biens-fonds d'une valeur de £50 en sus de toutes dettes sur iceux, pendant une période d'au moins douze mois avant l'attestation du bref d'élection, et qu'il est pourvu par la 12e clause, de la 19e Victoria, chap. 21, que tout tel candidat devra au temps de sa nomination délivrer à l'officier-rapporteur une cédule contenant les détails de telle qualification et prètera en même temps serment qu'il est en possession de la qualification telle que requise et mentionnée en cette cédule. Et, considérant qu'il est de plus pourvu, par la 75e clause du dit statut qu'aucune personne ne pourra être élue membre de la dite législature à moins que, en addition à la possession de la dite qualification, avant d'être présenté pour prendre possession de son siège dans la Chambre d'Assemblée, elle ne prête un des serments prescrits aux membres dans la cédule au dit acte, touchant la possession à titre de franc tenancier ou à bail de biens-fonds suivant que la nature de sa qualification l'exige.

Et, considérant qu'il a été démontré par les témoignages qu'aucune session de la législature de l'Île du Prince-Edouard n'a été tenue après l'élection générale de la province le 8e jour de mai et avant le 13e jour de juin, et que le dit James E. Robertson ne s'est pas présenté pour prendre son siège pour le 4e district électoral du comté de King, à la dite Chambre d'assemblée, et n'a jamais prêté le serment prescrit par la 75e clause, et ne s'est ainsi jamais conformé aux dispositions de la loi nécessaires pour constituer une personne membre de la dite Chambre d'assemblée. Et, considérant qu'il est de plus démontré par les témoignages que, avant la première convocation de la dite Chambre d'assemblée un nouveau bref d'élection a été émané pour l'élection d'un membre pour le 4e district électoral au lieu et place du dit James E. Robertson, et qu'en conformité de tel bref une nouvelle élection a été tenue le jour de juillet 1882, et que Samuel R. Prowse a été élu à la dite Chambre d'assemblée pour le quatrième district électoral du comté de King, qu'il a depuis lors prêté serment et pris son siège dans la Chambre d'assemblée, et qu'il y siège maintenant comme membre reconnu du dit 4e district électoral du comté de King, et que la dite assemblée locale de la dite province de l'Île du Prince-Edouard, depuis sa convocation, n'a pas reconnu le dit James E. Robertson comme le député du dit 4e district électoral du comté de King à la dite assemblée locale, mais a reconnu le dit Samuel R. Prowse, élu au lieu et place du dit Robertson, comme tel membre.

En conséquence, qu'il soit résolu, que dans l'opinion de ce comité, le dit James E. Robertson n'était pas membre de la Chambre d'assemblée de l'Île du Prince-Edouard, le 13e jour de juin dernier, suivant la teneur de l'acte de législation de la 36e Vict., chap. 2 (1873), et conséquemment était éligible lors de l'élection pour la Chambre des Communes du Canada.

L'amendement étant mis aux voix est perdu sur la division suivante :—

POUR :—MM. Blake, Casgrain, Davies, Laurier, Mackenzie, McIntyre, Weldon—7.

CONTRE :—MM. Amyot, Bossé, Colby, Costigan, Desjardins, Ferguson (Leeds et Grenville), Hall, Macmaster, McCarthy, Ouimet, Richey, Robertson (Hamilton) White (Cardwell), et Woodworth—14.

La motion principale est adoptée sur la même division, renversée.

M. Weldon propose que, —Considérant que par l'acte des Elections Fédérales de 1874, il est pourvu à la manière de faire la nomination des candidats ; et qu'il est

aussi pourvu que si un candidat proposé a été rejeté par l'officier-rapporteur pour ne s'être pas conformé aux dispositions de l'acte, celui-ci doit en faire mention dans un rapport au greffier de la Couronne en Chancellerie.

Et considérant qu'après qu'un candidat a été nommé et déclaré candidat par l'officier-rapporteur, son nom ne peut plus être retiré excepté par lui-même, tel que prescrit par la vingt-cinquième clause du dit acte.

Et considérant que, dans et par la cinquante-neuvième clause, l'officier-rapporteur est requis, après avoir reçu les boîtes de scrutin, de procéder à leur ouverture, en la manière indiquée par cette clause, et d'additionner le nombre de votes donnés à chaque candidat d'après l'état contenu dans les différentes boîtes de scrutin remises par les députés officiers-rapporteurs, et que " le candidat qui, le total des votes étant fait, sera trouvé ayant la majorité des votes, sera alors déclaré élu."

Et considérant que par l'acte passé dans la session de 1848 en amendement au dit acte, il est de plus prescrit que dans le cas d'un nouveau compte des votes, le candidat qui sera trouvé ayant la majorité des votes ainsi recomptés sera déclaré élu.

Et considérant que dans le cas d'égalité des votes, l'officier-rapporteur donnera son vote prépondérant.

Et considérant qu'il appert que Peter Adolphus McIntyre, James Edwin Robertson, Augustine Colin Macdonald et E. B. Muttart ont été nommés, le treizième jour de juin dernier, comme candidats pour représenter le district électoral du comté de King, Ile du Prince-Edouard, nominations qui furent reçues et acceptées par l'officier-rapporteur sans objection ou protêts et que le dit officier-rapporteur a dûment donné avis aux électeurs du dit district des noms de ces candidats et les a déclarés tels.

Et considérant aussi qu'avant le jour de votation aucun protêt n'a été fait ni aucun avis donné aux électeurs du dit district, que le dit James E. Robertson n'était pas qualifié à être nommé et qu'il était inhabile à être élu membre de la Chambre des Communes.

Et considérant qu'après l'addition des votes par l'officier-rapporteur, conformément au dit acte, il a été trouvé que le dit Peter Adolphus McIntyre avait 2,124 votes, et le dit James E. Robertson avait 2,002 votes, étant une majorité des votes donnés à la dite élection.

Et considérant que le dit officier-rapporteur a déclaré le dit Peter Adolphus McIntyre comme dûment élu, mais n'a pas rapporté le dit James Edwin Robertson parce qu'il lui avait été représenté que le dit James Edwin Robertson, pour les raisons alléguées dans la dite représentation, était déqualifié et ne pouvait être déclaré élu comme membre des Communes à la dite élection.

Et considérant que les électeurs du dit district, par suite du défaut où de la négligence de l'officier-rapporteur de faire son rapport conformément à la loi, ont été privés jusqu'à présent des représentants à la Chambre des Communes auxquels ils ont droit, ainsi que d'une décision des tribunaux du pays sur la validité de la dite élection, en faisant connaître lequel des candidats a droit à un siège.

En conséquence qu'il soit résolu, que c'est l'opinion du comité que, par l'Acte des élections fédérales, de 1874, après qu'un candidat a été accepté comme dûment nommé par l'officier-rapporteur, et annoncé aux électeurs, par lui, comme tel candidat, l'officier-rapporteur n'a pas le pouvoir ou le droit de rejeter tel candidat, ou, s'il a la majorité des votes, après que ceux-ci ont été comptés, de refuser de le déclarer comme étant élu :

Qu'il est du devoir de l'officier-rapporteur, après le compte des votes, de déclarer élu le candidat ou les candidats ayant une majorité des votes, laissant à tout électeur mécontent le soin de s'adresser par pétition aux tribunaux du pays.

Et qu'il soit résolu de plus que dans le cas de l'élection récente du district du comté de King, Ile du Prince-Edouard, il était du devoir de Michael McCormack, l'officier-rapporteur, de déclarer et faire rapport que les dits Peter Adolphus McIntyre et James E. Robertson, ayant été trouvés après le compte des votes à la dite élection, avoir reçu la majorité de ces votes, étaient dûment élus comme membres de la Chambre des Communes pour le dit district électoral.

M. McCARTHY propose en amendement :—

Qu'en vertu de l'Acte du parlement du Canada passé dans la 36e année du règne de Sa Majesté et intitulé : " Un acte pour obliger les membres des législatures locales dans les provinces, où le double mandat n'est pas permis, de résigner leurs sièges avant de se porter candidats à la représentation dans le parlement fédéral," loi qui, par l'Acte admettant et constituant l'Île du Prince-Edouard comme étant une des provinces de la Puissance du Canada, est applicable à cette province, il est statué que, si aucun membre de la législature provinciale dans laquelle, par la loi de la province, les membres du Sénat ou de la Chambre des Communes sont rendus inhabiles à être élus, à siéger ou voter dans la Chambre d'Assemblée de cette province, reçoit, malgré sa déqualification, une majorité des votes à aucune telle élection, telle majorité de votes doit être rejetée, et qu'il sera du devoir de l'officier-rapporteur de déclarer élue la personne qui vient ensuite avec le plus grand nombre de votes.

Et considérant que par les dispositions de l'Acte de l'Assemblée législative de la province de l'Île du Prince-Edouard passé dans la 39e année du règne de Sa Majesté, et intitulé " Un acte pour assurer l'indépendance de l'Assemblée générale," les membres du Sénat et de la Chambre des Communes sont inéligibles comme membres du Conseil législatif ou de la Chambre d'Assemblée, et qu'il est conséquemment illégal pour eux d'y siéger ou d'y voter.

Qu'il soit en conséquence résolu—que, conformément au dit statut, la majorité de votes donnés au dit James E. Robertson, a été rejetée, et que c'était le devoir de l'officier-rapporteur, de rapporter Augustine Colin Macdonald, le candidat ayant le plus grand nombre de votes ensuite, comme membre pour le dit district électoral du comté de King, et que le rapport soit amendé dans ce sens.

Après quelque discussion,—M. Casgrain propose l'ajournement du comité à demain 10 heures a. m.—Adopté.

J. G. BLANCHET, *président*.

ELIE TASSÉ, *greffier*.

CHAMBRE DES COMMUNES, 11 avril 1883.

Le comité des Privilèges et Elections, auquel a été déferée l'affaire d'élection du comté de King, s'assemble à dix heures a. m.

*Présents* :—MM. Amyot, Blake, Bossé, Cameron (Huron); Casgrain, Cameron (Victoria), Colby, Costigan, Curran, Davies, Desjardins, Ferguson (Leeds et Grenville), McIntyre, Hall, Laurier, Mackenzie, Macmaster, McCarthy, McIsaac, Ouimet, Patterson (Essex), Richey, Robertson (Hamilton), Royal, Shakespeare, Weldon, White (Cardwell), Woodworth.

M. BLANCHET, au fauteuil.

Le procès-verbal de la dernière séance ayant été lu et approuvé,—

M. WELDON propose que considérant que par l'acte des élections fédérales de 1874, il est pourvu à la manière de faire la nomination des candidats, et qu'il est de plus pourvu que si un candidat est rejeté par l'officier pour ne s'être pas conformé aux dispositions de l'acte, celui-ci doit en faire rapport au greffier de la Couronne en Chancellerie.

Et considérant qu'après avoir été nommé et déclaré candidat par l'officier-rapporteur, son nom ne peut plus être retiré excepté par lui-même, tel que prescrit par la vingt-cinquième clause du dit acte.

Et considérant que dans et par la cinquante-neuvième clause, l'officier-rapporteur est requis, après avoir reçu les boîtes de scrutin, de procéder à leur ouverture; en la manière indiquée par cette clause, et d'additionner le nombre de votes donnés à chaque candidat, et après l'état contenu dans les différentes boîtes de scrutin remises par les députés officiers-rapporteurs et que le candidat qui, le total des votes étant fait, sera trouvé ayant la majorité des votes sera déclaré élu.

Et considérant que par l'acte passé dans la session de 1878, en amendement au dit acte, il est de plus prescrit que dans le cas d'un nouveau compte de votes le can-



didat qui sera trouvé ayant la majorité des votes ainsi recomptés sera déclaré élu.

Et considérant que dans le cas d'égalité de votes l'officier-rapporteur donnera son vote prépondérant.

Et considérant qu'il appert que Peter Adolphus McIntyre, James Edwin Robertson, Augustine Colin Macdonald et E. B. Muttart ont été nommés le treizième jour de juin dernier comme candidats pour représenter les district électoral du comté de King, Ile du Prince-Edouard, nominations qui furent reçues et acceptées par l'officier-rapporteur, sans objection et protêt, et que le dit officier-rapporteur a dûment donné avis aux électeurs du dit district des noms des candidats et les a déclarés tels.

Et considérant aussi qu'avant le jour de votation aucun protêt n'a été fait ni aucun avis donné aux électeurs du dit district, que le dit James E. Robertson n'était déqualifié à être nommé, et qu'il était inhabile à être élu membre de la Chambre des Communes.

Et considérant qu'après l'addition des votes par l'officier rapporteur, conformément au dit acte, il a été trouvé que le dit Peter et Adolphus McIntyre avait 2,124 votes, et le dit James E. Robertson avait 2,002 votes, étant une majorité des votes donnés à la dite élection.

Et considérant que le dit officier-rapporteur a déclaré le dit Peter Adolphus McIntyre comme dûment élu, mais n'a pas rapporté le dit James Edwin Robertson parce qu'il lui avait été représenté que le dit James Edwin Robertson, pour les raisons alléguées dans la dite représentation, était déqualifié et ne pouvait être déclaré élu comme membre des communes à la dite élection.

Et considérant que les électeurs du dit district par suite du défaut ou de la négligence de l'officier-rapporteur de faire son rapport conformément à la loi, ont été privés jusqu'à présent des représentants à la Chambre des communes auxquels ils ont droit, ainsi que d'une décision des tribunaux du pays sur la validité de la dite élection, en faisant connaître lequel des candidats a droit à ce siège.

En conséquence qu'il soit résolu, que c'est l'opinion du comité que par l'Acte des élections fédérales de 1874, après qu'un candidat a été accepté comme dûment nommé par l'officier-rapporteur, et annoncé aux électeurs, par lui, comme tel candidat, l'officier-rapporteur n'a pas le pouvoir ou le droit de rejeter tel candidat, ou, s'il a la majorité des votes après que ceux-ci ont été comptés, de refuser de le déclarer comme étant élu.

Qu'il est du devoir de l'officier rapporteur, après le compte des votes, de déclarer élu le candidat ou les candidats ayant une majorité des votes, laissant à tout électeur mécontent le soin de s'adresser par pétition aux tribunaux du pays.

Et qu'il soit résolu de plus que, dans le cas de l'élection récente du district du comté de King, Ile du Prince-Edouard, il était du devoir de Michael McCormack, l'officier-rapporteur, de déclarer et faire rapport que les dits Peter Adolphus McIntyre et James Edwin Robertson, ayant été trouvés, après le compte des votes à la dite élection, avoir reçu la majorité de ces votes, étaient dûment élus comme membres de la Chambre des Communes pour le dit district électoral.

M. McCARTHY propose en amendement :—

Qu'en vertu de l'acte du parlement du Canada passé dans la 6e année du règne de Sa Majesté et intitulé: " Un acte pour obliger les membres des législatures locales, dans les provinces où le double mandat n'est pas permis, de résigner leur sièges avant de se porter candidat à la représentation dans le parlement fédéral," loi qui, par l'acte admettant et constituant l'Ile du Prince-Edouard comme étant une des provinces de la Puissance, est applicable à cette province, il est statué que si aucun membre de la législation provinciale dans laquelle, par la loi de la province, les membres du Sénat ou de la Chambre des Communes sont rendus inhabiles à être élus, à siéger ou voter dans la Chambre d'assemblée de cette province, reçoit, malgré sa déqualification, une majorité des votes à aucune telle élection, telle majorité de votes doit être rejetée, et qu'il sera du devoir de l'officier-rapporteur de déclarer élue la personne qui vient ensuite avec le plus grand nombre de votes ;

Et considérant que par les dispositions de l'acte de l'Assemblée législative de la province de l'Ile du Prince-Edouard, passé dans la 39e année du règne de Sa Majesté,

et intitulé " Un acte pour assurer l'indépendance de l'Assemblée générale " des membres du Sénat et de la Chambre des Communes sont inéligibles comme membres du Conseil législatif ou de la Chambre d'assemblée, et qu'il est conséquemment illégal pour eux d'y siéger ou d'y voter ;

Qu'il soit en conséquence résolu, que, conformément au dit statut, la majorité de votes donnés au dit James E. Robertson a été rejetée, et que c'étoit le devoir de l'officier-rapporteur de rapporter Augustine Colin Macdonald, le candidat ayant le plus grand nombre de votes ensuite, comme membre pour le district électoral du comté de King, et que le rapport soit amendé dans ce sens

Après quelque discussion, M. Cameron (Victoria) propose l'ajournement du comité à demain 10.30 heures a.m. Adopté.

J. G. BLANCHET, *président*.

ELIE TASSÉ, *greffier*.

#### CHAMBRE DES COMMUNES, 12 avril 1884.

Le comité des Privilèges et Elections auquel a été déférée l'affaire d'élection du comté de King, s'assemble à 10.30 heures a.m.

*Présents*:—MM. Amyot, Blake, Bossé, Cameron (Huron), Cameron (Victoria), Casgrain, Colby, Costigan, Curran, Davies, Desjardins, Ferguson (Leeds et Grenville), Hall, Laurier, Lister, Mackenzie, Macmaster, McCarthy, McIntyre, McIsaac, Ouimet, Richey, Royal, Robertson (Hamilton), Shakespeare, Wells, White (Cardwell).

M. Blanchet au fauteuil.

Les minutes de la dernière séance ayant été lues et approuvées.

M. Weidon propose que,—Considérant que par l'acte des Elections Fédérales de 1874, il est pourvu à la manière de faire la nomination des candidats, et qu'il est de plus pourvu que si un candidat est rejeté par l'officier-rapporteur pour ne s'être pas conformé aux dispositions de l'acte, celui-ci doit faire rapport au greffier de la Couronne en Chancellerie.

Et considérant qu'après avoir été nommé et déclaré candidat par l'officier-rapporteur, son nom ne peut plus être retiré, excepté par lui-même, tel que prescrit par la 25<sup>e</sup> clause du dit acte.

Et considérant que dans et par la 59<sup>e</sup> clause, l'officier-rapporteur est requis, après avoir reçu les boîtes de scrutin, de procéder à leur ouverture en la manière indiquée par cette clause, et d'additionner le nombre de votes donnés à chaque candidat, d'après l'état contenu dans les différentes boîtes de scrutin remises par les députés-officiers-rapporteurs, et que " le candidat qui, le total des votes étant fait, sera trouvé ayant la majorité des votes sera déclaré élu ; et considérant que par l'acte passé dans la session de 1878, en amendement au dit acte, il est de plus pourvu que dans le cas d'un nouveau compte de votes, le candidat qui sera trouvé ayant la majorité des votes ainsi recomptés sera déclaré élu.

Et considérant que, dans le cas d'égalité de votes, l'officier-rapporteur donnera son vote prépondérant.

Et considérant qu'il appert que Peter Adolphus McIntyre, James Edwin Robertson, Augustine Colin Macdonald et E. B. Muttart ont été nommés le 13<sup>e</sup> jour de juin dernier comme candidats pour représenter le district électoral du comté de King, Ils du Prince-Edouard, nominations qui furent reçues et acceptées par l'officier-rapporteur, sans objection ou protêt, et que le dit officier-rapporteur a dûment donné avis aux électeurs du dit district des noms des candidats et les a déclarés tels.

Et considérant aussi qu'avant le jour de votation aucun protêt n'a été fait ni aucun avis donné aux électeurs du dit district que le dit James E. Robertson n'était pas qualifié à être nommé, et qu'il était inhaïble à être élu membre de la Chambre des Communes.

Et considérant qu'après l'addition des votes par l'officier-rapporteur, conformément au dit acte, il a été trouvé que le dit Peter Adolphus McIntyre avait 2,124

votes, et le dit James E. Robertson avait 2,012 votes, étant une majorité des votes donnés à la dite élection.

Et considérant que le dit officier-rapporteur a déclaré le dit Peter Adolphus McIntyre comme dûment élu, mais n'a pas rapporté le dit James E. Robertson, parce qu'il lui avait été représenté que le dit James E. Robertson, pour les raisons alléguées dans la dite représentation, était déqualifié et ne pouvait être déclaré élu comme membres des communes à la dite élection.

Et considérant que les électeurs du dit district, par suite d'un défaut ou de la négligence de l'officier-rapporteur de faire son rapport conformément à la loi ont été privés jusqu'à présent des représentants à la Chambre des Communes auxquels ils ont droit, ainsi que d'une décision des tribunaux du pays sur sa validité de la dite élection, ou faisant connaître lequel des candidats a droit à ce siège.

En conséquence, qu'il soit résolu, que c'est l'opinion du comité que par la loi des Elections Fédérales, de 1874, après qu'un candidat a été accepté comme dûment nommé par l'officier-rapporteur, et annoncé aux électeurs, par lui, comme tel candidat, l'officier-rapporteur n'a pas le pouvoir ou le droit de rejeter tel candidat, ou s'il a la majorité des votes, après que ceux-ci ont été comptés, de refuser de le déclarer comme étant élu.

Qu'il est du devoir de l'officier-rapporteur, après le compte des votes, de déclarer élu le candidat ou les candidats ayant une majorité des votes, laissant à tout électeur mécontent le soin de s'adresser par pétition aux tribunaux du pays.

Et qu'il soit résolu de plus que, dans le cas de l'élection récente du district du comté de King, Ile du Prince-Edouard, il était du devoir de Michael McCormack, l'officier-rapporteur, de déclarer et faire rapport que les dits Peter Adolphus McIntyre et James Edwin Robertson, ayant été trouvés, après le compte des votes, à la dite élection, avoir reçu la majorité de ces votes, étaient dûment élus comme membres de la Chambre des Communes, pour le dit district.

**M. McCARTHY propose en amendement :**

Qu'en vertu de l'Acte du Parlement du Canada, passé dans la 26e année du règne de Sa Majesté, et intitulé "Un acte pour obliger les membres des législatures locales dans les provinces où le double mandat n'est pas permis, de résigner leurs sièges avant de se porter candidats à la représentation dans le parlement fédéral," loi qui, par l'acte admettant et constituant l'Ile du Prince-Edouard comme étant une des provinces de la Puissance, est applicable à cette province, il est statué que si aucun membre de la législature provinciale dans laquelle, par la loi de la province, les membres du Sénat ou de la Chambre des Communes sont rendus inhabiles à être élus, à siéger ou voter dans la Chambre d'Assemblée de cette province, reçoit, malgré sa déqualification, une majorité des votes à aucune telle élection, telle majorité de votes doit être rejetée, et qu'il sera du devoir de l'officier-rapporteur de déclarer élu la personne qui vient ensuite avec le plus grand nombre de votes ;

Et considérant que par les dispositions de l'acte de l'Assemblée législative de la province de l'Ile du Prince-Edouard, passé dans la 39e année du règne de Sa Majesté, et intitulé : "Un acte pour assurer l'indépendance de l'Assemblée générale," les membres du Sénat et de la Chambre des communes sont inéligibles comme membres du Conseil législatif ou de la Chambre d'assemblée, et qu'il est conséquemment illégal pour eux d'y siéger, ou d'y voter ;

Qu'il soit, en conséquence, résolu, — que conformément au dit statut, la majorité des votes donnés au dit James E. Robertson a été rejetée, et que c'était le devoir de l'officier-rapporteur de rapporter Augustine Colin Macdonald, le candidat ayant le plus grand nombre de votes ensuite comme membre pour le district électoral du comté de King, et que le rapport soit amendé dans ce sens.

Après quelque discussion, l'amendement est mis aux voix et adopté sur la division suivante :

POUR : — MM. Amyot, Bossé, Cameron (Victoria), Costigan, Curran, Desjardins, Ferguson (Leeds et Grenville), Hall, MacMaster, McCarthy, Ouimet, Robertson (Hamilton), Koyal, Shakespeare, White (Cardwell) — 15.

CONTRE :—MM. Cameron (Huron), Casgrain, Davies, Laurier, Lister, Mackenzie, McIntyre, Wells—8.

L'amendement étant ensuite mis aux voix comme motion principale, est adopté sur la même division, renversée, à l'exception de M. Colby qui vote dans l'affirmative.

M. Casgrain propose que le comité s'ajourne à demain 10.30 heures a. m.—Adopté.

Avant l'ajournement, le président annonce qu'il a reçu de l'assistant-secrétaire provincial de l'Île du Prince-Édouard, l'enveloppe qui couvrait la copie de la lettre de démission, et l'avis de la démission de M. Robertson envoyée par MM. McLaren et MacFadyen au lieutenant-gouverneur.

(Voir l'appendice.)

J. G. BLANCHET, président.

ELIE TASSÉ, greffier.

#### CHAMBRE DES COMMUNES, 13 mars 1883.

Ce comité des privilèges et élections auquel a été déférée l'affaire d'élection du comté de King, s'assemble à 10.30 heures a. m.

*Présents* :—MM. Amyot, Cameron (Huron), Cameron (Victoria), Casgrain, Colby, Costigan, Curran, Davies, Desjardins, Hall, Laurier, Mackenzie, McCarthy, MacMaster, McIntyre, Ouimet, Richey, Robertson (Hamilton), Weldon, Wells, Shakespeare, White (Cardwell).

Le procès-verbal de la dernière séance ayant été lu et approuvé, M. McCarthy propose l'adoption du rapport suivant :—

#### COMITÉ DE PRIVILEGES ET ELECTIONS.

Le comité auquel a été déféré le rapport transmis par Michael McCormack, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de King, dans l'Île du Prince-Édouard, à la dernière élection pour le dit district électoral, ainsi que tous les documents s'y rapportant, présente son rapport qui est comme suit :—

Votre comité a examiné James E. Robertson, écuyer, le candidat à la dernière élection pour le district électoral du comté de King, Île du Prince-Édouard, nommé au dit rapport, et votre comité s'est aussi procuré, et il a été produit devant lui, des copies certifiées du bref d'élection pour le quatrième district électoral du comté de King, en vertu duquel le haut shérif du comté de King était requis d'enjoindre aux électeurs du dit comté de faire le choix de deux membres pour représenter le dit district électoral dans la Chambre d'Assemblée de cette province, lequel bref est daté du quinzième jour d'avril 1882, et aussi de certains papiers et documents s'y rapportant, lesquels sont tous, de même que le témoignage du dit James E. Robertson, transmis certifiées à votre honorable Chambre.

Votre comité trouve que les faits relatifs à la dite élection et à la prétendue disqualification du dit James E. Robertson établis par la preuve du dit James E. Robertson et que les documents produits à l'enquête, sont comme suit :—

(a) Que le dit James E. Robertson était candidat à l'élection pour le quatrième district électoral du comté de King, pour la Chambre d'Assemblée de la dite province, tenue les 1er et 8e jours de mai, et qu'il paraît avoir été dûment élu, et qu'il a été déclaré élu par l'officier-rapporteur, Michael McCormack, écuyer, lors de la dite élection, comme l'un des membres des dits districts, le 27e jour de mai, de la dite l'année 1882.

(b) A l'élection pour le district électoral du comté de King, tenue les treizième et vingtième jours de juin 1882, pour faire le choix de deux membres pour représenter le dit district électoral à la Chambre des communes :—

Peter Adolphus McIntyre, le dit James E. Robertson, Augustine C. Macdonald et Ephraim B. Muttat, écuyers, étaient candidats et reçurent le nombre de votes suivant, savoir :—

Peter Adolphus McIntyre .....	2,124
James E. Robertson.....	2,002
Augustine C. Macdonald. ....	1,941
Ephraim B. Muttat .....	1,854

(c) Qu'il a semblé à l'officier-rapporteur, le dit Michael McCormack, à qui le dit bref était adressé, avant ou à l'époque de la déclaration, que le dit James E. Robertson avait été candidat et avait été déclaré par lui-même, le dit officier-rapporteur, comme l'un des membres de la Chambre d'assemblée pour le quatrième district électoral du comté de King, le 27<sup>e</sup> jour de mai, et que le lieutenant-gouverneur n'avait pas, le ou avant le vingt-sixième jour du dit mois de juin, reçu du dit James E. Robertson, ou d'aucune personne de sa part, aucune démission du dit James E. Robertson, comme membre de la dite Chambre d'assemblée, et qu'il n'avait pas reçu non plus aucun avis de telle démission du dit James E. Robertson ou d'aucun membre ou membres de la dite Chambre d'assemblée ni d'aucune autre personne quelconque de la part du dit James E. Robertson.

(d) Que le dit officier-rapporteur fit rapport alors et le dit 26<sup>e</sup> jour de juin, en réponse au dit bref que le dit James E. Robertson, à l'époque de sa nomination comme candidat et lors de la dite élection, était un membre dûment élu et rapporté de la Chambre d'Assemblée de la province de l'Île du Prince-Edouard, pour le quatrième district électoral du comté de King, et de plus que Augustine Colin Macdonald, l'un des candidats dûment qualifiés à la dite élection, avait après lui le plus grand nombre de votes légalement donnés à cette élection.

(e) Que le 12<sup>e</sup> ou 13<sup>e</sup> jour du mois de juin, et avant la nomination au dit dernier jour mentionné, le dit James E. Robertson, par une déclaration écrite adressée à Malcolm MacFadyen et Peter McLaren, alors membres de l'Assemblée législative de la dite province, fit connaître son intention de mettre sa démission comme membre du quatrième district électoral du comté de King ayant comme il y est dit, "l'intention de se présenter comme candidat à l'élection qui doit être tenue le vingt-unième jour de juin, pour la Chambre des Communes dans le comté de King, Île du Prince-Edouard."

(f) Que, sauf comme mentionné ci dessous, aucun avis de cette déclaration ne fut communiqué au lieutenant-gouverneur avant le huitième jour du mois de juillet suivant, lorsque, par un document signé des dits Malcolm MacFadyen et Peter McLaren, en date du vingt-sixième jour de juin ils "notifient" par les présentes, Son Honneur le lieutenant-gouverneur, conformément aux dispositions de la 30<sup>e</sup> Vict. chap. 3, que le dit James E. Robertson, membre élu pour le quatrième district électoral du comté de King, à la Chambre d'Assemblée de la province, leur a, le 12<sup>e</sup> jour, adressé et délivré une déclaration écrite, dûment signée par lui, de son intention de se démettre, et sa démission comme membre élu du dit quatrième district électoral du comté de King, copie de laquelle est incluse par eux avec les présentes."

(g) Que le vingt-neuvième jour de juin, par une lettre adressée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province, le dit James E. Robertson l'informe qu'un protêt a été produit contre son élection comme membre du comté de King à la Chambre des Communes de la Puissance, fondé sur le fait qu'il n'avait pas abandonné son siège dans la législature locale, et il informe Son Honneur, dans cette lettre, qu'il avait, le jour précédent la nomination pour l'élection de la Puissance, dûment abandonné son siège dans la législature locale en délivrant sa démission écrite en la forme requise, à Malcolm MacFadyen, écuier, et Peter McLaren, M. D., membres de la chambre d'Assemblée pour les quatrième et troisième districts du comté de King, respectivement; laquelle lettre, suivant toute apparence, constitue la première information qu'a eue le lieutenant-gouverneur de la prétendue démission du dit James E. Robertson.

(h) Qu'aucune raison n'a été donnée, ou aucune explication offerte à votre comité montrant pourquoi le dit avis n'avait été communiqué au lieutenant-gouverneur qu'après l'élection pour la Chambre des Communes, si ce n'est celle contenue dans la lettre du dit James E. Robertson du 29<sup>e</sup> jour de juin au lieutenant-gouverneur dans les termes suivants, savoir :

"Je suppose que la raison pour laquelle Votre Honneur n'a pas reçu d'eux l'avis de ma démission est due à l'absence presque continue de M. MacFadyen, de l'Île, depuis lors."

(i) Votre comité est d'opinion que, d'après la loi de la province de l'Île du Prince-Edouard, il n'est permis à un membre élu de la Chambre d'Assemblée d'abandonner son siège qu'à l'expiration de vingt et un jours, dimanches et fêtes exclus, après le rapport des brefs d'élection au secrétaire provincial par l'officier-rapporteur, et votre comité est de plus d'opinion, s'appuyant sur l'autorité d'un précédent fourni par l'affaire de la division ouest de Durham, décidée par les cours du Banc de la Reine dans la province d'Ontario (31 C. B. R. H. C. 414) d'après un acte de cette province dans les mêmes termes, qu'un ministre ne peut pas se démettre avant la première assemblée de la Chambre après une élection générale, et que la dite tentative de démission du dit James E. Robertson était nulle et de nul effet.

(j) Votre comité est de plus d'opinion qu'en admettant que le dit James E. Robertson ait mis sa démission le jour y mentionné aux deux membres de la Chambre d'Assemblée, et laissant de côté la question soulevée par le retard des deux membres susdits à en notifier le lieutenant-gouverneur, le dit James E. Robertson, aux dits treizième et vingtième jours de juin, était un des membres de la dite Chambre d'Assemblée pour le dit quatrième district électoral du comté de King.

(k) Votre comité trouve que, suivant les termes d'un acte de la province de l'Île du Prince-Edouard intitulé : "Un acte pour mieux assurer l'indépendance de l'Assemblée générale de la dite province," passé en 1876 (39 Vict., chap. 3), nulle personne, étant membre du Sénat ou de la Chambre des Communes du Canada, n'est éligible comme membre de la Chambre d'Assemblée de la province, et d'après cette loi, telle personne ne pourra siéger ou voter dans celle-ci pendant le temps qu'elle est membre du Sénat ou de la Chambre des Communes du Canada.

(l) Votre comité est d'opinion que, d'après les dispositions de l'Acte de 1872 (35 Vict., chap. 15), intitulé : "Un acte pour obliger les membres des législatures locales dans les provinces où le double mandat n'est pas permis de résigner leurs sièges avant de se porter candidats à la représentation dans le parlement fédéral," et de l'Acte de 1873 (36 Vict., chap. 2), intitulé : "Un acte à l'effet de déclarer inhabiles à siéger ou voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres des conseils législatifs et des assemblées législatives des provinces qui forment maintenant ou formeront plus tard partie de la Puissance du Canada," le dit James E. Robertson, étant alors un membre de la Chambre d'Assemblée de la province de l'Île du Prince-Edouard, était inéligible et déqualifié comme candidat à la représentation du dit district électoral dans la Chambre des Communes, et ne pouvait être élu membre de la Chambre des Communes.

(m) Votre comité a aussi considéré si la seconde section de l'acte auquel il a été référé au dernier paragraphe précédent s'applique à, et est en force dans, la province de l'Île du Prince-Edouard.

(n) Votre comité a examiné avec soin l'ordre fait par Sa Majesté en son Conseil Privé, en date du 26<sup>e</sup> jour de juin 1873, et par lequel, sur présentation de l'adresse du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, et du Conseil Législatif et de la Chambre d'Assemblée de l'ancienne colonie de l'Île du Prince-Edouard, l'Île du Prince-Edouard a été admise dans la Confédération et est devenue une de ses provinces, ainsi que l'acte du parlement, (36 Vict. chap. 40), réglant l'admission de la dite province.

(o) Et votre comité trouve que par l'acte auquel il est référé, tous les actes du parlement du Canada passés dans cette session ou dans aucune autre session précédente et concernant entr'autres sujets "le Sénat et la Chambre des Communes, y compris leurs procédés, touchant la vacance des sièges des membres de la Chambre des Communes et la méthode de remplir ces vacances, devenaient, en tant qu'ils n'étaient pas en conflit avec les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867, applicables à, et étaient mis en force dans la dite colonie ou province de l'Île du Prince-Edouard, comme si elle avait formé partie du Canada quand les dits actes furent passés respectivement.

(p) Votre comité est d'opinion que rien dans l'ordre en conseil n'est incompatible avec les dispositions des actes concernant le Sénat et la Chambre des Communes promulgués jusqu'alors, excepté quant à la tenue de la première élection de la province de l'Île du Prince-Edouard, et qu'en conséquence, l'acte de 1872 (35 Vict.

chap. 15), déjà cité, relatif comme il l'est au parlement de la Puissance, est devenu, depuis l'admission de la province de l'Île du Prince-Edouard, en force dans cette province.

(g) La seconde section de cet acte est dans les termes suivants :—Si aucun membre de la législature provinciale, malgré sa déqualification, tel que mentionné dans la section précédente, reçoit une majorité des votes à aucune telle élection, telle majorité des votes sera mise de côté, et il sera du devoir de l'officier-rapporteur de déclarer élue la personne ayant ensuite le plus grand nombre de votes, pourvu qu'elle soit éligible autrement.

(r) Votre comité est en conséquence d'opinion que le dit James E. Robertson était alors l'un des membres de la Chambre d'Assemblée de l'Île du Prince-Edouard, province dans laquelle il était illégal, par l'un de ses actes auquel il a déjà été référé (39 Vic., chap. 3), pour aucun membre de la Chambre des Communes de siéger ou voter dans la Chambre d'Assemblée; que d'après les termes exprès de la section de l'Acte de 1872 ci-dessus mentionné la majorité des votes donnés au dit James E. Robertson était en pure perte, et qu'il était du devoir de l'officier-rapporteur de rapporter Augustine Colin Macdonald comme candidat, vu qu'il était éligible autrement et avait le plus grand nombre de votes ensuite, et votre comité recommande donc à votre honorable chambre que le rapport au dit bref soit amendé en conséquence.

12. Votre comité étant arrivé à la conclusion déjà exprimée touchant la loi concernant, et, dans son opinion, réglant les questions nécessaires à une détermination dans l'accomplissement du devoir qui lui a été imposé, trouve qu'il ne lui est pas laissé de discrétion, mais qu'il est obligé de donner cours à cette loi telle qu'elle existe.

Et le dit rapport est adopté sur la division suivante :

**POUR**—Messieurs Amyot, Cameron (Victoria), Colby, Costigan, Desjardins, Hall, MacMaster, McCarthy, Ouimet, Richey, Robertson (Hamilton), Shakespeare, White (Cardwell)—13.

**CONTRE**—Messieurs Cameron (Huron), Casgrain, Davies, Laurier, Mackenzie, McIntyre, Weldon, Wells.—8.

Le comité s'ajourne alors.

J. G. BLANCHET, *président*.

ELIE TASSÉ, *greffier*.

## APPENDICE.

### DOCUMENTS RELATIFS A LA CAUSE.

CHARLOTTETOWN, 26 mars 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 21 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclues les copies certifiées des pièces demandées, savoir :—

1. Bref d'élection adressé au shérif du comté de King, Île du Prince-Edouard, en date du 15 avril 1883, lui ordonnant de tenir une élection de deux députés à la Chambre d'Assemblée, pour le quatrième district électoral du dit comté.

2. Endossement sur icelui par le shérif du comté de King, indiquant le jour où il a reçu le dit bref.

3. Le rapport du shérif écrit au dos du dit bref, déclarant les deux membres y mentionnés dûment élus.

4. Endossement montrant la date de réception, au bureau du secrétaire provincial du dit bref et du rapport du shérif.

5. Certificat du secrétaire provincial attestant que les documents qui y sont mentionnés sont de vraie copies.

6. Cédule de qualification de James E. Robertson, candidat à l'élection locale tenue en vertu du dit bref, assermentée devant le shérif.

7. Lettre du Dr Robertson au lieutenant-gouverneur, au sujet de l'abandon de son siège à la Chambre d'Assemblée, en date du 29 juin 1882.

8. Lettre du procureur général à MM. Malcolm MacFadyen et Peter McLaren, M.D., au sujet de la démission du Dr Robertson, datée du 3 juillet 1882.

9. Copie de la démission de James E. Robertson, comme député du quatrième district électoral du dit comté, adressée à MM. MacFayden et McLaren, avec endossement indiquant la date de sa réception par le lieutenant-gouverneur.

10. Avis de la démission du Dr Robertson, envoyé par MM. MacFadyen et McLaren au lieutenant-gouverneur.

11. Endos sur l'avis indiquant la date de sa réception par le lieutenant-gouverneur.

12. L'ordre du lieutenant-gouverneur d'émaner un nouveau bref pour l'élection d'un député dans le district, afin de remplir le siège rendu vacant par la démission du dit Dr Robertson.

13. Copie du dit bref.

14. Endossement sur le dit bref de la date de sa réception par le shérif.

15. Rapport du shérif déclarant l'honorable Samuel Prowse dûment élu, écrit au dos du dit bref.

16. Endossement sur le dit bref indiquant la date de réception du bref et du rapport du shérif, au bureau du secrétaire provincial.

17. Certificat du greffier en chef de la Chambre d'Assemblée de cette province mentionnant quels sont les membres qui siègent et votent pour le quatrième district électoral du comté de King dans la présente session de la dite Chambre, et la formule du serment prêté par eux, avant d'occuper leurs sièges, tel que requis par la loi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

DONALD FERGUSON, *secrétaire provincial.*

ELIE TASSÉ, *greffier du comité des privilèges et élections.*

Ottawa.

(Copie du bref d'élection.)

PUISSANCE DU CANADA, } VICTORIA par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de  
Province de } la Grande-Bretagne et d'Irlande.  
l'Île du Prince-Edouard }

(L. S.)

Signé,

T. HEATH HAVILAND,  
Lieut.-Gouverneur.

Au shérif de notre comté de King dans notre province  
de l'Île du Prince-Edouard.

SALUT :—

Les présentes sont pour vous autoriser, ordonner et vous donner pouvoir de donner ou faire donner sans délai, après réception des présentes, avec public et proclamation dans quelques-uns des lieux les plus publics, dans les limites des divisions de votation du quatrième district électoral du comté de King, notifiant par là nos fidèles sujets dûment qualifiés par la loi à voter pour l'élection de membres pour servir dans la Chambre d'assemblée pour notre quatrième district électoral du comté de King susdit, de paraître devant vous afin de nommer, élire et choisir deux hommes discrets et aptes aux affaires pour représenter notre dit quatrième district électoral de King dans la Chambre d'assemblée de notre dite province de l'Île du Prince-Edouard. Et, de plus, nous vous autorisons, ordonnons et vous donnons pouvoir de tenir votre cour pour le commencement de telle élection en la cour Suprême, à Georgetown, dans notre dit comté de King, lundi le 1er jour de mai prochain, entre dix heures et midi de l'avant-midi du même jour; et nous vous ordonnons, dans la conduite de la dite élection, de vous conformer, sous tous rapports, aux dispositions de l'acte de l'Assemblée générale de notre dite province, fait et passé dans la dix-neuvième



année de notre règne, intitulé "An Act to increase the number of members to serve in the General Assembly, and to consolidate and amend the laws relating to Elections," et aussi suivant l'acte dit "The Election Amendment Act, 1882," et aussi aux dispositions de tous les autres actes de la dite Assemblée générale de notre dite province en amendement ou en addition aux actes cités plus haut, ou touchant les élections des membres pour servir dans la Chambre d'assemblée de notre dite province de l'Île du Prince-Edouard; et nous vous ordonnons de plus de faire rapport sous votre seing et sceau, des noms des personnes élues comme susdit, et de nous le remettre, ensemble avec le dit bref et ce que vous avez fait en conséquence d'icelui, à Charlottetown, dans notre dite province de l'Île du Prince-Edouard, mardi, le quatrième jour de juillet prochain. Et n'y manquez pas à votre péril.

TÉMOIN, notre fidèle et bien-aimé, l'honorable Thomas Health Haviland, R. C., lieutenant-gouverneur dans et sur notre dite province de l'Île du Prince-Edouard, à Charlottetown, dans notre dite province, ce quinzième jour d'avril dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et dans la quarante-cinquième de notre règne.

Par ordre de Son Honneur,  
(Signé)

DONALD FERGUSSON,  
*Secrétaire provincial.*

(Copie de l'endossement)

Reçu 17 avril 1882,  
(Signé)

MICHAEL McCORMACK, *sheriff.*

(Copie d'endossement.)

Conformément au Bref ci-joint et à l'acte de l'Assemblée générale de l'Île du Prince-Edouard, j'ai fait donner avis et publié une proclamation.—Une cour de nomination a été tenue lundi le premier jour de mai 1882.—La votation a été demandée, et lundi le huitième jour de mai 1882, elle a eu lieu aux différents bureaux de votation du quatrième district électoral du comté de King. Je fais rapport maintenant que James E. Robertson et Malcolm MacFadyen, écuiefs, ayant reçu la majorité des votes, ont été déclarés par moi dûment élus suivant la loi pour servir comme membres dans la Chambre basse de l'Assemblée pour le quatrième district électoral du comté de King.

La réponse de

(Signé)

MICHAEL McCORMACK, L.S.

Bureau du shérif,

Comté de King, 27 mai 1882.

Shérif du comté de King.

(Endossement.)

(Copie.)

Ce Bref a été renvoyé par le shérif du comté de King à l'office du secrétaire provincial, le 27 mai 1882, à 2.30 heures p.m.

(Signé)

ARTHUR NEWBERRY,

*Assistant secrétaire provincial.*

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL, I.P.E., 22 mars 1882.

Je, Donald Ferguson, secrétaire provincial de la province de l'Île du Prince-Edouard, certifie par les présentes que ce qui précède est une vraie copie du Bref d'élection adressé au haut shérif du comté de King, dans cette province, lui commandant de tenir une élection de deux membres pour représenter le quatrième district du dit comté à la Chambre d'assemblée de cette province, en date du quinzième jour d'avril, A.D., 1882, et de l'endossement sur icelui, savoir :—Premièrement, la date de

réception du dit Bref par le shérif; secondement, le rapport du dit Bref par le shérif au secrétaire provincial, déclarant deux membres dûment élus, et troisièmement, la date à laquelle le dit bref a été renvoyé par le shérif au bureau du secrétaire provincial tel qu'attesté par l'assistant secrétaire provincial. Je certifie aussi que la cédule de qualification du dit James E. Robertson (avec le serment relativement à celle-ci prêté devant Michael McCormack, shérif du comté de King) est correcte.

DONALD FERGUSON, *secrétaire provincial.*

(Copie.)

### CÉDULE DE QUALIFICATION

de James E. Robertson, écr., candidat à la représentation du 4<sup>e</sup> district du comté de King, dans la Chambre d'Assemblée, savoir : un terrain et une maison à Montague Bridge, le lot n<sup>o</sup> 59, contenant (10) dix acres plus ou moins, borné au sud par le chemin Montague, à l'est par un terrain possédé par A. C. McDonald et occupé par Joseph Kennedy, au nord par la rivière Montague, et à l'ouest par un terrain en la possession de John Robertson, la dite maison et terrain étant propriété franc-tenancière.

(Signé)

JAMES EDWIN ROBERTSON.

Je, James Edwin Robertson, jure que je suis qualifié par la loi à être élu pour le 4<sup>e</sup> district électoral du comté de King, et que la cédule ci-dessus contient une description entière, vraie et détaillée, au meilleur de ma connaissance et conviction, de la propriété en vertu de laquelle je réclame le droit d'être élu, et de mon titre à ce droit, et que la dite propriété est pour mon propre usage et bénéfice, et a une valeur de cinquante louis ou cent soixante-deux piastres et vingt-deux centins, claire et nette de toute créance pouvant l'affecter, et qu'elle ne m'a pas été donnée ou transférée frauduleusement dans le but de me qualifier à être élu pour le 4<sup>e</sup> district électoral du comté de King.

Dieu me soit en aide.

(Signé),

JAMES EDWIN ROBERTSON.

Assermenté devant moi à Charlottetown, dans le comté de King, ce 1<sup>er</sup> jour de mai 1882.

(Signé),

MICHAEL McCORMACK,  
*Shérif du comté de King.*

Je certifie que ce qui précède est une vraie copie.

DONALD FERGUSON,

*Secrétaire provincial.*

(Copie)

L'honorable T. HEATH HAVILAND,

Lieutenant-gouverneur, Ile du Prince-Edouard.

CHARLOTTETOWN, 29 juin 1882.

MONSIEUR,—A la cour de déclaration tenue par le shérif du comté de King, mardi dernier, un protêt a été produit par M. E. J. Hodgson, contre mon élection comme membre pour le comté de King à la Chambre des Communes de la Puissance, alléguant que je n'avais pas donné ma démission dans la législature locale.

Au moment où il présenta son protêt, il produisit un certificat, signé par Votre Honneur, attestant que, jusqu'à la date de lundi dernier, vous n'aviez reçu aucun avis de ma résignation.

En justice pour moi-même, je crois devoir vous informer que, le jour précédant l'élection fédérale, j'ai dûment abandonné mon siège dans la législature locale en délaissant ma démission, en forme convenable, à Malcolm McFadyen, écr., et au Dr Peter McLaren, membres de la Chambre d'Assemblée, pour les 4<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> districts du comté de King, respectivement.

Je présume que la raison pour laquelle Votre Honneur, n'a pas reçu de ces mes-

sieurs ma démission, doit être attribuée à ce que M. MacFadyen a été absent de l'île presque continuellement depuis lors.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, véritablement votre obéissant serviteur,

(Signé),

JAMES E. ROBERTSON.

Je certifie que l'écrit ci-dessus est une vraie copie.

DONALD FERGUSON,

*Secrétaire provincial.*

(Copie)

BUREAU DU PROCUREUR-GÉNÉRAL,

CHARLOTTETOWN, 3 juillet 1882.

MALCOLM MACFADYEN, écr., et PETER McLAREN, écr., M. D.,

MESSIEURS,—Son Honneur le lieutenant-gouverneur m'a remis une communication, en date du 29 du mois dernier, de M. James E. Robertson, attirant l'attention de Son Honneur sur le fait que M. Robertson "a dûment abandonné" son "siège dans la législature locale" le 12 juin dernier "en délivrant" sa "démission écrite, en forme convenable à Malcolm MacFadyen et au Dr. McLaren, membres de la Chambre d'Assemblée, pour les 4<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> districts du comté de King, respectivement."

La loi autorisant un membre à délivrer à deux membres une déclaration de son intention d'abandonner son siège exige que "tels deux membres devront, sur réception de telle déclaration, *immédiatement*, en donner avis, signé et scellé par eux, au lieutenant-gouverneur."

Son Honneur le lieutenant-gouverneur m'a informé aujourd'hui qu'il n'a pas encore reçu de vous l'avis requis par la loi, et je vous écris pour attirer votre attention sur cette matière et pour vous montrer que c'est votre devoir de vous conformer à la loi, autrement vous serez exposés à être punis pour cette contravention.

Je suis, votre obéissant serviteur,

(Signé)

W. W. SULLIVAN, *procureur général*

Je certifie que ce qui précède est une vraie copie.

DONALD FERGUSON, *secrétaire provincial.*

*(Copie certifiée, de la démission de M. Robertson)*

A MALCOLM MACFADYEN, écr., et PETER McLAREN, écr., M. D.

MESSIEURS,—Je mets, par les présentes, ma démission comme membre élu du quatrième district électoral du comté de King, parce que j'ai l'intention de me présenter pour la Chambre des Communes de la Puissance, à la prochaine élection qui doit être tenue le 21 juin, dans le comté de King, Île du Prince-Edouard.

(Signé),

JAMES E. ROBERTSON. [L.S.]

Témoins:

(Signé) WM. C. WHITE,

" JAS. A. MCCALLUM.

MONTAGUE, 12 juin 1882.

*(Copie de l'endossement sur icelle.)*

Reçu par moi du bureau de poste, Charlottetown, samedi matin, 8 juillet 1882.

(Signé)

T. HEATH HAVILAND,

*Lieutenant-gouverneur.*

Je certifie que la démission ci-dessus et son endossement sont de vraies copies.

DONALD FERGUSON.

*Secrétaire provincial.*

(Copie.)

A l'honorable THOMAS HEATH HAVILAND,  
Lieutenant-gouverneur de l'Île du Prince-Edouard.

MONSIEUR,—Nous, soussignés, membres élus de la Chambre d'assemblée de cette province, donnons, par les présentes, conformément aux dispositions de la 39<sup>e</sup> Victoria, chap. 3, avis à Votre Honneur que James E. Robertson, M.D., membre élu pour le quatrième district électoral du comté de King, de la Chambre d'Assemblée de cette province, a, le douzième jour de juin courant, adressé et délivré à nous, soussignés, une déclaration écrite, par lui dûment signée, de son intention d'abandonner son siège et sa démission comme membre élu du dit quatrième district électoral du comté de King, copie de laquelle nous joignons aux présentes.

Donné sous notre seing et sceau, ce 26<sup>e</sup> jour de juin, A. D., 1882.

(Signé.)

MALCOLM MACFADYEN, (L.S.)

PETER McLAREN, (L.S.)

Témoins :

J. A. MCCALLUM,  
WM C. WHITE.

(Copie de l'endossement écrit au document ci-dessus.)

Reçu par moi, du bureau de poste, Charlottetown, samedi matin, 3 juillet 1882.

(Signé.)

T. HEATH HAVILAND,

Lieutenant-gouverneur.

Je certifie que l'avis ci-dessus, et l'endossement, sont de vraies copies.

DONALD FERGUSON,

Secrétaire provincial.

(Copie.)

Sur l'avis de résignation par écrit ci-inclus, de James E. Robertson, membre élu pour servir dans la Chambre d'assemblée pour le quatrième district électoral du comté de King, qu'il soit émané un bref d'élection pour remplir la vacance causée par la dite démission dans le délai requis par la loi.

Daté à Charlottetown, le 8<sup>e</sup> jour de juillet 1882.

(Signé.)

T. HEATH HAVILAND,

Lieutenant-gouverneur.

A l'honorable

DONALD FERGUSON, secrétaire provincial.

(Copie de l'endossement écrit au document ci-dessus.)

Reçu par moi à 11 heures, lundi, le 10 de juillet 1882.

(Signé.)

ARTHUR NEWBERY,

Assistant secrétaire provincial.

Je certifie que le *fiat* ci-dessus et son endossement sont de vraies copies.

DONALD FERGUSON,

Secrétaire trésorier.

(Copie du bref d'élection d'un membre pour représenter le quatrième district électoral du comté de King, dans la Chambre d'Assemblée, en remplacement de James Robertson, démissionnaire.)

Puissance du Canada	} Victoria, par la grâce de Dieu, Reine du Royaume-
Province de	
l'Île du Prince-Édouard.	} de la foi, etc.

(L.S.)

(Signé).

T. HEATH HAVILAND,  
Lieutenant-gouverneur.

AN shérif de notre comté de King dans notre province de l'Île du Prince-Édouard :

SALUT :

Les présentes sont pour vous autoriser, ordonner et vous donner pouvoir de donner ou faire donner sans délai, après réception des présentes, avis public et proclamation, dans quelques-uns des lieux les plus publics, dans les limites des divisions de votation du quatrième district électoral du comté de King, notifiant par là nos fidèles sujets dûment qualifiés par la loi à voter pour l'élection de membres pour servir dans la Chambre d'Assemblée pour notre quatrième district électoral du comté de King sus-dit, de paraître devant vous afin de nommer, élire et choisir un homme discret et apte aux affaires pour représenter notre dit quatrième district du comté de King dans la Chambre d'Assemblée de notre dite province de l'Île du Prince-Édouard, en remplacement de James E. Robertson, écuyer, qui a résigné son siège comme membre de la dite Chambre d'Assemblée: Et, de plus, nous vous autorisons, ordonnons et vous donnons pouvoir de tenir votre cour pour le commencement de telle élection en la cour suprême, à Georgetown, dans notre dit comté de King, lundi, le vingt-quatrième jour de juillet, courant, entre dix heures et midi, dans l'avant-midi du même jour, et nous vous ordonnons dans la conduite de la dite élection, de vous conformer, sous tous rapports, aux dispositions de l'acte de l'Assemblée générale de notre dite province, fait et passé dans la dix-neuvième année de notre règne, intitulé "*An Act to increase the number of members to serve in the General Assembly and to consolidate and amend the laws relating to elections,*" et aussi suivant l'acte dit "*The Elections Amendment Act, 1882,*" et aussi suivant les dispositions de tous les autres actes de la dite Assemblée générale de notre dite province en amendement ou en addition aux actes cités plus haut, ou touchant l'élection des membres pour servir dans la Chambre d'Assemblée de notre dite province de l'Île du Prince-Édouard; nous vous ordonnons de plus de faire un rapport sous votre seing et sceau, du nom de la personne élue comme sus dit, et nous le remettre ensemble avec le dit bref, et ce que vous avez fait en conséquence d'icelui, à Charlottetown, dans notre dite province de l'Île du Prince-Édouard, mardi, le trente et unième jour d'août prochain. Et n'y manquez pas, à votre péril.

Témoin, notre fidèle et bien-aimé, l'honorable Thomas Heath Haviland, R. C., lieutenant-gouverneur dans et sur notre dite province de l'Île du Prince-Édouard, à Charlottetown, dans la dite province, ce dixième jour de juillet dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et dans la quarante-sixième année de notre règne.

Par ordre,

(Signé)

DONALD FERGUSON,  
Secrétaire provincial.

(Signé)

W. W. SULLIVAN,  
procureur-général.

(Copie de l'endossement sur le bref.)

Reçu 10 juillet 1882.

(Signé)

M. McCORMACK,  
*shérif.*

Je certifie que le bref ci-dessus et son endossement sont de vraies copies.

DONALD FERGUSON,  
*Secrétaire provincial.*

(Copie du rapport du Shérif écrit au dos du bref.)

Conformément au bref ci-joint, et à l'acte de l'acte de l'Assemblée générale de l'Île du Prince-Edouard, j'ai fait donner et publier une proclamation. Une cour de nomination a été tenue lundi le 24<sup>e</sup> jour de juillet 1882. La votation ayant été demandée, elle a eu lieu lundi, le 31<sup>e</sup> jour de juillet 1882, dans les différents bureaux de votation du quatrième district électoral du comté de King. Je fais rapport maintenant que l'honorable Samuel Prowse, ayant reçu la majorité des votes, a été déclaré, par moi, dûment élu, suivant la loi, pour servir comme membre dans la Chambre basse de l'Assemblée pour le quatrième district électoral du comté de King.

La réponse de

MICHAEL McCORMACK, *shérif du comté de King.*

Bureau du shérif, comté de King, 16 avril 1882.

(Copie de l'endossement sur le bref.)

Ce bref m'a été retourné par le shérif du comté de King, le 16 avril 1882, à 10.30 heures a. m.

ARTHUR NEWBERRY,  
*Assistant secrétaire-provincial.*

Je certifie que les copies précédentes du rapport fait par le shérif et de l'endossement au dit bref y mentionné sont vraies.

DONALD FERGUSON,  
*Secrétaire-provincial.*

CHAMBRE D'ASSEMBLÉE,  
ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD,  
CHARLOTTETOWN, 22 mars 1883.

Je, Archibald McNeill, greffier en chef de la Chambre d'Assemblée de la province de l'Île du Prince-Edouard, certifie par les présentes que les membres siégeant et votant à présent dans la Chambre d'Assemblée, comme représentants pour le quatrième district électoral du comté de King, sont l'honorable Samuel Prowse et M. Malcolm MacFadyen, et que les copies suivantes des serments prêtés par eux, avant de prendre leurs sièges dans cette Chambre, le 20 mars courant, tel que requis par la loi, sont vraies et correctes.

SERMENT D'ALLÉGEANCE.

“ Je (A.B.) promets sincèrement et jure que j'observerai une vraie et fidèle allégeance envers Sa Majesté la Reine Victoria, comme Souveraine légale du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et de cette province, laquelle dépend du dit Royaume et lui appartient, et que je la défendrai de tout mon pouvoir contre toutes conspirations traîtresses ou tentatives quelconques qui pourraient être faites contre sa personne, sa couronne ou sa dignité. et que je ferai tous mes efforts pour révéler et faire connaître à Sa Majesté, ses héritiers ou successeurs toutes trahisons

conspirations de traîtres ou tentatives semblables dont je pourrai avoir connaissance, et chacune d'entr'elles, et tout ceci, je le jure sans équivoque, restriction mentale ou réserve secrète."

" Que Dieu me soit en aide."

SERMENT DE QUALIFICATION.

" Je (A. B.) jure que je possède véritablement et *bona fide* comme franc tenancier dans cette île un bien-fonds d'une valeur de cinquante louis ou cent soixante et deux piastres et vingt-deux centins, me qualifiant à servir comme membre pour le quatrième district électoral du comté de King suivant la teneur et le vrai sens du statut en tel cas fait et pourvu."

" Que Dieu me soit en aide."

ARCHIBALD MACNEILL.

CHARLOTTETOWN, 7 avril 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme en date d'hier, reçu à l'instant seulement, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclue l'enveloppe qui couvrait la copie de démission, et l'avis de la démission du Dr. Robertson, envoyés au lieutenant-gouverneur par MM. McLaren et MacFadyen, laquelle vous voudrez bien renvoyer d'une manière sûre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

ARTHUR NEWBERRY,

*Asst.-secrétaire provincial.*

J. G. BLANCHET, écr., M. P.,

Président du comité des Privilèges et Elections,  
Chambre des communes, Ottawa.

Ci-suit la copie de l'adresse et des timbres de la poste sur l'enveloppe mentionnée ci-dessus:—

(Adresse) " His Honour  
" Thomas Heath Haviland,  
" Lieutenant-governor,  
" Charlottetown."

Il y a deux timbres sur l'enveloppe, l'un sur sa face qui se lit " Montague Bridge, P. E. I., Jy (date illigible) '82." Le timbre sur le revers se lit " Charlottetown, Canada, Jy 7, '82."

L'enveloppe porte aussi un endossement comme suit: " Enveloppe de la résignation du Dr. Robertson."

T. H. HAVILAND,

*Lieutenant-gouverneur.*

8 juillet 1882.

## RAPPORT

Du comité spécial nommé par la Chambre des Communes pour étudier la question d'une communication par vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme en hiver et en été.

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE DU COMITÉ, 8 avril 1883.

Votre comité a l'honneur de faire rapport comme suit :—

Lorsque l'île du Prince-Edouard a été admise dans l'Union, l'une des conditions stipulées par le gouvernement fédéral dans l'Acte d'Union se lisait comme suit :

“ Un service effectif au moyen de vapeurs pour le transport des malles et des voyageurs sera établi et maintenu entre l'île et la terre ferme été et hiver, mettant par ce moyen l'île en communication permanente avec l'Intercolonial et le réseau “ ferré du Canada.”

Cette communication a été maintenue, pendant la saison d'été, par la compagnie de navigation à vapeur de l'île du Prince-Edouard, entre Summerside et Shédiac et entre Charlottetown et Pictou, avec escale à Georgetown, et pendant l'hiver par le steamer *Northern Light*, entre Georgetown et Pictou et par des bateaux-traineaux (ice-boats) entre les caps Traverse et Tourmente.

Pour s'assurer de l'efficacité de ce service par le passé, et afin de constater quels sont les meilleurs moyens de maintenir une communication régulière et efficace à l'avenir, votre comité a soigneusement étudié les relations de voyages faits par le *Northern Light*, dans les saisons où ce navire a été employé sur cette route, et a aussi assigné et interrogé quelques-uns de ses officiers ; et il a constaté que ce navire a fait le nombre suivant de voyages, et qu'il n'a pu réussir, le nombre de jours marqués en regard de chaque saison.

	Aller et retour.	Jours de non réussite.
Saison de 1877-78.....	31	44
“ 1878-79.....	21	30
“ 1879-80.....	37	44
“ 1880-81.....	45	72
“ 1881-82.....	30	54

Qu'en moyenne, la traversée n'a pas été possible quarante-huit jours au milieu de l'hiver.

Le journal du bord tenu par le capitaine du *Northern Light*, et le témoignage rendu par les officiers, démontrent que la trop grande quantité de glace rencontrée a été la cause de la cessation de ses voyages au milieu de l'hiver.

Dans l'interrogatoire, les officiers entendus ont déclaré que le steamer n'est pas construit pour surmonter les difficultés de la navigation d'hiver ; et bien qu'ils conseillent de faire dans sa construction quelques légers changements qui le rendraient plus apte au service auquel il est destiné, ils sont néanmoins tous d'avis qu'il est impossible de construire un bâtiment à vapeur capable de maintenir une communication non-interrompue au milieu de l'hiver entre l'île et la terre ferme.

Votre comité a interrogé plusieurs personnes connaissant parfaitement la traversée de l'île pendant la saison d'hiver, et toutes ont confirmé ce qui précède. Leur témoignage est annexé aux présentes.

Votre comité a ensuite porté son attention sur la communication entre le cap Tourmente, du côté de la terre ferme, et le cap Traverse, sur l'île du Prince-Edouard, et il a constaté que cette route a servi comme moyen de communication au milieu



de l'hiver depuis cinquante ans. La traversée se fait dans des bateaux ouverts qu'on hâle à bras par dessus les glaces flottantes. Le témoignage de ceux qui sont chargés de ce service sur ce point, prouve qu'on a peu amélioré ce mode de traversée depuis qu'il a été inauguré; que le service se fait avec assez de régularité, sans grande perte de biens ou de vies, mais aussi qu'il est susceptible de grandes améliorations, à peu de frais comparativement.

Vu ces faits, et pour mieux satisfaire aux obligations imposées au gouvernement du Canada, aux termes de l'Union, et aux besoins de la population de l'île du Prince-Edouard auxquels il faut jusqu'à un certain certain point subvenir, votre comité recommande ce qui suit :

Que le gouvernement adopte les caps Traverse et Tourmente comme points de communication pour les malles et les voyageurs, toute la preuve démontrant que les communications durant la partie la plus rigoureuse de l'hiver ne peuvent être maintenues ouvertes qu'entre ces deux points, et que le gouvernement rende le service actuel par bateaux-traîneaux aussi effectif que possible, et dans ce but votre comité conseille ce qui suit :—

1. Qu'à l'avenir le gouvernement se charge de ce service au lieu d'en adjuger l'entreprise à des particuliers.

2. Qu'on emploie un plus grand nombre de bateaux, et un nombre plus considérable d'hommes afin de pouvoir faire chaque jour la traversée dans les deux directions, chaque fois que la chose est praticable.

3. Que des hangars pour les bateaux soient construits des deux côtés du détroit pour protéger et réparer les embarcations et mettre les hommes à l'abri.

4. Que l'on choisisse des postes pour faire des observations et établir un service de signaux destinés à guider les bateaux pendant la traversée.

5. Que l'on fournisse des chaloupes de bonnes dimensions pour venir en aide aux bateaux-traîneaux où les remplacer dans les endroits libres de glace.

6. Votre comité s'appuyant sur la preuve qu'il a devant lui, est d'opinion qu'un petit steamer à hélice pourrait être employé durant une partie considérable de l'hiver, en même temps que les bateaux-traîneaux, et qu'il pourrait être mis en sûreté dans un bassin creusé dans la glace bordant les rives, lorsqu'on ne s'en servirait pas, et il recommande au gouvernement de prendre des mesures pour faire un essai dans le but de constater la praticabilité du projet.

7. Relativement aux communications en été, votre comité recommande de plus, qu'en rapport avec le chemin de fer conduisant au Cap Traverse et l'embranchement actuellement en voie de construction sur la terre ferme, des jetées soient construites aux deux caps, et qu'un steamer soit affecté au transport des malles et des passagers durant l'été, conformément au rapport de M. McLeod, ingénieur civil.

Votre comité voit que la compagnie de navigation à vapeur de l'île du Prince-Edouard, subventionnée par le gouvernement fédéral, a le contrat pour le transport des malles, et que les bateaux qu'elle emploie pour cet objet, transportent la plus grande partie des malles et du fret, et que les bateaux dont on se sert actuellement ont fait cette besogne avec assez de succès et de régularité (sauf l'exception ci-après mentionnée), depuis dix-neuf ans.

Qu'un des bateaux de cette compagnie fait chaque jour un voyage aller et retour entre les ports de Summerside, île du Prince-Edouard, et la Pointe du Chêne, Nouveau-Brunswick, et l'autre trois voyages par semaine de Charlottetown et Pictou, arrêtant de temps à autre à Georgetown.

Que ces bateaux bien qu'ils aient pu suffire aux exigences du commerce du pays, lorsqu'ils ont d'abord été placés sur leurs routes respectives, sont maintenant complètement insuffisants pour faire la besogne requise; votre comité ayant été informé que les exportations de l'île du Prince-Edouard ont considérablement augmenté durant la dernière décennie et que suivant les apparences elles continueront d'augmenter à l'avenir.

Que plus des deux tiers du fret que transportent les dits bateaux passe par Summerside et la Pointe du Chêne, et est expédié de là à sa destination par le chemin de fer Intercolonial.

Que les bateaux de la dite compagnie étant mus par des roues à aubes, ne peuvent lutter contre la glace, et que des bateaux à hélice convenables pourraient continuer à traverser environ trois semaines plus tard dans l'automne et commencer deux ou trois semaines plus à bonne heure au printemps.

Les ports de Summerside et Charlottetown doivent, vu leur position géographique et leurs excellents havres, continuer à être les débouchés naturels et principaux du commerce de l'Île.

Qu'après la fermeture des ports de Summerside, Charlottetown et Shédiac, à l'automne, et avant leur ouverture, au printemps, les steamers peuvent naviguer entre Georgetown et Pictou ou le cap George, pendant quelques semaines, chaque saison (plusieurs témoins de beaucoup d'expérience ayant émis l'opinion que le cap George est plus accessible que Pictou, pendant l'hiver).

Afin de favoriser davantage le transport du fret, considérablement augmenté, entre l'Île et la terre ferme, nous recommandons de plus l'octroi à une compagnie d'une subvention suffisante pour maintenir des communications sur les routes actuelles, et qu'il soit stipulé que de bons bateaux seront fournis pour voyager entre Shédiac et Summerside, Charlottetown et Pictou, arrêtant à Georgetown et à Souris, ces bateaux devant être de dimensions suffisantes pour répondre aux besoins du commerce croissant de l'Île.

Que l'un de ces bateaux au moins devrait être à hélice, et construit de manière à pouvoir naviguer ainsi tout l'automne, et aussi à bonne heure le printemps que le permettrait la sécurité des voyageurs et des marchandises.

Que le service actuel entre Georgetown et Pictou par le *Northern Light* soit continué; et comme la preuve faite devant votre comité démontre que ce navire devient rapidement impropre au service, votre comité recommande que l'on se procure un autre steamer convenable pour le remplacer.

Dans l'intérêt de la population de l'Île du Prince-Edouard, votre comité considère que les suggestions ci-dessus devraient être mises à exécution aussitôt que possible.

Le tout respectueusement soumis.

EDWARD HACKETT, président,  
FRED'K DE ST-CROIX BRECKEN,  
JOSIAH WOOD,  
P. A. McINTYRE,  
A. McISAAC.

### MINUTES DES TÉMOIGNAGES.

#### *Témoins examinés par le comité.*

L'honorable Samuel Prowse, M.P.P., Île du Prince-Edouard.

John T. Jenkins, écr., M.D., Île du P.E.

Henry Coombs, marchand, Île du P.E.

L'honorable J. W. Howlan, sénateur, Île du P.E.

Capitaine McIlhinney, Ottawa.

Capitaine Irving, Île du P.E.

L'honorable R. P. Haythorne, sénateur, Île du P.E.

A. Finlayson, pilote, *Northern Light*.

Richard Hunt, marchand, Île du P.E.

L'honorable J. S. Carvell, sénateur, Île du P.E.

OTTAWA, 3 mars 1883.

Le comité s'assemble à 11 heures. L'honorable Samuel Prowse, de Murray Harbour, I.P.E., est appelé.

*Par le président :—*

Q. Vous êtes appelé pour donner votre témoignage au sujet de la communication

au moyen de bateaux à vapeur entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme?—Je vais faire mes remarques aussi brièvement que possible, et en même temps je désirerais appeler l'attention du comité sur un point qui me frappe particulièrement. C'est celui-ci:—En discutant la question des communications avec la terre ferme, nos hommes publics non-seulement dans la Puissance, mais même dans notre province, semblent perdre de vue, du moins en grande partie, l'origine de cette question. Je n'ai pas besoin de réécrire aux avantages offerts à l'Île, mais je puis dire que comme province, nous étions opposés à l'union principalement, sinon entièrement, à cause de notre isolement pendant six mois de l'année. On nous répondit à ce propos, par une déclaration qui fit ensuite partie des conditions de l'Acte d'union, que cet isolement allait disparaître, et que nous aurions un service à vapeur effectif pour le transport des malles et des passagers, entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme, donnant ainsi à l'Île une communication continue avec l'Intercolonial et le réseau de chemins de fer de la Puissance. Lorsque cette garantie nous eut été donnée, notre opposition à la confédération disparut en grande partie, et nous entrâmes dans l'Union avec cette entente. A cette époque, de plus, il était entendu que notre tarif n'excéderait pas 15 pour cent, comme droits *ad valorem* sur les marchandises importées, et l'on nous promit de faire tous les efforts possibles pour renouveler le traité de réciprocité avec les États-Unis qui était d'une grande importance et d'un très grand avantage pour l'Île—plus pour elle probablement que pour aucune autre province de la Puissance. Il n'était pas question alors de politique nationale. Depuis que nous faisons partie de l'Union, notre tarif a été élevé au-dessus de 15 pour cent. Au lieu de voir rétablir le traité de réciprocité que nous avions anciennement, nous avons au contraire la politique nationale qui force, en grande partie, toutes les provinces à un commerce intérieur. Ensuite, nous sommes isolés par des barrières de glace du monde extérieur et du reste de la Puissance pendant six mois de l'année, ce qui est un grand désavantage; mais par la politique nationale, nous sommes séparés du reste du monde pendant les douze mois entiers, et forcés de commercer entièrement dans les limites de la Puissance. La province, dans mon opinion, n'objecterait pas à cela, pourvu que nous eussions les mêmes facilités de communication avec le Canada dont jouissent les autres provinces, et qui nous ont été garanties par l'acte de l'union. Je ne puis voir de quel avantage peut être au comité mon témoignage sur le caractère de nos communications ou celui de quiconque n'est pas un expert. Cependant, je désirerais graver dans vos esprits la nécessité absolue de moyens de communication, auxquels nous avons droit d'après les termes de l'union. Comment y arrivera-t-on? Je n'entreprendrai pas de le dire, si ce n'est que je ferai observer que par l'expérience du steamer d'hiver le *Northern Light*, la communication a été maintenue un peu plus tard en automne et a été ouverte un peu plus à bonne heure au printemps. Quant au bénéfice que nous retirons de la province, je ne puis l'admettre, parce que les désappointements causés aux marchands et commerçants ont été beaucoup plus grands que les avantages conférés à la province par ce steamer. On en espérait beaucoup, et le transport dans l'Île de grandes quantités de marchandises a été retardé. Je crois qu'une valeur de \$10,000 en souffrance à Pictou-Landing ne serait pas là si nous ne nous étions pas fiés à un steamer tel que le *Northern Light*. Car les intéressés auraient trouvé moyen de faire traverser ces marchandises avant l'hiver. La même chose s'est produit de notre côté du détroit. Une grande quantité de produits, farine, homards en boîtes et poisson de différentes espèces, emmagasinée dans l'Île, ne serait pas restée là, si les exportateurs n'avaient pas cru qu'elle pourrait être transportée par le *Northern Light*. Ce vaisseau a été un insuccès. Ce désappointement a été une cause de pertes cette année; il en a été de même l'an dernier. Je suis certain que si un vaisseau plus grand et plus puissant était placé sur cette route, il serait d'un avantage beaucoup plus grand pour l'Île que ne l'a été le *Northern Light*. La capacité de ce vaisseau est très limitée en effet, et le steamer, eût-il fait tous ses voyages régulièrement, n'eût pu vider les hargars à fret.

Q. Pensez-vous qu'un vaisseau plus fort et plus puissant pourrait maintenir la communication ouverte plus tard en automne et plus à bonne heure en printemps?

—Certainement, mais cela ne suffirait pas à l'exécution des conditions de l'Union, tel que convenues.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle dimension proposeriez-vous pour ce vaisseau ?—Il serait présomptueux de ma part de répondre à cette question. Je ne suis pas constructeur de vaisseaux ; je n'ai jamais donné d'attention à la nature de la glace dans les détroits, et il appartiendrait à un homme d'expérience et très pratique, habitué à la navigation des glaces pendant de longues années,—à un vieux et habile pêcheur de loup-marin de Terre-neuve, par exemple—de discuter une question de ce genre. Je ne me considère pas assez compétent pour exprimer mon opinion à ce sujet.

*Par M. McIsaac :*

Q. Quel serait le meilleur témoin à interroger sur ce point. Le capitaine du *Northern Light* et son pilote ?—Je les supposerais assez compétents pour donner une opinion. Cependant, vu qu'ils sont intéressés dans ce service et en reçoivent leurs salaires, ils devraient être naturellement dé-ireux de continuer un système qui les maintiendrait dans leurs emplois.

*Par M. Brecken :*

Q. Le pilote a de l'expérience dans la navigation du golfe ?—Oui.

Q. Pouvez-vous donner les noms de quelque personne dont l'opinion serait précieuse en dehors des officiers du *Northern Light* ?—Non.

*Par M. McIntyre :*

Q. Ne croyez-vous pas que des témoins habitant le comté de King pourraient nous donner quelque information ; quelqu'un de Souris, Georgetown ou de Murray Harbour, par exemple ?—Ils pourraient exprimer une opinion, mais je pense qu'aucun homme d'un jugement ordinaire, sans expérience, pourrait donner une aussi bonne opinion que ceux-ci.

*Par M. Brecken :*

Q. N'est-ce pas votre opinion que le *Northern Light* a été un avantage, dans une mesure considérable ?—Je veux dire que ce vaisseau a été d'un très grand avantage pour ceux qui ont pu faire traverser rieurs effets, mais il a été nuisible à la province, et surtout à ceux qui ont eu leurs effets placés dans les hangars et qui ont été forcés d'attendre jusqu'au printemps avant de pouvoir les faire traverser.

*Par M. McIntyre :*

Q. Mais n'était-ce pas un hiver exceptionnel, commencé plus tôt que d'habitude ?—Oui, mais les conditions de l'Union étaient que la communication serait continuellement ouverte.

*Par M Brecken :*

Q. Nous désirerions connaître vos vues sur le mode actuel de communication, et les moyens de l'améliorer. Croyez-vous que le *Northern Light* a été un avantage ?—Oui.

Q. Mais n'ayant pu faire ses voyages, il a été nuisible aux marchands, vu que ceux-ci ont eu des marchandises emmagasinées à Pictou où elles sont restées ?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Que suggéreriez-vous quant à la partie orientale de l'île. Un vaisseau de fort tonnage, ou deux ?—Je ne ferais que des arrangements temporaires, jusqu'à ce que les conditions de l'Union pussent être exécutées d'une manière efficace.

Q. Que feriez-vous pour les exécuter ?—Je crois qu'il est du devoir du gouvernement d'instituer quelque enquête scientifique à ce sujet.

*Par M. Isaac :*

Q. Croyez-vous qu'il y ait moyen de les exécuter ?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Croyez vous qu'il soit possible de maintenir la communication ouverte entre

l'Île et la terre ferme sur aucun point durant l'année entière ?—Oui, je le crois possible.

*Par M. Brecken :*

Q. De quel point ?—Je n'aimerais pas à exprimer mon opinion à cet égard.

*Par M. Wood :*

Q. Vous pensez qu'il est possible d'exécuter littéralement les conditions de l'Union ?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Y a-t-il quelque route outre celle de Georgetown à Pictou que vous puissiez suggérer ?—Je suggérerais qu'il y eût une investigation scientifique conduite par les hommes de science les plus éclairés qu'il soit possible de trouver, qui examineraient aussi les conditions de l'Union, et feraient leur rapport sur le moyen pratique de les mettre en exécution.

Q. Supposons qu'en l'absence d'aucun arrangement quelconque, nous soyions réunis ici dans le but de discuter le mode de communication le plus sûr et le plus expéditif ; qu'auriez-vous à suggérer, laissant de côté l'idée d'un tunnel ou d'un pont ?—Si la population de l'Île avait un plan défini pour la navigation du détroit, et le maintien de la communication hiver et été, je crois que l'Île ne serait pas entrée dans la confédération.

Q. Mais nous désirons connaître vos vues sur la meilleure route et les meilleurs moyens d'assurer la communication ?—En dehors d'un tunnel ou d'un pont ?

Q. Oui.—Je dirais alors, si mon opinion peut être d'aucune valeur—je n'y en attache pas beaucoup—que ce serait l'améliorer de beaucoup que de mettre un steamer plus grand et plus fort que le *Northern Light* sur la route de Georgetown. De plus je suggérerais des améliorations aux Caps, afin qu'avec les bateaux d'été nous puissions avoir une traverse plus tard en automne et plus à bonne heure au printemps.

*Par M. McIsaac :*

Q. Ne croyez-vous pas que le *Northern Light* pourrait être utilisé pour l'essai des routes ?—Mon opinion est qu'il n'est pas propre maintenant à servir à cet usage.

Q. Mais s'il n'est d'aucune utilité pour l'avantage de l'Île, ne serait-ce pas une bonne idée de l'employer à l'essai des routes ?—Je sais qu'il y a deux ou trois ans l'ordre fut donné de l'envoyer au Cap Traverse, et le vaisseau tenta de s'y rendre. Il atteignit l'Île Wood, un sixième de la distance, mais ne put avancer au-delà. On se proposait de l'essayer pour la traverse du Cap Traverse au Cap Tourmente, mais il ne put y parvenir.

*Par M. Brecken :*

Q. Ce serait un grand désappointement pour le comté de King, si cette route était abandonnée ?—Je crois que le comté de King et l'Île entière préféreraient, à ces deux choses, voir un autre et un meilleur vaisseau sur la route.

Q. On regarderait son abandon maintenant comme une grande privation ?—Oui, elle est plus appréciée qu'aucune amélioration que l'on pourrait faire à la route du Cap Traverse.

Q. Alors vous êtes d'opinion que ce service pourrait être amélioré, qu'il devrait l'être, et que l'on devrait le continuer ?—Oui, jusqu'à ce que les conditions de l'Union puissent être exécutées.

Q. Avez-vous souvent traversé le détroit au Cap Traverse ?—Trois fois.

Q. Vous êtes armateur-propriétaire ?—Non, pas maintenant.

Q. Vous l'étiez ?—Oui.

*Par M. McIsaac :*

Q. Était-ce en hiver que vous avez traversé ?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Maintenant, veuillez nous donner, le plus brièvement possible, en considérant les moyens de communication actuels, vos vues touchant leur amélioration, et nous dire si un petit steamer serait d'aucun avantage ou non ?—Mon expérience de la tra-

verse n'est pas suffisante pour m'en former une opinion décisive. Lorsque je traversai, l'autre jour, je pensai qu'un steamer ne serait d'aucun service. Nous n'avions qu'un étroit espace d'eau où un steamer aurait pu être de service, sur une largeur d'environ un demi-mille, peut-être moins que cela. Je ne pus trouver l'utilité d'un steamer en cette occasion. Il peut y avoir des temps en printemps et de bonne heure en automne où un steamer pourrait être avantageux là. Mais je n'ai pas traversé le détroit en un temps où un steamer eût pu être d'aucune utilité.

Q. Alors vous pensez qu'il se présente des circonstances où un steamer serait avantageux?—Oui, avant la formation de la glace sur les côtes. Lorsque je traversai dernièrement, il y avait sur les côtes du Nouveau-Brunswick une ceinture de glace s'étendant sur une longueur de plusieurs milles, cette glace était probablement échouée et s'élevait à six pieds au moins hors de l'eau.

*Par le président :*

Q. Vous avez entendu parler de chaloupes construites pour naviguer en eau libre (water boats) sur cette route?—Oui.

Q. Pensez-vous qu'une ou deux de ces chaloupes assistant les bateaux-traîneaux rendraient de bons services?—Oui, une chaloupe avec un bon équipage rendrait service ; quand l'eau serait libre du côté de l'île, elle pourrait être utilisée, et si le passage était libre sur la côte du Nouveau-Brunswick elle pourrait y être employée.

Q. Dans votre opinion cette chaloupe vaudrait-elle mieux que des canots à vapeur (steam launches)?—Je ne connais ces canots à vapeur que par en avoir vu un à Charlottetown il y a quelques années, et s'il représentait réellement ce qu'ils doivent être, je ne pense pas qu'il aurait aucune utilité pratique.

*Par M. Brecken :*

Q. Et relativement aux hangars, pensez-vous que nous devrions en avoir de chaque côté?—Oui, je le pense.

Q. Quelle est votre opinion quant à la paie des hommes?—Ils sont payés de \$32 à \$35 par voyage aller et retour, et vous savez peut-être que souvent, quand ils atteignent la côte du Nouveau-Brunswick ils sont détenus par la tempête, et sont obligés d'y demeurer à leurs propres frais ; et souvent quand un homme arrive chez lui, il lui reste une balance de 50 ou 60 centins en poche sur sa paie.

Q. Ne pensez-vous pas que leur paie est faible?—Oui, et je pense que le service n'est pas aussi bien organisé qu'il pourrait l'être. Je ne voudrais pas dire que les hommes devraient être payés plus qu'ils ne demandent pour faire le service.

Q. Dans votre opinion n'est-ce pas une occupation pénible et dangereuse?—Pas plus pour ceux qui manœuvrent les bateaux que pour les passagers.

Q. C'est un travail pénible et les hommes y sont très exposés aux intempéries, et courent de très grands risques à cause des tempêtes, et cela très souvent?—Oui.

Q. S'ils se trompent dans leurs pronostics, ils sont surpris par la tempête, leur profession offre beaucoup de risques?—Oui.

Q. Et quelquefois ils sont obligés de virer de bord, et de revenir sur leurs pas?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Quelques personnes y ont-elles perdu la vie?—Oui.

*Par le président :*

Q. Aucune vie n'a été perdue là récemment?—Non.

Q. Pensez-vous que si le gouvernement se chargeait de ce service et en prenait le contrôle au lieu de l'adjuger par contrat, il serait mieux exécuté?—Cela dépendrait beaucoup des qualifications de l'homme qui en serait chargé. Si l'homme était sûr, avait du jugement et de l'expérience, ce système serait le meilleur.

*Par M. Wood :*

Q. Quel serait le moyen d'avoir les meilleurs hommes ; placer le service sous le contrôle du gouvernement ou le donner par contrat?—Le placer sous le contrôle public, je crois.

*Par le président :*

Q. Vous préféreriez que le gouvernement se chargeât de ce service?—Je le préférerais, parce que le but des entrepreneurs est de faire de l'argent. Ceux-ci ne donnent que les commodités strictement nécessaires pour empêcher de trop grands murmures, et le font au meilleur marché possible afin de grossir leurs gains. Le gouvernement n'aurait rien de pareil en vue. Son seul objet serait d'obtenir la sécurité et le confort des passagers, et l'efficacité du service.

*Par M. Wood :*

Q. Vous pensez que ce service devrait être sous le contrôle du gouvernement?—Je le pense.

*Par M. Brecken :*

Q. Vous ne voulez pas dire qu'il y ait quelque chose à reprocher à l'homme ou aux hommes qui font le service actuellement?—Non. Il serait difficile de trouver un meilleur homme que M. Irving pour prendre soin de ce service.

*Par M. McIsaac :*

Q. Pensez-vous qu'il se trouve quelque point plus accessible que Pictou sur la terre ferme, à l'est de Pictou?—Je pense que le cap George serait un meilleur port à toucher que Pictou, parce que ce dernier port est un havre fermé, et quand le vent souffle du nord-est, il est impossible à la glace d'en sortir. Lorsque la glace descend vers le cap George, le détroit étant là plus large, elle se sépare et laisse des ouvertures pour le passage des bateaux.

*Par M. Wood :*

Q. Si je vous comprends bien, vous pensez qu'en toutes circonstances, durant une partie de l'hiver, vous auriez à traverser les malles et les passagers en bateaux?—Comme règle générale. Il pourrait arriver que certains hivers, un bon et puissant steamer pourrait maintenir une communication régulière, mais je pense que ce serait une exception à la règle.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle partie de l'hiver. Janvier, février et une partie de mars?—Probablement depuis le 15 janvier jusqu'au 1er mars.

*Par le président :*

Q. Connaissez-vous quelque chose sur l'état actuel du *Northern Light*?—Rien que je puisse donner comme certain. On le dit dans un état peu sûr et impropre au service, usé.

Q. C'est l'opinion qu'on en a dans l'île du Prince-Edouard?—C'est l'opinion qu'on en a là, et c'est pourquoi son capitaine ne l'a pas engagé dans les glaces plus qu'il ne l'a fait cet hiver.

Q. Est-il capable d'essayer la route du cap George?—D'après les rumeurs que j'ai entendues, je ne le crois pas.

Q. S'il était en bon condition, ne serait-il pas employé avantageusement à faire des essais sur cette route?—Je pense que oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Savez-vous combien de voyages il a fait durant cette saison?—Il n'en a fait aucun depuis le 3 ou le 6 janvier; mais un grand nombre des voyages qu'il a faits, auraient pu l'être par aucun vaisseau ordinaire. Il n'a jamais fait un voyage lorsqu'il se trouvait assez de glace pour embarrasser un navire à voile.

Q. Dans beaucoup de ses voyages, il n'a pas eu à manœuvrer dans la glace?—Pas du tout?

Q. Je pense que la glace est apparue plus tôt qu'à l'ordinaire cette année?—Oui, mais il a pris ses quartiers d'hiver, me dit-on, avant que la glace l'ait forcé à le faire.

*Par le président :*

Q. Connaissez-vous en quelle condition se trouve le service d'été, et pensez-vous qu'il qu'il a donné satisfaction dans l'île du Prince-Edouard?—Je ne pense pas qu'il ait donné satisfaction dans l'île, cependant je ne suis pas aussi particulièrement

intéressé dans cette matière, ne demeurant pas dans les centres de commerce, où j'aurais pu en observer l'efficacité. Le service d'été à Georgetown n'est pas satisfaisant, tant s'en faut.

*Par M. McIntyre :*

Q. Combien de fois le vaisseau y touche-t-il ?—Une fois la semaine, je pense.

*Par M. Wood :*

Q. Serait-il avantageux pour le transport des malles, et le confort des passagers, d'avoir des jetées construites aux caps, et une communication entre eux au moyen d'un bateau traversier en été ?—Je ne saurais dire si cela serait avantageux, quant aux jetées, je ne suis pas en position d'exprimer une opinion sur leur praticabilité.

Q. Si elles étaient possibles, faciliteraient-elles les communications postales ?—Certainement. Nos exportations doivent être faites promptement en automne, et toute avenue ou tout débouché est d'une grande importance pour l'île. Lorsque par exemple, nos patates sont récoltées, nous ne pouvons avoir assez de débouchés pour notre commerce.

Q. Je ne parle pas autant de commerce que des malles et des passagers. Croyez-vous que ce serait une route possible pour eux ?—Je ne suis pas suffisamment bien informé pour exprimer une opinion là-dessus. Le service postal d'été a donné beaucoup de satisfaction, je crois.

*Par M. McIntyre :*

Q. Serait-ce avantageux à la partie est du comté de King si ces bateaux touchaient plus fréquemment à Georgetown et Murray Harbour ?—Je pense que cela serait d'un grand avantage pour ce comté, et qu'un grand besoin serait satisfait.

*Par M. Brecken :*

Q. Croyez-vous qu'il serait désirable pour la partie est de l'île que l'un des vaisseaux de la compagnie de navigation à vapeur fût un puissant vaisseau en fer ? Ne pensez-vous pas que nos vaisseaux d'été abandonnent la route plus tôt qu'ils ne devraient le faire dans les intérêts du public ?—Oui, je pense que si nous avions un vaisseau plus puissant, et qui put briser une glace d'un ou deux jours, ce serait un grand bien pour l'île. Nous avons eu un ou deux jours de froid bien sévère de bonne heure cette saison, et la plupart de nos rivières et de nos havres se couvrirent de glace entièrement. Il n'y eut après cela aucune forte gelée pendant deux ou trois semaines. Un bon steamer pourrait tenir la navigation ouverte, et non-seulement transporter beaucoup de produits lui-même, mais encore laisser un chenal permettant aux voiliers de sortir.

Q. Les quatre ou cinq dernières semaines de navigation à l'île ne sont-elles pas la saison la plus importante pour l'exportation des produits ?—Oui, dans l'état actuel de nos communications. Je ne pense pas que cela serait si nous avions la communication non-interrompue que nous voulons.

Q. Le dernier mois immédiatement avant la clôture de la navigation, n'est-il pas le mois le plus important de l'année pour votre commerce ?—Certainement, par le fait que nous savons que les froids arrivent, et que si nous n'expédions pas nos produits dans ce mois, ils resteront dans l'île jusqu'au printemps. Pour vous donner une idée de la nécessité d'une communication en hiver, je vous dirai que pendant les deux derniers mois, l'avoine a valu 60 centins le minot à Saint-Jean, tandis qu'elle ne valait que 35 à 36 centins dans l'île. Si nous pouvions mettre nos produits sur le marché de Saint-Jean à l'époque de l'année où nous sommes actuellement, au lieu d'être forcés de le faire en automne, ce serait un avantage pour l'île et pour les autres provinces à la fois. Cela régulariserait un peu les prix. Il se produirait une baisse à Saint-Jean, et nous obtiendrions plus pour nos produits que nous ne recevons maintenant.

*Par M. Wood :*

Q. Ai-je compris que vous aviez des doutes sur la possibilité d'un embranchement sur le Cap ?—En aucune manière, je pense que ce serait un grand bien pour tous les intéressés que d'y avoir un embranchement.

Q. Ne pensez-vous pas que l'un nécessite l'autre, c'est-à-dire que l'établissement



d'un embranchement en cet endroit nécessiterait l'ouverture d'une traverse au moyen d'un bateau à vapeur?—Nul doute là-dessus.

Q. Cela ne donnerait-il pas à la population de l'île le moyen de transporter rapidement, en automne ou de bonne heure le printemps, une grande quantité de ses produits. J'entends des vaisseaux pouvant porter beaucoup de fret et traverser en une heure—traverser un chargement de wagons de chemin de fer—ce qui serait un moyen très expéditif?—Je ne suis pas en état d'exprimer une opinion sur une question scientifique de ce genre. Je ne pense pas qu'il serait sage de recommander au gouvernement de se lancer dans des dépenses extraordinaires sans s'assurer d'abord auprès d'experts scientifiques des moyens de rendre la chose efficace.

Q. Je comprends que vous dites que le gouvernement est tenu, aux termes de l'Acte d'Union, de construire cette portion de chemin de fer?—Je ne dis pas aux termes de l'Acte d'Union, en aucune manière. Ce qu'il est obligé de faire, aux termes de l'Acte, est de nous donner une correspondance régulière avec l'Intercolonial et le réseau de chemins de fer de la Puissance. S'il pouvait le faire au prix d'une piastre, nous en serions heureux; si cela coûte des millions, nous n'y pouvons rien faire. C'est là l'opinion de la population de l'île entière, et c'est la question à l'ordre du jour.

*Par M. Brecken :*

Q. La question attire plus l'attention publique maintenant que par le passé?—Plus qu'elle ne l'a jamais fait.

*Par M. McIsaac :*

Q. Pensez-vous que ce comité contribuera à amener la solution de la question pour laquelle le peuple fait l'agitation?—Ceci dépendra beaucoup du rapport que fera le comité, et du temps où il le fera. Si ce rapport est fait avant que la Chambre ne se disperse et s'il recommande au gouvernement actuel la nécessité de mesures vigoureuses, qui n'ont pas été prises jusqu'à présent, je pense que cela aura un bon effet; mais si le comité recommande que la dépense soit faite, dans le but de remplir littéralement les conditions de l'Union, je crois que cela sera une erreur. Je suggérerais—et le comité peut prendre ma suggestion pour ce qu'elle vaut—que le comité recommande au gouvernement de faire faire une enquête scientifique sur toute la question, et que le rapport de l'enquête base ses recommandations sur les termes de l'Acte d'Union.

*Par M. Brecken :*

Q. Nous ne devrions faire aucune recommandation ici?—Nulle suggestion que le comité pourra faire pour l'amélioration de la communication ne devrait être présentée au gouvernement comme remplissant les conditions de l'Union, mais je pense que le comité serait parfaitement en droit de recommander que les améliorations qu'il pourra suggérer soient immédiatement mises à exécution comme mesure temporaire.

*Par M. McIsaac :*

Q. Afin d'aider le gouvernement à trouver le moyen d'exécuter les conditions de l'Union?—Oui: Dans l'intervalle, si le gouvernement donne à l'île un autre vaisseau en remplacement du *Northern Light*, et améliore la communication aux Caps, il aura droit de prendre le temps nécessaire pour la considération de mesures futures, et faire une enquête complète.

*Par le président :*

Q. Appliquez-vous ceci au service d'été?—Je parle seulement du service d'hiver.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 5 mars 1883.

Le comité s'assemble à 11 heures a.m., JOHN JENKINS, écr., M.D., de Charlottetown est appelé et interrogé.

*Par M. McIsaac :*

Q. Veuillez s'il vous plait donner un exposé de ce que vous connaissez sur la question de la navigation à vapeur entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme ?—Je viens d'écrire à la hâte quelques notes sur les points que j'ai cru les plus importants à considérer. Je vais les donner dans l'ordre où elles se présentent, et si quelque membre du comité désire me faire quelques questions, j'y répondrai. Je pense qu'il y a cinq points d'où l'on peut ouvrir une communication d'hiver, et tous méritent d'être considérés. En 1867, j'ai été nommé président d'un comité de la législature locale pour étudier cette question. Je me suis occupé principalement de recueillir des informations sur deux points seulement, parce que j'ignorais alors qu'il fût possible d'établir cette communication à aucun autre point. D'abord, il y a la route entre Souris et le Cap George. L'information obtenue alors était que le passage était libre entre les deux points durant la plus grande partie de l'hiver, que le port de Souris était ouvert très tard dans la saison, jusqu'à la première ou la seconde semaine de février, et qu'un steamer pouvait se mettre à l'abri au Cap George presque en tout temps. Mais la difficulté qui se présentait alors contre cette route était son inaccessibilité du côté de terre. Il n'existait pas de chemins de fer allant vers aucun de ces deux points, ni à Souris ni dans les environs du Cap George. Une autre difficulté était la distance par mer qui était très considérable, et le port était très ouvert et sans protection contre le vent. A cette époque, de plus, la profondeur de l'eau dans le havre de Souris était peu considérable. Il était peu profond alors, mais je crois que le havre a été dragué depuis.

*Par M. McIsaac :*

Q. Il n'existait pas de brise-lames alors ?—Non. La profondeur de l'eau n'excédait pas douze pieds. Je crois qu'elle est beaucoup plus considérable à présent, de sorte que cette difficulté a disparu.

*Par M. McIsaac :*

Q. Et un chemin de fer a été construit passant à quinze milles de distance du Cap George ?—Oui ; et un autre a été construit jusqu'à Souris, de manière que cette difficulté est aussi en partie résolue.

*Par le président :*

Q. Existe-t-il un chemin de fer aussi jusqu'au Cap George ?—Non, mais il n'en est éloigné que de quinze milles. Mais je pense qu'il y aurait objection à cette route parce que Souris est plus éloigné du centre du commerce de l'île du Prince-Edouard, et le Cap George serait à une grande distance de celui de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que l'on se propose d'établir cette communication sur un point aussi rapproché que possible des centres d'affaires.

*Par M. McIntyre :*

Q. La distance n'est rien ?—Non, si l'eau est libre, et il n'existait aucun doute en mon esprit que le passage entre Souris et le Cap George était plus libre qu'en aucun autre endroit. Le point que j'étudiai ensuite a été entre Georgetown, ou quelqu'endroit dans les environs, et Pictou. Je trouvai que le havre de Georgetown était ouvert très souvent pendant la plus grande partie de janvier, et que dans les saisons ordinaires il y avait beaucoup de glace entre ce point et Pictou. Murray Harbor était ouvert plus tard encore que Georgetown ; Murray Harbor est ouvert presque toute l'année, et le serait entièrement à un steamer construit pour la glace ; mais il ne peut recevoir que des vaisseaux d'un faible tirant d'eau, et je pense que cela serait un obstacle sérieux, pour le présent, dans tous les cas.

Q. Ce port n'est pas relié par voie ferrée avec l'île du Prince-Edouard ?—Exactement. La route de terre à Murray Harbor serait un obstacle à la ligne entre Georgetown et Pictou. Je crois que vous pourriez obtenir des informations très dignes de foi des officiers du steamer, les capitaines McKay et McElhinney, touchant les difficultés existant à ce point. Je désire seulement dire que je pense que le comité ferait bien de rechercher le point où la distance est la plus courte et la glace la moins forte. Je pense qu'à Georgetown la glace du nord arrive poussée par les vents du nord-est et constitue un obstacle insurmontable au passage d'un steamer.

Q. Ceci n'a lieu qu'au cœur de l'hiver cependant?—Oui.

Q. La même objection peut être faite relativement à aucune partie du détroit et en aucune période de l'année?—Les informations que nous avons acquises ne sont pas suffisamment exactes, et je crois que le comité ferait bien de s'enquérir de l'épaisseur des banquises dans les différentes parties du détroit. Un homme passe sur un champ de glace qu'il dit être d'une épaisseur d'un pied ou quinze pouces; elle peut être plus ou moins épaisse. Si elle a plus de neuf ou dix pouces d'épaisseur, je ne pense pas qu'il soit possible à un homme, marchant dessus, de dire son épaisseur.

*Par le président :*

Q. Nous pourrions savoir cela du capitaine?—Quant à la solidité des glaces en cet endroit, j'ai traversé sur le *Northern Light*, mais c'était une saison peu avancée comparativement, en janvier, et la glace n'était pas très-solide alors.

Q. Vous avez parlé de deux routes possibles?—Oui. Il y a ensuite la route de Crappo ou Victoria à Pugwash. Je crois qu'il y a une objection commune à ces trois routes. La distance est très considérable, et à Victoria on trouve à peine une profondeur d'eau suffisante. La route à une époque peu avancée de la saison.....

Q. Je pense que l'ingénieur McLean mentionne ceci?—Oui, il en fait mention dans son rapport. Vient ensuite la quatrième route entre les caps Tourmente et Traverse.

Q. Qu'avez-vous à dire touchant cette route?—J'ai très fréquemment suivi cette route, et j'ai souvent remonté aux caps avec des amis ou pour les rencontrer; j'ai vu beaucoup de glace dans cette passe et je ne pense pas qu'elle soit plus épaisse là qu'elle ne l'est en aucun autre point entre l'île et la terre ferme où le passage est praticable. Je pense que la glace à l'extrémité ouest du détroit est moins épaisse généralement qu'elle ne l'est à l'extrémité est, parce que la glace à l'ouest se forme dans le golfe et n'acquiert jamais une grande épaisseur. A l'extrémité est, lorsque le vent souffle du nord-est vous pouvez rencontrer des glaces venant du détroit de Belle-Isle, glace épaisse du nord, qui est réellement insurmontable. Je ne pense pas que l'on puisse rencontrer ces glaces à la partie ouest, sauf en de très rares occasions.

*Par M. McIntyre :*

Q. Le vent du nord-est ne la pousserai-elle pas là?—Non, elle ne parviendrait pas là. Si cette glace y arrive, elle vient de l'ouest.

Q. J'ai observé de très forte glace en cet endroit, aussi épaisse qu'en aucun autre lieu?—Quand vous examinez la glace il faut le faire très soigneusement. A première vue elle peut paraître très épaisse, lorsque en réalité c'est un glaçon posé de champ. La glace paraît épaisse, mais je ne crois pas qu'il y en ait là d'une épaisseur de plus de trois pieds.

*Par le président :*

Q. Pensez-vous qu'il soit possible à un petit canot à vapeur (steam launch) de maintenir la communication durant l'hiver?—J'arriverai à ceci bientôt quand nous aurons exposé les cinq routes. La cinquième route se trouve entre la pointe ouest de l'île et Richibouctou. On m'a nommé celle-ci, et ceux qui la favorisent, disent qu'il y a beaucoup d'eau libre entre ces deux points. Ce n'est que dernièrement que j'en ai entendu parler, et je n'ai à son égard aucune information certaine, mais d'après ce qu'on m'en rapporte, je crois qu'elle est digne d'être prise en considération. Le sénateur Howlan est ici, il a résidé dans les environs, et peut vous donner sur cette route plus d'information que je ne puis le faire, je la mentionne simplement parce qu'elle a été suggérée comme praticable. Maintenant, en ce qui regarde la route entre les caps, je la crois possible, parce que la glace n'y est pas plus forte qu'ailleurs, et qu'elle est plus légère qu'on ne la rencontre en d'autres endroits. Secondement, parce que la distance est beaucoup moins considérable. D'un bordage à l'autre, elle dépasse à peine sept milles, et si vous y rencontrez d'épaisses glaces elles sont en petite quantité. La plus grande partie des glaces s'offrant à l'observation en traversant consiste en champs de glaçons flottants, d'assez peu d'épaisseur. Cette glace s'accumule de chaque côté, descend sous forme de glaçons, et est poussée tantôt d'un côté tantôt de l'autre. Elle s'amoncèle en certains endroits à une hauteur considéra-

ble, mais ces montagnes peuvent toujours être évitées, je pense, et le steamer peut trouver un passage sans s'y engager. Mais mon plan pour maintenir la communication au moyen d'un bateau à vapeur consiste à faire usage du bateau-traineau conjointement avec le steamer ; celui-ci forcerait son passage partout où il le pourrait, et quand les obstacles seraient insurmontables alors on lancerait le bateau. Cela serait facile, parce que la glace qui force le steamer à s'arrêter, n'empêche pas le bateau-traineau d'avancer, et quand celui-ci est arrêté par le fraïsil ou la neige flottante ("lolly"), le steamer peut surmonter l'obstacle, de sorte qu'en combinant l'usage des deux on peut accomplir beaucoup pour conserver une communication journalière. Je ne crois pas que cela soit praticable à aucun autre point, parce que si le steamer rencontrait de fortes glaces entre Souris et le cap George, il n'oserait lancer son bateau-traineau, qui pourrait rencontrer beaucoup d'eau libre et un vent très-fort, ce qui serait dangereux. D'un autre côté, aux caps, vous pouvez toujours dire où il est possible de lancer un bateau, et lorsque le steamer est incapable de naviguer, cela est presque toujours produit par la présence d'une glace solide. Conséquemment, je pense que s'il nous faut jamais une communication journalière entre l'île et la terre ferme en hiver, nous ne pourrions l'obtenir qu'en faisant construire un steamer exclusivement pour cet objet, et pour nul autre. Je pense que le comité devrait mettre de côté toute opinion qu'il pourrait s'être formée sur la force de résistance du steamer, et ne pas juger de ce que peuvent être les constructions de l'avenir par les services de vaisseaux construits par le passé ou à présent, parce que je crois possible de construire un bateau à vapeur aussi supérieur au *Northern Light* que le sont les magnifiques steamers de la ligne Cunard qui traversent aujourd'hui l'Atlantique au petit vapeur qui descendait la Clyde pour la première fois il y a un demi-siècle. Je suis certain qu'aucun vaisseau n'a encore été construit dans le but exclusif de naviguer dans les glaces. Et à ce sujet je suggérerais au comité de se mettre en communication avec les propriétaires de navires employés à la pêche du loup-marin à Terre-neuve. Je pense que si le président du comité télégraphiait à MM. Meyer et fils, ou à aucune autre maison en ce pays, et leur demandait de prendre l'opinion de leurs capitaines de vaisseaux-pêcheurs les plus expérimentés sur la force de résistance d'un vaisseau construit expressément dans ce but, sans considération du coût, de la capacité de tonnage ou d'aucun autre point, mais simplement quant à sa force de résistance au milieu des glaces, il pourrait obtenir des informations très-dignes de foi. Car il est bien connu que ces vaisseaux de pêche sont construits non pas tant pour combattre les glaces, que pour transporter une grande quantité de loups-marins quand ils les rencontrent—la puissance et la force sont sacrifiées à cette qualité parce qu'elle leur est nécessaire. Ce serait une mauvaise spéculation pour les propriétaires que d'avoir un vaisseau capable de pénétrer dans les glaces, si une fois là il ne pouvait prendre une forte cargaison. De là, la force motrice très-limitée de ces vaisseaux. Aucun steamer n'a été construit dans le seul but de vaincre les obstacles de la navigation d'hiver.

*Par le président :*

Q. Est-ce votre opinion que le gouvernement devrait porter toute son attention sur la route des Caps ?—C'est mon opinion, et elle est basée sur ces considérations : que la distance est la plus faible, et que toute sa largeur est visible à l'œil nu.

*Par M. McIsaac :*

Q. Dans la supposition que le steamer que vous proposez de mettre sur la route entre les Caps ne pourrait réussir à traverser à ce point, conviendrait-il à la route actuelle ?—Certainement, j'ai beaucoup médité sur cette matière. D'abord, j'inclinai à l'idée qu'un petit steamer conviendrait mieux parce qu'il pourrait virer plus facilement ; mais je pense que cet avantage serait contrebalancé en ayant un plus grand steamer, avec plus de pouvoir et de poids pour enfoncer la glace.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quelle profondeur d'eau trouve-t-on entre les caps ?—D'un bordage à l'autre, on trouve toute la profondeur voulue. Le rapport de M. McLeod dit qu'elle est de dix brasses en hiver, profondeur illimitée en pratique, puisqu'aucun

vaisseau ne peut tirer 60 pieds d'eau. Je désire attirer l'attention du comité sur un autre avantage. Si le gouvernement juge à propos, et je pense qu'il le fera probablement, de mettre un steamer sur cette traverse en été, il serait avantageux de n'avoir qu'une seule route, et de n'en pas changer. Il a été suggéré que le *Northern Light*, s'il devient incapable de traverser à Georgetown, soit placé sur la route des Caps. Ce vaisseau a déjà tenté de le faire, sans pouvoir y parvenir alors, la distance entre Georgetown et les caps étant trop forte ; mais, je pense qu'il serait d'un grand avantage, surtout pour les malles et les passagers, qu'il n'y eût qu'une seule route hiver et été. De plus, s'il n'y a pas de changement de route, il n'y a pas de perte de temps. Quelquefois nos malles ont perdu deux ou trois semaines à aller et venir entre Pictou et les Caps. Arrivés aux caps un ordre les renvoie à Pictou, et, *vice versa*, suivant l'état du temps, tandis que s'il n'y avait qu'une seule route cela ne pourrait arriver.

*Par M. Wood :*

Q. Quand recevez-vous la malle partant de Saint-Jean le matin en été ?—Nous la recevons à Charlottetown la nuit suivante. Je considère que les steamers employés maintenant entre Summerside et Shédiac et Charlottetown et Pictou, sont indispensables. En parlant de la route des Caps comme route d'été, je ne pense pas que l'on puisse pour un seul moment abandonner les autres routes, parce qu'il s'y fait un trafic très-considérable. Je parle de cette route principalement comme étant celle de la malle et des passagers. Pour le trafic, les deux autres routes devront être maintenues, parce qu'elles sont indispensables ; de fait, il faut non-seulement les conserver, mais il faudra placer un nouveau steamer à Summerside, les facilités de transport n'étant pas suffisantes. Je crois que la compagnie a donné des ordres en Angleterre pour un autre vaisseau qu'elle va employer lorsqu'il lui sera devenu impossible de satisfaire aux exigences du public au moyen de ceux qu'elle emploie. Je crois que si l'on pouvait induire le gouvernement à louer un vaisseau construit pour la pêche du loup-marin, et le faire traverser l'hiver prochain entre Charlottetown et Pictou aussi tard que possible, et l'envoyer ensuite sur la route de Georgetown et Pictou, la chose serait très-avantageuse, parce qu'il reste toujours dans l'île pendant tout l'hiver une immense quantité de produits qu'un vaisseau de ce genre pourrait transporter. Ces vaisseaux ont une grande capacité de tonnage, peuvent pénétrer dans des quantités considérables de glaces, et marcher longtemps après que les autres vaisseaux sont forcés d'arrêter ; de plus ils auraient l'avantage de prendre beaucoup plus de fret que le *Northern Light*. Ce dernier, même quand il traverse, ne peut porter que très-peu de fret, si peu que les neuf-dixièmes des expéditeurs ne comptent pas du tout sur lui. Ceux qui ont des marchandises périssables et qu'il faut expédier, s'en servent seulement.

*Par le président :*

Q. Savez-vous si le service exécuté par la compagnie de navigation à vapeur a donné satisfaction ?—Il se produit toujours certains murmures contre toute compagnie. Si un vaisseau reste à son quai pendant un jour à cause d'un grand vent, on dira qu'il ne vaut rien. Mais je pense que si l'on examine froidement ce qu'ont fait les vaisseaux de la compagnie on y trouvera très-peu à redire. La question se réduit à ceci : La compagnie reçoit une certaine somme pour le service d'un certain nombre de vapeurs. Elle a placé ces steamers sur la route, mais le commerce a tellement augmenté que deux steamers ne peuvent plus y suffire, et on ne peut s'attendre à ce que la compagnie fournisse trois steamers quand elle n'est subventionnée que pour deux.

Q. Alors vous favoriserez une augmentation du subside ?—Je crois que cela devrait être fait.

Q. Si la compagnie fournissait le petit vaisseau dont vous parlez, serait-ce aussi bien que de fréter un steamer de Terre-Neuve ?—Oui, si la compagnie consentait à le faire.

Q. Un vaisseau, pensez-vous, serait-il suffisant pour ce commerce en automne ?—Non, je pense que deux feraient beaucoup mieux, il y a assez de trafic pour deux. Cependant, si nous pouvions avoir un bon vaisseau, avec une capacité de transport considérable, il aiderait beaucoup à expédier hors de l'île les produits de la saison.

Bien entendu qu'il vaudrait mieux en avoir deux. Je comprends que le *Northern Light* continuerait ses voyages de Georgetown comme d'habitude. Il exécuterait sa quote part, quoique peu considérable. Si la compagnie était subventionnée et fournissait un ou deux de ces steamers, cela accommoderait grandement la population de l'Île, parce que vous n'ignorez pas combien la saison est courte. Les récoltes sont à peine mûries que les fermiers doivent s'empressez de battre leur grain et de le transporter au marché ainsi que leurs patates. Cela prend un temps précieux, qui serait bien mieux employé à l'amélioration des terres et du labourage, et à augmenter le nombre d'acres en culture. Lorsque les gelées arrivent, le fermier ne peut plus s'occuper de travaux de ce genre et c'est alors qu'il devrait avoir les facilités de transporter ses produits sur le marché. Les chemins sont beaux. Il se servent souvent de traîneaux, il n'y aurait pas de temps perdu. Rien n'aiderait plus à la prospérité de toute la contrée que de rendre la navigation telle, qu'elle permit au fermier de s'occuper des travaux de sa terre pendant les premiers mois de l'automne avant les gelées, et d'expédier ses produits après leur apparition. Vous comprenez que si un homme a une grande ferme, et une quantité considérable d'avoine et de patates à mettre sur le marché, il doit employer tout son temps pendant le commencement de la saison s'il veut parvenir à vendre, et sa ferme, en conséquence, ne peut être cultivée convenablement.

*Par M McIntyre :*

Q. Ne devrait-il pas mettre ses produits sur le marché dans tous les cas, avant les gelées ?—Non.

*Par M. le président :*

Q. Je vois par les journaux que vous êtes d'opinion que vous êtes d'opinion qu'il devrait y avoir un troisième rail sur le chemin de fer de l'Île, et une traverse aux Caps ?—Je suis certain que cela peut se faire. J'ai consulté M. Unsworth à ce sujet ; et il dit qu'avec les traverses actuelles, un troisième rail peut être placé, capable de supporter le fret, mais non la locomotive. Celle-ci circulerait sur la voie étroite, tirant les wagons sur la voie large. Je crois que cela est praticable et produirait d'heureux résultats pour le commerce de l'Île. D'abord cela donnerait au fermier l'occasion de cultiver des produits d'une espèce différente de ceux d'à présent. Il pourrait semer des patates hâtives sur une grande échelle. La difficulté maintenant quant à ce genre de patates, est l'absence d'un marché après les premiers jours à Charlottetown. Mais nous savons tous que si elles pouvaient être transportées de suite de ce côté, elles se vendraient à un prix beaucoup plus élevé qu'elles ne rapportent plus tard. Il est impossible maintenant de les traverser, parce qu'elles sont très périssables, et les rudes secoues auxquelles elles sont exposées sur les routes actuelles font que lorsqu'elles arrivent sur le marché elles sont dans une condition telle que réellement elles ne sont pas vendables. Si elles pouvaient être expédiées en wagons, et ceux-ci traversés, elles arriveraient sur le marché de terre ferme en bonne condition et rapporteraient un meilleur prix au producteur. Ensuite il y a les viandes fraîches. Les fermiers vendent maintenant leurs moutons et leurs agneaux aux commerçants qui les amènent vivants sur la terre ferme. Ce procédé est beaucoup plus dispendieux que de les tuer dans l'Île et d'en envoyer la viande au moyen de wagons-glacières. De cette manière la viande se rendrait au marché en bon état et le fermier en obtiendrait un meilleur prix. Il y a de plus l'article du poisson. Le sénateur Howlan pourra vous donner sur cet article de plus exactes informations que je ne pourrais le faire. Mais je crois qu'avec ces facilités tout le poisson pris dans l'Île pourrait être expédié frais. Cela, non-seulement lui donnerait une valeur plus élevée, mais encore épargnerait la dépense et le délai produits par sa préparation, et le pêcheur en recevrait le prix de suite. Je crois que cela serait très avantageux.

Q. Y a-t-il autre chose que vous puissiez suggérer relativement au maintien de la communication ?—Oui ; en ce qui touche les moyens actuellement employés. Je crois qu'ils sont susceptibles de beaucoup d'amélioration. Il est à peine nécessaire au comité de s'en occuper, je crois, parce que le gouvernement, me dit-on, a décidé de faire tout en son pouvoir afin d'y apporter de l'amélioration, par la construction de

hangars à bateaux, et en employant des chaloupes pour traverser l'eau libre (water-boats). Il n'est pas douteux que ces chaloupes seraient d'un grand service. Je me rappelle avoir traversé en 1876—notre parti était nombreux—plusieurs membres du parlement s'y trouvaient, il n'y avait alors que trois bateaux, et ils étaient surchargés. Nous arrivâmes dans de l'eau libre avec une brise fraîche et l'un des bateaux fut presque submergé. Sans la conduite judicieuse du capitaine Irving qui manœuvra les plus grands des bateaux de manière à couvrir les petits, le bateau coulait. Dans ce cas, une de ces chaloupes serait d'un grand avantage, parce que si les hommes étaient toujours prêts, ils verraient de suite la nécessité de la lancer et de traverser l'eau libre pour aller au secours des passagers.

*Par M. Brecken :*

Q. Quand vous parlez d'un steamer traversant aux Caps, est-ce votre avis qu'un vaisseau du tonnage du *Northern Light* ou d'un tonnage plus fort serait utile en hiver, pendant les mois de janvier et février?—Oui; j'ai traversé plus fréquemment durant ces mois qu'en aucun autre temps, et j'ai vu, un jour, le 25 janvier, rien que de la glace fraîche et facile à briser durant toute la traversée. Elle n'était pas assez forte pour porter un bateau, mais trop forte pour se briser sous les rames. Nous fûmes obligés d'employer la gaffe pendant toute la traversée. Je ne pense pas avoir eu de ma vie une journée de travail aussi rude. Partis au petit jour, nous n'arrivâmes qu'à la nuit, et nous dérivâmes dix milles en traversant. Dans ce voyage, un steamer aurait pu faire la traversée presque sans aucun trouble, sur toute la distance entre les bordages de chaque côté.

*Par le président :*

Q. Avez-vous entendu dire quelque chose sur la condition du *Northern Light*; on dit qu'il ne peut tenir la mer?—C'est un bruit courant. Je ne sais jusqu'à quel point il est vrai. J'en ai parlé au ministre de la marine et des pêcheries, il me dit que cela est faux.

*Par M. Brecken :*

Q. Est-ce que le prix des patates ne dépend pas plus du marché à l'extérieur que du manque de facilités pour les transporter?—Cela est vrai après la saison, mais je parlais des patates hâtives; celles-ci si elles étaient traversées, rapporteraient un bon prix.

Q. Quels produits dans l'Île seraient prêts pour le marché avant que les difficultés de la navigation d'automne commencent. Combien de "produits d'été" comme ils sont appelés, et pouvant être récoltés en juin, juillet, août et septembre, l'Île fournirait-elle, afin de justifier un changement tel que celui dont vous parlez?—D'abord, je ne vois pas pourquoi donner septembre comme limite, parce que nous avons octobre et novembre.

Q. Mais en supposant que nous ayons une communication journalière entre le Nouveau-Brunswick et Summerside, et la Nouvelle-Ecosse et Charlottetown, quel en serait l'avantage pour le cultivateur?—Il en résulterait beaucoup de bien pour le cultivateur; il pourrait semer des patates mûrissant de bonne heure, et les envoyer au marché en bon état, tandis que maintenant cela lui est impossible. La viande et le poisson frais pourraient aussi être envoyés sur le continent.

Q. Maintenant, admettant une communication journalière par la route du Cap Traverse et des vaisseaux pouvant traverser les wagons, quelle serait l'économie de temps?—Cette économie serait très considérable, mais ce n'est pas tant cela que je regarde que de mettre les produits sur le marché en bonne condition.

Q. Mais le temps épargné est une grande considération?—Oui, très grande, mais je crois que les patates rapporteraient davantage si elles étaient transportées de la manière que je propose, parce que par la présente méthode de communication elles sont envoyées sur des voiliers, où elles chauffent, se meurtrissent et sont endommagées.

Q. Suggéreriez-vous que le troisième rail dont vous parlez soit placé sur le chemin de fer de l'Île tout entier?—Je pense que cela devrait être fait avec le temps, mais pour le présent je ne pense pas que cela soit nécessaire. Les deux extrémités de l'Île repré entées par Georgetown et Summerside feront écouler les produits de ces

deux sections; Souris et Georgetown pourront suffire pendant des années peut-être à l'écoulement des produits de ces parties de l'île.

Q. Un des objets que l'on se propose en demandant une largeur de voie semblable à celle des chemins du continent serait d'épargner la dépense de transbordement et de division du chargement?—Oui.

Q. Conséquemment, si vous n'avez pas sur toute l'île la même largeur de voie que celle en usage sur le continent, vous ne pourriez épargner entièrement ce trouble et cette dépense?—Je crois qu'il faudra l'étendre à l'île entière plus tard, mais ce troisième rail placé sur la portion centrale de l'île suffirait pour le moment.

Par M. Wood :

Q. Pensez-vous qu'aux caps, des jetées pourraient résister?—J'ai examiné le rapport de M. McLeod, et j'ai visité les lieux souvent en été; je ne crois pas que l'exécution de ce projet rencontre beaucoup de difficultés, bien entendu que cela ne serait pas une chose très aisée. Mais du côté du cap Tourmente il y a, je crois, un très bon havre naturel; il est formé par une langue de sable qui s'avance en mer, et n'est recouvert que d'une brasse ou une brasse et demie d'eau à marée basse. La glace s'y échoue, et cela protégerait la jetée. Du côté de l'île, les difficultés ne sont pas considérables parce que le rivage se borde de glace de bonne heure dans la saison, et dès qu'elle est formée le danger pour la jetée disparaît. De fait, il en existe déjà une en cet endroit. Elle s'est conservée là depuis un temps considérable quoique ce soit une faible construction. Vous pouvez l'appeler jetée ou quai, mais c'est plutôt une jetée qu'un quai—car elle n'a qu'un côté. Je puis ajouter, en parlant d'une communication d'été, qu'il serait très-avantageux aux habitants de l'île si le steamer traversait entre les deux points les plus rapprochés. L'île du Prince-Edouard va bientôt devenir une place de bains très en faveur, et il serait à désirer que le voyage de mer fût aussi court que possible. Beaucoup de gens craignent la mer, et la première question demandée quand l'île du Prince-Edouard est mentionnée est: "Quelle est la distance entre les deux points de communication les plus rapprochés?" et quand vous répondez "quarante milles" on s'empresse de vous dire que c'est plus de mer qu'on n'en désire. C'est un fait qu'un grand nombre d'invalides sont empêchés de visiter l'île par la largeur de la traversée. Si nous avions des vapeurs entre les caps, le trajet de mer ne prendrait qu'une demi-heure environ, et un grand nombre de visiteurs débarqueraient dans l'île.

Le comité s'ajourne.

OTTAWA, 7 mars, 1883.

Le comité s'assemble à 11 heures. L'honorable GEO. W. HOWLAN, sénateur, est appelé.

Au comité—Je désire diviser la question en deux parties: communication d'hiver et d'été; et avec votre permission, je m'occuperai de celle d'été d'abord. Lorsque nous entrâmes dans la Confédération, le terme du contrat de la compagnie de navigation à vapeur de l'île du Prince-Edouard venait d'expirer, ses vaisseaux dataient alors de dix ans et la compagnie pensait qu'il ne serait que juste qu'un nouveau contrat lui fût accordé. Elle désirait l'obtenir pour une période de vingt ans, mais je pensai, ainsi que mes collègues du gouvernement alors au pouvoir, que ces vapeurs, construits dans l'Amérique du Nord, ne pourraient pas se maintenir pendant vingt autres années dans un état propre au service. Nous pensâmes, cependant, qu'ayant encouru la dépense de construction de ces vaisseaux, et ayant assez bien exécuté le contrat jusqu'à cette époque, il serait juste de lui accorder une extension de dix ans. Ce terme est maintenant expiré. Le steamer *Princess of Wales* a été bâti en 1864 au Nouveau-Brunswick; le *St. Lawrence* était un vaisseau construit dans le Connecticut en 1863 pour forcer le blocus, de sorte que ces vaisseaux ont environ vingt ans de service. Je n'hésite pas à dire que fussent-ils neufs, et sortant des chantiers demain matin, ils ne seraient aucunement propres à l'usage auquel ils sont employés à l'île du Prince-Edouard. Lorsqu'il arrivèrent sur les lieux, c'était juste à l'époque où le chemin de fer de Shédiac à Saint-Jean venait d'être terminé, et le volume de trafic était alors très peu considérable. On ne pensait pas en ce temps-là à un chemin de fer sur l'île du Prince-Edouard. Maintenant, avec la ligne sur l'île et celle de l'autre



côté du détroit, il se fait un commerce interprovincial, et une très-grande quantité de produits agricoles et des pêcheries trouve des débouchés, au moyen de ces lignes de chemins de fer et de ces steamers, sur les marchés de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, et ceux du Maine et du Massachusetts qui sont les moins éloignés de l'Île. La meilleure preuve que je puisse donner de la différence du trafic de cette époque et de celui du présent, est que lorsque ces vaisseaux furent mis d'abord sur cette route, leurs recettes d'une journée ne se montait pas au quart de ce qu'elles sont maintenant.

*Par M. Wood :*

Q. Vous entendez pour les passagers et le fret?—Pour les passagers et le fret.

Q. Elles ont quadruplé?—Oui. Tout le monde croyait les vaisseaux trop gros alors, mais maintenant voyez le bateau sur la ligne de Summerside et Shédiac : huit goëlettes, en sus de ces vaisseaux sont employés à transporter le fret, et en automne le vapeur est chaque jour chargé jusqu'à la ligne de flottaison. Le commerce interprovincial s'est tellement élevé et établi que les gens expédient leurs effets directement par voie ferrée et steamers, et que ces vaisseaux, même s'ils sortaient des chantiers demain, ne seraient pas tels que devraient en employer le gouvernement dans l'intérêt de la population. Ces steamers, suivant moi, devraient être à hélice. Les roues à aubes ne peuvent fonctionner dans les glaces ; plus on les y engage, plus elles s'endommagent, jusqu'à ce qu'enfin le vaisseau devienne complètement hors de service. A cause de cela, ils doivent prendre leurs quartiers d'hiver de bonne heure. Et cet automne, après qu'ils eurent abandonné la traverse, la compagnie de vapeurs de Boston envoya des steamers à Charlottetown pendant deux semaines consécutives. Ils voyageaient quand nos vaisseaux étaient inactifs à leurs quais. Des steamers d'Halifax vinrent aussi charger et s'en retournèrent après que nos vaisseaux eurent discontinué leurs voyages. Ce n'est pas la faute des propriétaires. C'est dû à ce que ces vaisseaux sont impropres au service quand la saison est aussi avancée ou à transporter une forte cargaison en barils, sans courir beaucoup de risques. Je pense que des bateaux à hélice d'un tonnage suffisant devraient être placés sur cette route. De tels vaisseaux pourraient faire une grande partie des transports en automne. Si un vaisseau de Boston peut venir charger à Charlottetown, et en sortir aussi tard dans la saison, pendant deux semaines successives, pourquoi des bateaux à hélice d'une même force et d'un même tirant d'eau ne pourraient-ils pas traverser de l'Île à la terre ferme en décembre et janvier ? Ils pourraient à deux ou trois semaines près voyager aussi tard que le *Northern Light*, et enlever de l'Île une grande partie des produits qui y sont détenus tout l'hiver. Quant aux caps Traverse et Tourmente, je crois qu'un vaisseau convenable devrait y être placé pour le service des malles et des passagers. Il y ferait un excellent service.

*Par le président :*

Q. C'est-à-dire pour le service d'été?—Oui, je pense que si nous avions deux vaisseaux de capacité suffisante—vaisseaux tels que ceux qui voyagent entre Charlottetown et Boston ou entre Saint-Jean et Boston—et avec eux un chemin de fer construit jusqu'au cap Traverse et l'autre complété jusqu'au Cap Tourmente, vous pourriez avoir non-seulement un voyage mais deux chaque jour.

*Par M. McIntyre :*

Q. Voulez-vous dire qu'il devrait y avoir deux vaisseaux aux Caps?—Non, un de Charlottetown à Pictou et l'autre de Summerside à Shédiac.

*Par M. McIsaac :*

Q. Où seraient transportées les malles?—Par la route la plus courte, entre les Caps.

*Par M. Wood :*

Q. Quelle sorte de vaisseau suggéreriez-vous pour la route des Caps?—Un vaisseau à hélice ; les vaisseaux que nous avons, construits à Saint-Jean, et qui sont à proprement parler, des vaisseaux de rivière, ne sont pas propres à la mer.

Q. Encore un point avant que vous terminiez. Si je comprends bien vos remarques, vous pensez que les routes entre Summerside et Shédiac, et entre Charlottetown

et Pictou, devront être les principales routes pour le fret, mais que les malles devraient traverser par celle des Caps, qui serait aussi la route favorite des passagers ? —Oui. Maintenant à l'égard de la communication d'hiver, je dois dire que je ne la crois pas susceptible d'amélioration avec un vapeur tirant autant d'eau que celui que vous avez à Georgetown. Mais il m'a toujours paru que les obstacles qui forcent le steamer de cesser ses voyages à Georgetown ne se présenteraient pas sur cette dernière route, vu que ce qui arrête le steamer à Georgetown, si je suis bien informé sur ce point, c'est la glace qui se presse sur les rivages et y demeure fixe, tandis qu'aux Caps l'eau est toujours en mouvement. Il y a très peu de changements à apporter au *Northern Light* pour la navigation au milieu des glaces flottantes. Il était destiné à cette navigation. Le constructeur l'a bâti pour se mouvoir dans la glace flottante, le seul défaut qui s'oppose à ce qu'il soit placé là est son fort tirant d'eau.

*Par M. McIntyre :*

Q. Avez-vous traversé sur le *Northern Light* ?—J'ai fait trois voyages en hiver.

Q. Avez-vous trouvé que c'était les bordages qui vous faisaient obstacle ?—Non, lorsque je traversai, la glace épaisse n'était pas encore descendue, c'était à l'époque où elle se formait.

Q. Vous n'êtes pas prêt à dire, d'après votre propre connaissance, que les difficultés qui se rencontrent dans la traversée à Georgetown sont causées par les glaces s'accumulant sur le rivage ?—Oui ; je le puis d'après ma propre connaissance, parce que le dernier voyage que nous fîmes précédait justement celui qui dura si longtemps.

*Par M. McIsaac :*

Q. De quel côté ?—Sur les côtes de la terre ferme, en contournant l'île de Pictou et le long de la côte de Pictou en descendant.

*Par le président :*

Q. Vers l'ouest ?—Oui, dans la direction de l'ouest. C'est là l'impression qui m'en est restée.

*Par M. McIsaac :*

Q. Et il était difficile d'entrer à Pictou ?—Oui ; nous ne dépassâmes pas le phare de Pictou ; je crois que le vaisseau se conduisit assez bien dans les glaces flottantes, mais quand il rencontra la glace solide, il ne montra plus la même capacité. Vous comprenez, aux caps la glace est toujours en mouvement. Elle n'est jamais stationnaire à proprement parler. Si les glaçons ne se meuvent pas séparément, la glace marche en corps avec la marée. Ce n'est pas la même chose que le bordage. C'est ce qui m'a porté à croire que si vous aviez un vaisseau ne tirant pas plus de 16 pieds d'eau, vous pourriez l'employer aux caps, et s'il ne pouvait suivre les bateaux-traîneaux, ceux-ci auraient toujours un point d'où ils partiraient et où ils pourraient revenir.

*Par M. Wood :*

Les bordages ne s'étendent-ils pas jusqu'aux eaux profondes ?—Oui, mais j'ai quelques fois traversé lorsqu'ils étaient partis, et nous eûmes à mettre la main à l'œuvre en quittant le rivage. Ceci m'est arrivé, je me rappelle, le 20 janvier ; la glace avait laissé la côte entièrement libre.

*Par M. McIsaac :*

Q. Il ne s'en était pas formé peut-être ?—Oui, il y en avait feu, mais une forte tempête du sud-est l'avait enlevée.

*Par le président :*

Q. Au cours de l'hiver, lorsque les bordages existent, où trouveriez-vous un bassin pour le steamer ?—Impossible de se procurer un meilleur dock que celui qu'offre la glace elle-même. Vous pourriez amarrer le vaisseau à la glace même, n'importe où.

Q. Mais la glace flottante n'écraserait-elle pas le vaisseau ?—Non, vous pourriez scier un bassin dans le bordage. Lorsque le vent souffle du nord-ouest ou de la côte du Nouveau-Brunswick, le steamer pourrait s'y mettre à l'abri, et *vice versa* lorsque

le vent vient de la côte opposée. Je ne pense pas que le vaisseau pût être endommagé par le passage des glaces le long des côtes, parce que si elle se pressait trop sur une des rives vous n'auriez qu'à l'envoyer sur l'autre.

*Par M. McIntyre :*

Q. Qu'arriverait-il au vaisseau si le bordage se brisait?—Si le vent soufflait du nord-est ou du nord-ouest, il lui faudrait se mettre en sûreté dans l'eau libre.

Q. Il lui faudrait quitter la côte?—Il le faudrait. M. Yeo se rappellera un navire qui fut emporté par les glaces, il fit deux ou trois fois le tour de l'île. Un vaisseau ou toute chose quelconque dans les glaces suit le centre du courant.

Q. Mais le pourrait-il si le vent était très-fort?—Oui, ce vaisseau demeura dans les glaces tout l'hiver. Des hommes en débarquèrent plusieurs fois, et il sortit enfin des glaces par le détroit de Canso.

*Par le président :*

Q. Alors vous recommanderiez un vaisseau léger pour le service d'hiver aux Caps?—Oui. Parce que je pense que la distance est si courte qu'il pourrait faire deux voyages au lieu d'un dans les vingt-quatre heures, tandis qu'aucun bateau ne peut en faire plus qu'un de Georgetown. Ensuite des préparatifs devraient être faits à Georgetown pour le vaisseau traversant de Summerside après qu'il est forcé d'abandonner son poste. Le port de Summerside est fermé quand arrivent les vents du nord-ouest. De fait on ne peut dépendre sur lui après le 10 ou le 20 de novembre. Je pense que le bateau de Summerside devrait alors être placé à Georgetown et faire le service en cet endroit.

*Par M. McIntyre :*

Q. Que dites-vous de Georgetown?—Le havre de Shédiac est fermé de très-bonne heure, du 1er au 10 de novembre. Le vaisseau traversant là devrait être envoyé à Georgetown; il pourrait voyager entre cette ville et Pictou presque aussi tard que le *Northern Light*.

*Par le président :*

Q. Alors on aurait deux vaisseaux là?—Oui. Rien n'empêche qu'il n'y en ait deux. Voici comment je regarde la chose : Le steamer de Boston vint à Charlottetown, prit son chargement, alla à Halifax et à Boston et revint à Charlottetown. Si c'eût été un steamer à roues il n'aurait pu le faire, il aurait été endommagé. Je crois cependant que les nouveaux vaisseaux devraient être à hélice. Je ne crois pas qu'aucun vaisseau puisse être construit pour exécuter le service d'hiver sans interruption aucune.

*Par M. Brecken :*

Q. Vous parlez de service d'hiver aux Caps?—Du service d'hiver en général; mais je crois que le meilleur endroit pour ce service est la route des Caps, parce que là la glace est en mouvement et se déplace continuellement. Si vous ne pouviez pas traverser au moyen du steamer, vous pourriez le faire par les bateaux-traîneaux, vu que ce qui est un obstacle à ce vaisseau est favorable aux bateaux-traîneaux et *vice versa*.

Q. Quelle dimension recommanderiez-vous pour ce vaisseau?—Un vaisseau d'à peu près les dimensions du *Northern Light*.

*Par le président :*

Q. Connaissez-vous quelque point plus à l'ouest où la traversée puisse être effectuée?—A l'égard de la traverse aux Caps, je voulais dire que la pression des glaces se fait toujours sentir à l'est. Dans toutes les traversées que j'ai faites nous nous dirigeâmes toujours à l'ouest jamais à l'est, parce que la pression est plus grande en bas; les vents soufflant plus continuellement du nord-ouest forcent le courant à descendre dans le détroit. J'ai toujours dit, à cause de cela, et je me rappelle en avoir parlé au capitaine Irving, que—en haut et en bas mais surtout au haut du Cap Traverse, parce que la glace est forcée de se presser en descendant dans la gorge du détroit aux Caps, tandis qu'elle est plus lâche au-dessus et au-dessous de cette passe—le passage serait plus facile à un steamer tel que le *Northern Light* qu'aux Caps

même. On y trouve toujours de l'eau libre je crois. Dans un voyage que nous fîmes il y a dix-huit ans, nous abordâmes à plus de six milles à l'ouest. La traversée nous prit onze heures, mais nous trouvâmes assez d'eau libre en haut; et j'ai quelquefois pensé qu'un steamer pourrait faire le service entre le bordage du côté de Summerside et le bordage de la rive opposée; pour cette raison j'ai toujours pensé qu'un vaisseau ne rencontrerait pas d'obstacle s'il se tenait en haut ou en bas de ce point, parce que les glaces se massent fortement lorsqu'elles y arrivent et se séparent encore lorsqu'elles l'ont dépassé.

*Par M. McIntyre :*

Q. Suivant votre argument plus le passage est large mieux il vaut?—Oui, d'autant meilleur qu'il est plus large.

*Par M. Brecken :*

Q. A la hauteur de Pugwash le détroit a trente ou quarante milles de largeur; maintenant, en supposant le vaisseau pris dans les glaces à mi-chemin dans la passe entre les caps Tourmente et Traverse, n'y aurait-il pas de danger, à cause du grand amoncellement de la glace, qu'il fût entraîné dans la portion large du détroit?—On.

Q. Quelle chance aurait-il de revenir sur sa route?—Le vaisseau devrait tenir tête au vent au moyen de sa machine et attendre que le vent tombe pour revenir.

Q. N'aurait-il pas alors à encourir les mêmes risques et les mêmes délais qu'il e éprouvés, durant les trois dernières saisons en essayant de traverser entre Georgetown et Pictou?—Non, je suis sous l'impression toujours, comme je l'ai dit déjà, que les difficultés que rencontre un vaisseau dans ses voyages de Georgetown doivent être attribuées, jusqu'à un certain point, à l'état stationnaire de la glace, tandis qu'en d'autres endroits cette condition ne se rencontre pas. Supposons que la distance de Summerside au cap Traverse soit de neuf milles, vous avez vingt milles de glaces qui descendent et convergent sur un point de neuf milles de largeur, elles deviennent très compactes. Après avoir dépassé cet endroit elles se dispersent de nouveau, et vous n'observez pas cet état de chose entre Georgetown et Pictou après que le steamer a cessé de voyager.

*Par M. McIntyre :*

Q. N'est-ce pas un fait que s'étant mis en route pour Pugwash, le *Northern Light* se vit forcé de revenir?—J'ignorais qu'il fut jamais allé là. Il fut à peu près décidé par la population de l'île et par le gouvernement que le steamer devrait y aller, et on poussa la chose jusqu'à mettre du charbon au Cap Traverse, mais quand à la raison qui l'a empêché de le faire, je ne la connais pas. Mon opinion est, et je crois que le capitaine du steamer en arriva à la même conclusion, qu'il tirait trop d'eau, et qu'on n'aimait pas à lui faire courir de risque. Cependant ceci n'est qu'une impression chez moi.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle protection devrait-il avoir en arrivant de l'autre côté; le bordage de glace s'avance à environ un mille, et les glaces mouvantes viennent se broyer contre ce bordage de glace fixe. Quelle protection faudrait-il lui donner, considérant qu'il ne pourra pas aborder au même point deux jours de suite peut-être?—Je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas toucher au même point, parce qu'en tirant vers l'ouest par exemple, lorsque la marée porte à l'est, il pourrait se laisser dériver jusque vis-à-vis le point désiré et s'engager alors dans la glace. Rien ne pourrait l'empêcher de se faire un dock, s'il s'arrange pour le faire. Quant à cela vous pourriez avoir un point d'arrivée à l'ouest et un autre à l'est, ou vous pourriez en avoir trois même, et vous ne pourriez avoir un meilleur dock que cela.

*Par M. McIntyre :*

Q. Votre objection est contre le rivage du côté de Pictou, la rive de la terre ferme: qu'elle chance aurait-il de réussir s'il tentait d'aborder au Cap George?—Je n'en sais rien, je ne connais pas la glace au Cap George.

*Par le président :*

Q. Vous croyez en résumé que le meilleur endroit pour le maintien de la communication en hiver serait aux Caps?—Je le crois.

*Par M. Wood :*

Q. Vous ne mentionnez rien quant à ce que vous croyez nécessaire, en fait de jetées ou de brise-lames, aux Caps ?—Pour le service d'été, il faudrait des jetées, il n'y a pas de doute à cela.

*Par M. Brecken :*

Q. En admettant que vous auriez des jetées, quelles chances auraient-elles de résister en hiver ?—Elles auraient une assez bonne chance de résister en hiver. Rien ne les troublerait. C'est au printemps quand la glace part que la difficulté pourrait se présenter.

*Par M. Wood :*

Q. Des jetées offrirait-elles une sûre protection pendant toute l'année aux vaisseaux d'été ?—Oui, je ne crois pas qu'il y ait d'embarras aucun quant aux jetées. Il n'y a aucune partie des côtes de l'Île du Prince Édouard plus exposée que l'est celle de Tignish ; nous y avons un brise-lames et il résiste parfaitement. Presque toutes les stations de pêche ont des jetées. La côte au Cap Tourmente a la même exposition que la côte nord de l'Île du Prince-Édouard. Les vents du nord-ouest soufflent de la côte, ceux du nord-est sur la côte, et je ne vois aucune difficulté à ce qu'une jetée s'y maintienne. Un vieux vaisseau est resté là pendant longtemps. Je connais assez bien le Cap Tourmente, car j'y ai eu un vaisseau échoué—deux même—et je les en ai retirés. C'était tard dans l'automne.

*Par M. McIntyre :*

Q. Faudrait-il les construire d'une grande longueur en cet endroit pour rencontrer assez d'eau ?—Oui.

Q. Pensez-vous que le danger pour elles augmenterait en proportion de leur longueur ?—Je pense que vous pourriez leur faire atteindre une profondeur de quinze pieds d'eau sans danger aucun.

*Par M. Brecken :*

Q. Je crois que M. McLeod a suggéré un allongement de 700 pieds au quai du Cap Traverse ?—Oui, mais il doit avoir en vue une profondeur de seize pieds. Je ne pense pas qu'aucun capitaine d'un vaisseau tel que le *Northern Light* le placerait dans un endroit où il y aurait moins de deux pieds d'eau sous la quille. Je ne pense pas que même avec une addition de 700 pieds à la longueur du quai, vous devriez prendre la responsabilité d'y faire venir le *Northern Light*.

Q. Le quai actuel n'a-t-il pas une longueur de 300 pieds ?—Oui ; en y ajoutant 700 pieds on aurait 1,000 pieds, ou environ un quart de mille. Je sais qu'à l'époque du voyage du Prince de Galles à l'Île du Prince-Édouard sur le *Hero*, ce vaisseau dut se rendre à Gaspé et y attendre l'autorisation de l'Amirauté pour pénétrer dans le Golfe. Le vaisseau tirait trente-deux pieds d'eau. Je me rappelle ce temps. Je faisais partie du gouvernement, et nous eûmes quelque correspondance à cet égard, et la raison mise en avant était qu'il avait été établi comme règle que l'eau se déplaçait jusqu'à la moitié de sa profondeur, c'est-à-dire que soixante pieds d'eau se réduisent à trente pieds par le déplacement de la couche supérieure. La profondeur moyenne dans le détroit est de dix brasses, et le *Hero* dut attendre une permission avant d'avancer, je ne crois pas qu'il serait prudent de placer là un vaisseau du tirant d'eau du *Northern Light*.

Q. Quelle idée vous faites-vous du vaisseau qu'il faudrait mettre là ?—Un vaisseau qui ne tirerait pas au-delà de douze pieds d'eau. Un vaisseau en fer ne vaut rien dans les glaces.

*Par M. McIntyre :*

Q. Un vaisseau tirant moins d'eau que le *Northern Light* pourrait-il avoir les mêmes qualités que lui pour le service d'hiver ?—Oui, il n'y a aucune raison qui s'y oppose.

*Par M. Brecken :*

Q. En supposant que ces quais ou jetées se projetteraient au-delà des bordages, ils auraient bien peu de chance de résister pendant l'hiver, n'est-ce pas ?—Oui, bien peu, sans aucun doute.

Le capitaine McLHINNEY est appelé.

*Au comité.*—Tout ce que je puis dire touchant les caps ne serait que mon opinion seulement, car je n'ai eu aucune expérience là.

*Par M. McIsaac :*

Q. Il vaudrait mieux que vous fassiez part de votre expérience touchant le *Northern Light* ?—Jusqu'au temps où l'honorable sénateur a fait la traversée avec nous, tout vaisseau à hélice aurait pu traverser le détroit et faire le service. Ceci était à la date du 28 janvier.

*Par M. McIntyre :*

Q. En quelle année ?—L'an dernier. Mon expérience se borne à un seul hiver.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous ne pouvez pas dire ce que différents vaisseaux pourraient faire en différents hivers ?—Eh bien, je considère que l'hiver dernier peut être regardé comme un bon terme moyen des hivers durs. Nous eûmes beaucoup de tempêtes de l'est, et, d'après ce qu'on m'en a dit, la glace s'est amoncelée plus l'hiver dernier qu'elle ne l'a fait depuis quelques années. En une occasion, nous fûmes pris dans les glaces. Le vent et la marée poussaient la glace vers l'île et le havre de Pictou. Elle paraissait s'amonceler là plus qu'ailleurs. Nous pouvions voir l'eau libre au-delà du lieu où nous étions retenus. Cela arriva dans la nuit du 4 février. Nous avons quitté Pictou dans l'après-midi. La glace n'était pas très pressée, mais le vent soufflait de l'est.

*Par M. Wood :*

Q. Après cette saison de l'année, pensez-vous qu'il soit possible de construire un vaisseau qui puisse y traverser ?—Après que la glace dans laquelle nous étions pris se fut amoncelée, aucun vaisseau construit jusqu'à présent n'aurait pu en sortir, à moins de s'y creuser un passage.

Q. Combien de temps y avez-vous été détenus cette fois ?—Cinq semaines, ou près de six semaines. Nous fîmes tout le tour de l'île, et nous eûmes une bonne occasion de voir à quoi elle ressemblait.

Q. Étiez-vous dans une banquise ou au milieu de glaces flottantes ?—Dans une banquise ; vers le soir, nous rencontrâmes un grand champ de glace, et nous crûmes pouvoir passer à travers.

*Par M. Brecken :*

Q. Vous y étiez cloués ? Si vous eussiez pu reculer hors de cette banquise, auriez-vous pu vous forcer un passage ?—Si nous eussions pu sortir de cette banquise, la glace la plus voisine que nous aurions pu traverser était à environ trois quarts de mille de distance, et elle était à l'est.

*Par le président :*

Q. Quelle était l'épaisseur de cette banquise ? L'avez-vous mesurée ?—Oui. Ces glaces se pressent l'une sur l'autre et la marée les fait incliner, de sorte qu'elles acquièrent une épaisseur de 19 à 20 pieds. Je devrais dire 20 pieds, parce que la glace se trouvait sous la quille du vaisseau, de manière que celui-ci reposait sur elle. En cherchant à l'en faire sortir, nous l'élevâmes un peu sur la glace—environ un pied—et lorsque nous coupâmes la glace à l'entour du vaisseau, il s'y assit d'aplomb. Ceci m'amena à la conclusion qu'aucun vaisseau n'a jamais été construit pouvant s'ouvrir un chemin dans une telle glace.

Q. En supposant que vous n'auriez pas eu la malchance de donner dans cette banquise, pensez-vous que vous eussiez pu effectuer un passage ?—Oui ; si nous n'eussions pas pénétré dans cette glace, ou si nous eussions pu gagner l'ouverture, nous aurions pu peut-être en faire le tour.

Q. Y a-t-il beaucoup de danger de donner dans de telles banquises. En rencontrez-vous fréquemment ?—Très fréquemment, et dans la nuit vous ne pouvez les apercevoir.

Q. Mais vous ne naviguez pas dans la nuit ?—Lorsque vous partez de jour et que vous avez à vous ouvrir un passage à travers des glaces, vous ne pouvez quelquefois arriver au port avant l'obscurité.

*Par M. Brecken :*

Q. Etiez-vous à bord lorsque le *Northern Light* fut si violemment pressé par les glaces?—Non.

*Par M. Wood :*

Q. Le vaisseau n'a pas pu voyager tout l'hiver?—Non ; le capitaine Finlayson m'a parlé du voyage de Pugwash.

*Par M. McIntyre :*

Q. A-t-il voyagé pendant tout le premier hiver?—Je n'en sais rien.

*Par M. Brecken :*

Q. Vous ne nous avez rien dit du voyage de Pugwash?—Je crois qu'il m'a dit avoir eu un homme de Pugwash à bord, un pilote—qui voulait s'y rendre, et tâcha d'y arriver, mais le vaisseau s'arrêta dans la glace, et il fut impossible d'y parvenir.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quelle distance parcourut-il?—Je ne crois pas qu'il ait dépassé l'île Saint-Pierre, les Petits Sables—quelque part par là.

*Par M. Brecken :*

Q. J'ai traversé avec vous l'an dernier. C'était votre premier voyage, après vous être échappé du champ de glace. Le vaisseau passa à travers quatre ou cinq milles de forte glace, mais celle-ci était brisée. Il peut faire beaucoup dans de telle glace?—Oui, il est propre à cela. Il est construit en forme de coin, il est assez puissant. Il pénètre dans la glace comme un coin et il l'ouvre, s'il y a la moindre chance de le faire.

*Par M. McIntyre :*

Q. Il requiert de l'espace en côté?—Oui, il lui faut de l'espace libre.

*Par le président :*

Q. Pensez-vous le vaisseau propre à la navigation du détroit?—Il pourrait être perfectionné sans doute un peu.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle idée vous êtes-vous formée des améliorations à y apporter?—Il faudrait faire que son poids mort pût être déplacé facilement de l'avant à l'arrière. Pour briser la glace de terre, il faut alléger l'avant de manière que le vaisseau puisse embarquer sur la glace et la briser. En s'ouvrant un passage dans la glace des banquises, il doit s'enfoncer comme un coin, et dès qu'il frappe la glace, il la fend et y pénètre de suite. Le vaisseau est adapté au service qu'il doit exécuter, mais son lest ne peut être facilement manœuvré. Lorsque la soute à charbon est remplie, il s'enfonce dans l'eau comme un coin, et alors il ne vaut rien contre la glace de terre. Afin de pénétrer dans le havre de Georgetown, au printemps dernier, nous fûmes obligés de prendre juste le charbon nécessaire. Il brisa là de la glace solide d'une épaisseur de 22½ pouces sur une distance d'environ deux milles.

*Par M. Brecken :*

Q. J'ai entendu dire que s'il avait l'avant très élané et très fort—quelque chose dans le genre des vaisseaux de Terre-Neuve pour la pêche aux loups-marins, cela serait une amélioration?—Un tel avant lui donnerait plus de poids au haut. Je ne pense pas qu'on puisse désirer pour la navigation des glaces un meilleur modèle que celui des steamers bâtis pour la pêche aux loups-marins.

Q. Dans une entrevue que nous eûmes avec M. Sewell, peu avant sa mort, il nous disait que le *Northern Light* pouvait monter sur la glace et nous parlait du mouvement de roulis qu'il avait en brisant les glaces. Il est rapporté que pendant qu'il le commandait il avait hissé son ancre au mât afin de lui donner ce mouvement. Avez-vous entendu dire cela?—Non ; mais je me rappelle avoir entendu dire qu'on avait hissé ses chaînes en avant et en arrière.

*Par le président :*

Q. Je suppose que vous avez traversé avec de fortes cargaisons sur le *Northern Light*?—Oui; le pont en était encombré, partout où nous pouvions loger du fret.

Q. Pénétriez-vous dans un champ de glace avec une telle cargaison?—Oui, tant que nous voyageâmes nous fûmes encombrés ainsi.

Q. Se conduisait-il aussi bien dans les fortes glaces avec une lourde cargaison?—Pas aussi bien pour la glace rencontrée dans les havres, il ne peut l'enfoncer alors.

*Par M. McIsaac :*

Q. S'il eût été possible de le sortir du champ de glace, n'aurait-il pas pu pénétrer dans le port?—Oui. J'ai pensé l'hiver dernier quand j'y étais emprisonné que, si nous avions eu un autre vaisseau pour briser la glace du dehors,—un vaisseau semblable au *Northern Light*—nous aurions pu en sortir. La glace pressait tellement le vaisseau, voyez-vous, que nous ne pouvions ni avancer ni reculer.

*Par M. McIntyre :*

Q. Est-ce sur la côte de la terre ferme ou sur celle de l'île que vous avez rencontré plus de difficultés?—Sur celle de la terre ferme.

Q. Dans quelle direction?—Vers le cap George.

Q. Êtes-vous allé de ce côté pour voir comment étaient les choses?—Pas exprès, nous dérivâmes jusqu'à Malignant Cove.

Q. Quelle est votre opinion sur l'état de la glace entre le cap George et Georgetown?—C'est mon opinion, et j'ai toujours pensé, que la traversée est plus facile en cet endroit, parce qu'il s'y trouve plus d'eau libre. La glace se sépare toujours si elle trouve de l'espace.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous croyez que le cap George est le point le plus accessible de la terre ferme—plus que ne l'est Pictou?—Certainement. Je suis certain de cela, Pictou est bientôt bloqué. Je crois que le vaisseau pourrait voyager au cap George plus tard.

*Par M. McIntyre :*

Q. Le vent du nord-est amonçèle les glaces dans le havre de Pictou, qui ressemble à un *cul-de-sac*?—Oui; avec le vent et la marée les glaces s'amonçèlent et s'empilent; aucune force ne peut les empêcher.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelles facilités de havre y a-t-il au cap George?—Je n'en connais rien.

*Par le président :*

Q. Y a-t-il un chemin de fer au cap George?—Il n'en est pas éloigné.

*Par M. Wood :*

Q. Vous avez parlé d'éviter ces banquises de glace solide. Supposez-vous, prenant les choses telles qu'elles existent, et les chances ordinaires de la navigation, qu'il soit possible de naviguer dans le détroit et de les éviter?—Non, je ne crois pas la chose possible pendant l'hiver entier. Vous serez sûrement pris quelque jour. Je crois que, comme règle générale, passé le 1er février, il est presque impossible à aucun vaisseau de maintenir la communication ouverte, d'après ce que je connais du détroit; mais je pense que presque tout autre vaisseau solidement construit pourrait le faire aussi bien que le *Northern Light*.

*Par M. Brecken :*

Q. Si nous avions un nouveau vaisseau, serait-il avantageux qu'il fût plus grand que le *Northern Light*, et dans ce cas, dans quelle proportion?—Pas beaucoup plus grand. Si le vaisseau était plus long et plus large, il serait plus difficile à virer. Pour naviguer dans la glace, il vous faut un vaisseau qui vire promptement, ce qu'un gros vaisseau ne pourrait faire, mais il devrait être plus pesant afin de briser la glace.

Q. Le vaisseau tire dix-huit pieds d'eau à l'arrière et quatre ou cinq pieds à l'avant, vous craignez beaucoup de l'échouer; vous devez y veiller soigneusement?—Oui.

Q. Résulte-t-il quelqu'avantage d'un tel tirant d'eau à l'arrière?—Je crois qu'oui



Je pense que cela lui donne plus de force et de puissance, et qu'il a plus de prise sur l'eau.

Q. Vous devez avoir soin de le tenir en eau profonde ?—Oui.

Q. L'idée était de placer son hélice à l'abri de l'action des glaces ?—Oui.

Q. A part ceci, y a-t-il quelqu'autre raison pour expliquer un tel tirant d'eau à l'arrière ?—Non, il est très nécessaire que l'hélice soit au dessous des glaces. La glace la plus dure est à la surface, lorsqu'elle est restée sous l'eau pendant quelques semaines ou quelques jours, à moins que celle-ci ne soit très-froide, la glace devient plus molle, et ne frappe plus l'hélice avec autant de force.

Q. Si vous deviez avoir un nouveau vaisseau, de combien le voudriez-vous plus gros ?—Pas beaucoup, mais je lui voudrais double capacité pour son charbon ; il prend quatre-vingt-dix tonnes.

Q. Quel est son tonnage maintenant ?—273, si je me rappelle bien.

*Par M. McIsaac :*

Q. Combien de voyages avez-vous fait dans toute la saison où vous avez été à bord ?—Au delà de soixante.

*Par M. McIntyre :*

Q. En quel temps avez-vous commencé à voyager ?—Le 15 ou le 16 de décembre, et nous traversâmes jusqu'au 4 février, quand nous fûmes pris dans les glaces. Nous recommencâmes vers le 1er avril.

*Par M. Brecken :*

Q. Avez-vous jamais traversé entre les caps Tourmente et Traverser ?—Non, je n'ai aucune expérience là.

*Par le président :*

Q. Quelle position aviez-vous à bord du *Northern Light* ?—J'y étais second et comptable.

Q. Est-il en état de tenir la mer maintenant ?—Oui ; je surveillai ses travaux de réparations dans le dock l'été dernier, et il est en bon état.

Q. Y a-t-il des vers dans son fond ?—Nous enlevâmes toutes les pièces attaquées des vers et que nous crûmes capables de faire eau, et elles furent remplacées par du bois neuf.

Q. Ainsi vous le croyez en bon état pour la navigation des glaces ?—Il est en bon ordre maintenant. Il est parfaitement étanche, excepté un petit endroit au-dessus des ouvrages neufs. Ceci se trouvait sous le doublage en fer. Nous ne nous en aperçûmes que quand le vaisseau fut à l'eau, parce qu'il fit un peu d'eau.

Q. On dit qu'il a été disloqué considérablement. Pensez-vous que cela soit. Croyez-vous qu'il faudrait le réparer ?—Non ; je ne pense pas.

*Par M. Brecken :*

Q. Dans l'occasion où il fut tellement pressé, quelques-uns de ses couples furent-ils brisés ?—On avait dit que deux s'étaient brisés ; mais je n'en trouvai aucun.

*Par le président :*

Q. Si on le radoubait, faudrait-il en enlever les bouilloires ?—Je ne pense pas. De nouveaux liens et boulons furent placés l'an dernier. Je crois que la charpente du vaisseau est solide.

Q. Les courbes sont-elles exactement en place, se sont-elles dérangées sous la pression ?—Très peu. J'ai vu des vaisseaux beaucoup plus ébranlés que le "*Northern Light*," tenir la mer. Il travaille un peu, voilà tout.

Q. Alors il est aussi propre au service dans les fortes glaces qu'il ne l'a été en aucun temps ?—Oui, s'il n'a pas souffert de fortes pressions cette saison. Il a reçu d'assez fortes pressions l'hiver dernier quand j'étais à bord. En parlant de la quille si longue et si facile à engager, nous craignons l'hiver dernier qu'il toucherait sur le récif à l'île de Pictou quand nous étions entraînés autour de l'île, un jour nous nous trouvâmes dans quatre brasses d'eau et nous crûmes que nous allions échouer, mais le vaisseau ne toucha pas.

*Par M. Brecken :*

Q. Il n'a jamais touché nulle part ?—Oh oui ! il l'a fait.

*Par le président :*

Q. A-t-il touché quelquefois en dehors du port. S'est-il jamais échoué quand vous étiez pris dans la banquise ?—Non, il toucha une fois en doublant le cap aux Ours mais je n'étais pas à bord. Nous touchâmes aussi en sortant du port de Georgetown, l'hiver dernier, mais aucun dommage n'en résulta.

Q. Vous n'avez aucune expérience de la traverse aux caps ?—Non ; je n'ai jamais traversé là.

Q. D'après votre connaissance de la glace et des vaisseaux, pensez-vous qu'un vaisseau puisse trouver un bassin sûr de la manière décrite ici aujourd'hui ?—Nous nous procurâmes un bassin de cette manière dans le bordage l'hiver dernier. Après nous être éloignés du cap, nous ne pouvions trouver de refuge nulle part ailleurs, et nous pénétrâmes de force dans le bordage. Vous pouvez toujours vous former un bassin si vous vous efforcez de le faire, c'est-à-dire si vous avez assez d'espace pour donner de l'avant.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quelle vitesse avait la glace flottante en ce moment ?—Environ deux nœuds.

Q. Pourriez-vous vous creuser un bassin si elle faisait six nœuds ?—C'est douteux. Il ne faut pas que la glace mouvante vous gêne. Si vous ne pouvez frapper le même point, si vous frappez ici et là, vous ne pénétrerez pas.

*Par le président :*

Q. Dans votre opinion un vaisseau tel que le *Northern Light* n'aurait pas de difficulté à se former un bassin lorsque la glace se meut tel que le représente M. McIntyre ?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Pourvu qu'il ait de l'espace pour battre la glace en brèche ?—Oui.

Q. Quelle est la plus grande épaisseur de glace où vous puissiez vous creuser un bassin ?—Et bien, le bordage dans lequel nous entrâmes devait avoir 22 ou 23 pieds d'épaisseur.

Q. Et cependant le vaisseau s'y creusa un abri ?—Oui. Nous travaillâmes jusqu'à ce que la marée poussât la glace sur nous, et nous empêchât de reculer. Alors il fallut amarrer. Nous ne nous creusâmes pas un aussi bon bassin que nous aurions pu le faire si nous eussions eu plus de temps, mais l'avant du vaisseau y était entré, et les glaces passèrent en frottant la poupe seulement.

*Par M. Wood :*

Q. Le bord libre des bordages a-t-il généralement cette épaisseur ?—Presque partout.

Q. Comment cela se fait-il ?—Parce que la glace s'incline sous la pression de la marée et du vent.

*Par M. Brecken :*

Q. Pouvez-vous nous dire quel est le plus large vaisseau que vous proposeriez ; iriez-vous jusqu'à 500 tonnes ?—Je crois qu'un vaisseau plus petit conviendrait mieux. Je crois que 400 tonnes serait la dimension la plus convenable.

*Par le président :*

Q. Pensez-vous qu'un vaisseau pourrait être construit pouvant porter une cargaison considérable et faire le service aussi bien ?—Oui, je le pense.

Q. Je crois que vous avez dit qu'un vaisseau pour la pêche au loup-marin, de Terre-Neuve, serait ce qu'il y aurait de mieux pour pénétrer dans la glace ?—Oui ; c'est là le meilleur modèle. Je crois que le modèle d'un pêcheur de Terre-Neuve est à peu près le meilleur pour la glace.

Q. Alors l'un de ces vaisseaux serait le vaisseau qui conviendrait là. Il peuvent porter beaucoup de fret ?—Non, ils sont pesants et incommodes pour le fret. Nous pourrions les utiliser difficilement pour le fret. Vous avez besoin d'un vaisseau commode et aisé à la manœuvre.

*Par M. Brecken :*

Q. Avez-vous entendu parler de la dynamite pour briser la glace ?—Je crois qu'elle pourrait le faire. Nous en avons parlé l'hiver dernier, et j'ai souvent désiré en avoir pour l'essayer.

Q. On l'a essayée dans les expéditions arctiques ?—Oui ; j'imagine qu'elle pourrait briser la glace de manière qu'un vaisseau pourrait y pénétrer, et que ce serait une bonne chose pour ouvrir un port.

Q. Lorsqu'elle gèle ne peut-elle pas être employée avantageusement ?—Je crois qu'elle pourrait l'être, mais ceci n'est que mon opinion, car je ne l'ai jamais employée.

Q. Mais elle l'a été ?—Oui.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 8 mars 1883.

Le comité s'assemble à onze heures, M. Henry Coombs est appelé et interrogé.

*Par le président :*

Q. Où demeurez-vous ?—A Charlottetown.

Q. Quel genre d'affaires faites-vous ?—J'exporte des marchandises, je m'occupe de navigation et je suis propriétaire de navires.

Q. Quelles sont vos vues touchant la communication d'été entre l'Île et la terre ferme ?—Je pense que nous devrions avoir deux vaisseaux plus gros et meilleurs qui partiraient de Charlottetown, un vaisseau tous les jours de Charlottetown à la terre ferme à Pictou, et un de Georgetown et Souris à Pictou. Il y a une quantité considérable de fret dans la partie orientale de l'Île, et le transport de ce fret à Charlottetown cause beaucoup de délai ; ce serait un avantage et une facilité d'y avoir une communication directe.

Q. Quel genre de vaisseaux serait le plus convenable ?—Des vaisseaux à hélice ; par la raison que des vaisseaux à roues, au printemps et de bonne heure l'automne, sont forcés d'interrompre leurs voyages même par une petite quantité de glace, tandis que ceux à hélice peuvent marcher continuellement.

Q. Les vaisseaux actuellement employés sont-ils sûrs et convenables ?—Ils sont vieux et trop petits. Je sais par ma propre expérience qu'ils étaient tout à fait insuffisants l'automne dernier pour le trafic à Summerside, et une quantité considérable de fret resta sur l'Île à cause de cela. Les délais étaient très sérieux, et il m'arriva, à moi-même, par suite de retard dans le transport de quelques chevaux, de manquer leur vente, et je perdis, je le crois, \$100 en conséquence. Beaucoup de cas semblables se produisirent. De plus j'avais des ordres pour des patates et de l'avoine que j'aurais pu remplir avec profit, mais j'en fus empêché par défaut de moyens de transport pour les faire parvenir au marché. Ensuite ces vaisseaux sont vieux. Je doute qu'ils existeraient encore aujourd'hui sans la sollicitude de leurs officiers que je n'hésite pas à reconnaître comme les meilleurs dans les provinces maritimes.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous avez un vaisseau entre Pictou et Charlottetown ?—Nous avons là un vaisseau faisant trois ou quatre voyages par semaine ; mais le service devrait y être journalier. Ensuite il y a une quantité de fret de Georgetown et Souris qui serait expédié plus promptement par la voie directe. Beaucoup de ce fret est envoyé à Charlottetown, et de là à Boston par steamer, tandis qu'il pourrait être transporté par l'Intercolonial s'il y avait un steamer entre Georgetown et Souris et la terre ferme. De plus beaucoup de fret sujet à s'endommager serait envoyé par cette route si elle était établie.

*Par le président :*

Q. Vous pensez que les vaisseaux qui ont fait le service de cette route pendant les vingt dernières années, n'y sont plus propres ?—Ils sont très faibles. De fait ils n'existeraient plus depuis longtemps sans l'habileté avec laquelle ils sont manœuvrés.

*Par M. McIntyre :*

Q. Est-ce vrai qu'ils ne sortent pas du port, si le temps est tant soit peu mauvais ?—Oui. Je les ai vus y rester en des circonstances où nous n'aurions nullement hésité à faire sortir des voiliers.

*Par le président :*

Q. Alors vous êtes d'opinion qu'il faudrait de nouveaux vaisseaux ?—Oui ; meilleurs et plus forts. Ceux qui existent sont trop usés. Dans un coup de vent, au milieu de l'été ou au commencement de l'automne, le capitaine de l'un de ces vaisseaux, qui est loin d'être un homme aisé à émouvoir, était, disait-il, content d'arriver au port. Je crois qu'on devrait perfectionner le service aux Caps en y faisant traverser les wagons de chemin de fer. Le poisson frais, les patates et beaucoup de produits de ce genre fournis par l'île, pourraient être exportés en grande quantité si nous pouvions seulement les faire transporter sans les faire endommager par le rude traitement qu'ils subissent en route.

*Par M. Wood :*

Q. Nous comprenons d'après ce qu'a dit le ministre, l'autre jour, qu'il va être construit un embranchement de chemin de fer au Cap-Traverse et qu'il va y avoir une ligne de l'autre côté, et je vois que vous pensez qu'il devrait être placé un vaporeur là aussi ?—Je le pense ; c'est là que se trouve la traverse naturelle.

*Par M. Brecken :*

Q. Pendant l'hiver ?—Nous allons bientôt en venir au service d'hiver ; mais pour le trafic d'été, pour les malles, c'est une bonne route, et elle ne ferait pas abandonner les traverses aux autres points.

*Par M. Wood :*

Q. Vous pensez qu'une communication à la vapeur devrait y être établie ?—Je pense qu'il faudra finir par le faire. Elle pourra l'être aussi bien là que sur d'autres points, car le trafic va augmenter, la limite des capacités de l'île pour la production d'articles alimentaires est loin d'être atteinte.

*Par M. Brecken :*

Q. Ne pensez-vous pas que si vous établissiez une route aux Caps, cela pourrait tellement nuire aux affaires de la Compagnie de navigation à vapeur que nous verrions diminuer nos chances d'avoir de bons vaisseaux sur les autres routes,—celles de Summerside et Georgetown ?—Je crois qu'il y aura assez de trafic pour entretenir toutes ces routes, à l'avenir.

Q. Mais quel en serait l'effet dans l'intervalle ?—Dans l'intervalle je continuerais les voyages des vaisseaux, à partir des points que j'ai indiqués.

Q. Mais si le gouvernement subventionnait la route des Caps, la compagnie emploierait-elle une somme suffisante pour placer deux bons bateaux sur les autres routes—en supposant que le gouvernement n'aiderait pas celles-ci ?—Je ne suppose pas que le gouvernement subventionnerait aucune autre route que celle de la malle à l'avenir, quoique dans l'intervalle il pût aider celle de Charlottetown et Summerside. Le même subside maintenant est appliqué à la route de Charlottetown à la Pointe du Chêne et à celle de Summerside à Pictou.

Q. Vous pensez que nous devrions avoir deux bateaux à Summerside ?—Dans les présentes circonstances ; particulièrement l'automne.

Q. Et la compagnie devrait tenir trois vaisseaux ?—Oui.

Q. Et l'un d'eux devrait être un bon et puissant vaisseau en fer ?—Un vaisseau en bois, monsieur ; un vaisseau en fer ne convient nullement aux glaces, dans aucune circonstance.

Q. Combien coûterait un tel vaisseau ?—Un bateau tel qu'il en faut un à la compagnie coûterait environ \$80,000.

Q. Et vous dites que la route convenable aux malles et aux passagers est celle des Caps ?—Oui, avec un chemin de fer.

Q. Alors si le gouvernement subventionnait cette ligne, pourriez-vous espérer que la compagnie achèterait de nouveaux vaisseaux pour les autres routes, se voyant en même temps sujette à la compétition de la route des caps ?—Rien n'empêche la

compagnie de navigation à vapeur de se charger du trafic aux caps, et de faire le service des malles. La distance entre les caps n'est que de huit milles, et le steamer ferait trois voyages lorsqu'il n'en fait que deux à présent.

*Par M. McIntyre :*

Q. Que pensez-vous des profits de la compagnie?—J'ai entendu dire qu'ils sont très considérables; qu'elle a commencé avec un vaisseau, et que les deux autres ont été bâtis avec les profits.

*Par M. McIsaac :*

Q. La compagnie n'a peut-être fait rien que se conformer aux besoins de l'île?—Elle a été d'un grand avantage à l'île sans doute, mais celle-ci a dépassé les facilités de transport dont dispose la compagnie pour le transport du fret.

*Par M. Wood :*

Q. C'est votre opinion que les malles et les passagers devraient traverser aux caps, et que l'on devrait trouver moyen de traverser les wagons chargés?—Oui.

*Par M. McIsaac :*

Q. Hiver et été?—Je le pense. Je me trouvais à Crapaud l'hiver dernier, vers la fin de l'année, et il ne paraissait y avoir aucune difficulté de faire voyager le steamer entre les bordages, de chaque côté. J'ai traversé la glace plusieurs fois, j'ai traversé au milieu de janvier, lorsqu'il y avait peu de glace au port de Charlottetown. Cependant l'automne dernier, durant plus d'une quinzaine, nous fûmes bloqués pratiquement parlant, gelés pour ainsi dire, et les steamers s'en allèrent à Georgetown. Tout steamer puissant eut pu faire le service alors. De fait le steamer américain *Carroll* vint au port, chargea douze ou quatorze mille minots de produits et s'en retourna, une semaine ou dix jours après que le bateau des malles eut cessé de voyager.

*Par M. McIntyre :*

Q. A quelle époque cela arriva-t-il?—A une période assez avancée de décembre.

Q. Je suppose que vous savez qu'un vaisseau prit un chargement le 3 janvier, et que des produits furent expédiés à Boston par son moyen?—J'expédiai des patates par ce vaisseau, et je dois dire qu'il n'était pas très fort; de fait je pense que la *Valetta* est un bateau en fer. Quant aux wagons chargés, on les traverse ainsi aux États-Unis d'un point à un autre maintenant.

*Par le président :*

Q. A une distance aussi grande?—La distance n'offre pas de difficultés. Ce n'est que quand il y a apparence de tempête, ou pendant une tempête sérieuse qu'il y aurait des difficultés; quant aux malles et aux passagers, la distance entre les Caps étant peu considérable, elle admet un passage beaucoup plus rapide que partout ailleurs. Les passagers, c'est-à-dire les touristes et autres, en été, s'objectent à visiter notre île, parce que la distance est de trente à quarante milles par mer à l'heure qu'il est; ils n'aiment pas le voyage de mer. J'ai tenu un hôtel pendant un an ou deux ans à Charlottetown, et quelques-uns des voyageurs avaient des objections contre le voyage de mer. Si ces voyages étaient courts, ce serait mieux.

Q. Vous connaissez le *Northern Light*?—J'ai traversé plusieurs fois sur ce vaisseau. J'ai traversé il y a eu un an le printemps dernier, et, je le pense, l'année précédente.

Q. Avez-vous eu beaucoup de difficulté à traverser?—Non monsieur, la traversée nous prit six heures une fois. Nous avons rencontré des banquises considérables mais ce n'était rien de comparable à la glace de Terrenévue que j'ai vue.

Q. A quelle époque avez-vous traversé?—En avril. La glace était molle; mais il y en avait beaucoup. Elle avait une épaisseur de trois ou quatre pieds, par endroit.

Q. Le steamer se comporta-t-il bien dans cette glace?—Assez bien, mais tout autre bon steamer eut fait la même chose. Son avant est solide et fort.

*Par M. McIsaac :*

Q. La glace n'était pas de grande conséquence cette fois?—Elle le forçait à mon-

ter jusqu'à la moitié de sa longueur. Je l'ai vu se frayer une route à travers de très fortes glaces au port de Georgetown.

Q. Un steamer ordinaire pourrait-il le faire ?—Je crois que oui.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous fûtes obligés de reculer trois fois avant de réussir —Oui.

Q. Si vous aviez été propriétaire du vaisseau, l'auriez-vous tenté avec lui ?—Bien, je suis un homme prudent, je ne saurais dire.

*Par M. Brecken :*

Q. Combien de fois avez-vous traversé ?—Je ne sais. J'ai traversé un grand nombre de fois. Je le pensais trop profond à l'arrière ; il me parut se fouiller un passage dans la glace.

Q. Alors, dans votre opinion, il faisait bien son service ?—J'avais entendu des personnes le déprécier beaucoup auparavant.

Q. Pensez-vous qu'aucun autre vaisseau construit de la même manière pourrait tenir la communication ouverte pendant tout l'hiver entre Georgetown et Pictou, ou entre la partie est et l'île du Prince-Edouard ?—Presque tout l'hiver. Je ne sais si l'endroit convient pour la traverse, mais la glace ne s'y amoncelait pas extraordinairement. Elle se déplaçait.

*Par M. McIsaac :*

Q. Combien de fois avez-vous traversé sur le *Northern Light* ?—Plusieurs fois.

Q. Avez-vous été retardé là ?—Non.

Q. A quelle saison avez-vous traversé ?—J'ai traversé une fois vers la fin de l'année, et aussi en avril.

Q. Et vous croyez pouvoir dire que la route entre Pictou et Georgetown est la meilleure ?—Je ne voudrais pas dire que c'est la meilleure route.

*Par M. Wood :*

Q. Pensez-vous qu'un bateau puisse voyager tout l'hiver ?—La plus grande partie de l'hiver. La glace se déplace continuellement.

Q. En quelle partie de l'hiver ne pourrait-il pas y rester ?—Je crois que quand vous arrivez en février, et que le vaisseau doit traverser des glaces flottantes, il peut être pris dans la glace.

Q. Et comment est-ce en mars ?—Mars est mieux ; la glace est plus molle.

Q. Combien de temps, pendant l'hiver, cesserait-il de voyager, en moyenne ?—De quatre à six semaines je pense, au milieu de l'hiver.

*Par le président :*

Q. Le laissant de côté alors, pendant huit semaines, où trouveriez-vous une traverse ?—J'irais aux caps.

Q. Pensez-vous qu'un vaisseau auxiliaire ferait bien ?—Un bateau auxiliaire serait d'un grand secours ; cependant, au cœur de l'hiver, vous auriez pendant six semaines ou environ, à traverser aux caps pour les malles.

Q. Avez-vous souvent traversé aux Caps ?—Oui. J'ai fait la traversée dans les deux sens, et j'ai remarqué que la glace ne m'a jamais semblé la même deux jours de suite. Aujourd'hui rien que de l'eau, et demain presque rien que de la glace.

*Par M. Wood :*

Q. Quels sont, pensez-vous, les meilleurs moyens d'y traverser pendant l'hiver ? Peut-on améliorer la méthode actuellement en usage ?—J'ai beaucoup de foi dans la vapeur, mais il y a des temps où il semble qu'un steamer ne peut avancer que très peu, et il se rencontre des occasions où il nous faudrait recourir aux bateaux-traîneaux. Il me semble aussi que ces traîneaux sont plus pesants qu'il n'est nécessaire, et qu'ils causent un retard considérable à la traversée. De plus, il est difficile de s'assurer de l'un des rivages comment est la glace. Si l'on plaçait de chaque côté une lunette puissante, de manière que le capitaine pût connaître exactement quel cours il doit prendre, cela ferait une grande différence et épargnerait le trouble de monter et descendre. Ces capitaines de bateaux-traîneaux sont très habiles et très prudents.

*Par le président :*

Q. Nous avons eu devant nous un monsieur qui pense qu'un petit steamer serait d'un grand service. Il pourrait prendre le bateau-traîneau à bord quand il se présenterait de l'eau libre, et si plus tard dans la traversée il se recontrait des glaces, les passagers pourraient se servir du bateau-traîneau?—Oui, si vous prolongez le service au printemps, il pourrait être utile, mais je parle maintenant du service d'hiver.

Q. Était-ce au cœur de l'hiver que vous avez tenté le passage lorsque vous avez remarqué qu'un jour il n'y avait que de l'eau libre tandis que le lendemain vous aviez de la glace?—C'était vers le milieu de l'hiver.

Q. Ceci montrerait que les conditions changent là continuellement?—Oui. L'autre jour nous traversâmes, et un steamer aurait pu passer à travers les glaçons à la dérive.

Q. Alors vous pensez que ce genre de steamer ne serait pas d'un grand service?—Il n'aurait pas la force nécessaire. Il vous faut un puissant steamer pour traverser là à travers ces glaces.

*Par M. Brecken :*

Q. Pensez-vous qu'aucun vaisseau quelconque puisse être utile dans cette partie du détroit depuis le milieu de janvier jusqu'à la première semaine de mars? Vous avez traversé pendant cet intervalle?—Oui.

Q. Pensez-vous qu'il soit possible à aucun steamer de naviguer là pendant cette période?—Quelquefois il y a beaucoup de glaces flottantes, et la mer en est toute couverte.

*Par le président :*

Q. Quand avez-vous traversé la dernière fois?—J'ai laissé Charlottetown le 19 ; c'était vers le 23 ou le 24.

*Par M. Brecken :*

Q. Comment était la traversée ce jour-là? Y avait-il beaucoup d'eau libre?—Pas beaucoup.

Q. Un vaisseau aurait-il été de quelque utilité dans l'état où était le détroit lorsque vous fîtes la traversée?—La glace n'était pas alors très épaisse.

Q. En supposant qu'un steamer s'engage là dans un champ de glace faisant trois nœuds et demi à quatre nœuds à l'heure, pensez-vous qu'il pourrait la refouler?—Si la glace était telle que celle que nous rencontrâmes, il le pourrait.

Q. Je suppose qu'elle soit très foulée ; par exemple, lorsque le sénateur Carvell traversa, il ne trouva pas d'eau libre du tout?—S'il pénètre au milieu d'amas de glaces il serait entraîné avec elles.

Q. S'il s'engage dans des glaces telles que celles qui descendent en janvier ou février, pourrait-il leur résister, en supposant que le vaisseau soit de même dimension que le *Northern Light*?—Il vous faudrait pour cela un vaisseau plus gros que le *Northern Light*, de moitié plus gros au moins. Ce vaisseau est très petit, sa machine semble trop forte pour sa coque.

Q. Après la traversée, le seul abri qu'il pourrait avoir serait un bassin taillé dans les bordages?—Oui.

Q. Quelle probabilité y aurait-il que le vaisseau pût atteindre ce bassin chaque fois qu'il le voudrait?—Il serait prudent d'avoir plusieurs de ces bassins en bas et en haut de la traverse, parce que pendant qu'il chercherait le bassin les glaces pourraient se fermer sur lui, et il flotterait avec elles descendant ou remontant le détroit pendant un ou deux jours.

Q. Si le vent soufflait de l'ouest, y aurait-il danger qu'il fût entraîné en bas où la largeur du détroit est de trente ou quarante milles. Pourrait-il être entraîné là?—Dans quelques occasions peut-être, mais non comme règle générale. Je pense qu'il pourrait traverser.

Q. Et s'il y était porté, il y rencontrerait les mêmes obstacles qu'il a rencontrés en tentant la traversée entre Georgetown et Pictou?—Je pense qu'il y avait cette fois des circonstances exceptionnelles ; le steamer était à court de charbon.

Q. Ne pensez-vous pas qu'un canot à vapeur (*steam launch*), un bateau tirant de-

huit à dix pieds d'eau serait plus utile aux caps que le *Northern Light*?—Je préférerais un vaisseau tirant moins d'eau que le *Northern Light*; mais il vous faut de la puissance, vous devez avoir un vaisseau fort, avec une bonne et puissante machine. La force de résistance est énorme. Il me semble que si l'on pouvait obtenir les moyens de briser la glace, lorsqu'un vaisseau se trouve pris dans un amas, ce serait une bonne chose. J'ai entendu parler de cas où des vaisseaux, employés à la pêche aux loup-marins, pris dans la glace, ont été soulevés complètement sur sa surface, bien entendu qu'il s'agissait de glaces arctiques. Je dois dire que ces vaisseaux sont construits plus gros maintenant. On trouve que plus gros, ils valent mieux. Ils ont plus de succès, et leur succès dépend en grande partie de leur capacité de pénétration dans les glaces. On avait coutume de les construire de 200 à 400 tonnes, il s'en construit maintenant de 800 tonnes, il en existe un de 1,000 tonnes, je crois. L'un d'entre eux était muni d'un appareil pour hisser son propulseur sur le pont afin de l'empêcher d'être brisé par l'action de cette forte glace.

*Par le président :*

Q. Des chaloupes pour traverser l'eau libre (water boats) seraient-elles utiles?—Oui, on devrait en avoir, à la suite d'un violent coup de vent, les glaces descendent et il se rencontre beaucoup d'eau libre.

Q. De hautes tours de chaque côté du détroit pour lumières et mâts de signaux seraient-elles avantageuses?—Oui, elles le seraient.

Q. Et des hangars à bateaux aussi?—Oui, nous devrions avoir des hangars pour les bateaux. Lorsque nous traversons dernièrement, les employés délibèrent pendant une heure et demie avant de décider s'ils viendraient ou non, et pendant tout ce temps les passagers grelottaient sur le rivage. S'il existait des hangars, il y aurait quelque abri.

Q. Recommanderiez-vous l'usage des chaloupes pour l'eau libre et des hangars à bateaux immédiatement?—Oui.

Q. Même en attendant qu'on y place un steamer?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Je comprends que vous êtes d'opinion que vous devriez avoir un vaisseau de moitié aussi gros que le *Northern Light* pour la navigation du détroit pendant l'hiver?—Oui; il pourrait traverser quelquefois.

Q. D'après votre connaissance et vos observations, combien de fois, disons en janvier, février et le commencement de mars, traverse-t-on?—Presque tous les jours.

Q. En prenant pour terme de comparaison que l'on traverse à présent cinq jours par semaine, quelle proportion de ces voyages un steamer de moitié plus gros que le *Northern Light* pourrait-il faire au milieu de l'hiver aux Caps? Pourriez-vous compter sur lui pour un voyage par semaine?—Je crois qu'il pourrait traverser la moitié du temps environ. Il y aurait économie s'il faisait la moitié de ces voyages. Il pourrait parvenir à mi-chemin de la traversée et prendre avec lui des bateaux traîneaux qui serviraient lorsqu'il se rencontrerait des espaces d'eau libre.

Q. Maintenant, supposons qu'il parvienne à la moitié d'un voyage et que la glace l'arrête là—de la glace telle qu'on la trouve là généralement en janvier et février—quelle difficulté aurait-il à combattre?—Lorsque la glace est extraordinairement épaisse et forte il y demeurerait enfermé, mais quand la marée baisse la glace se sépare, de sorte que bien qu'à un certain moment il ne puisse avancer, il peut arriver qu'une heure ou deux plus tard, il soit capable de poursuivre son voyage.

Q. En supposant qu'il s'arrête à mi-chemin et débarque les bateaux-traîneaux, il est probable qu'il ne pourra pas revenir?—Nous le voudrions de l'autre côté s'il est possible.

*Par le président :*

Q. Vous ne garderiez pas le petit steamer dont vous parlez sur aucun point déterminé, il faudrait des bassins dans la glace au-dessus et au-dessous de la traversée?—Oui.

Q. Comment les passagers s'accommoderaient-ils, dans la supposition qu'il existe un chemin de fer, d'être débarqués à dix ou quinze milles plus haut ou plus bas que la gare?—Il ne dériverait pas autant que cela.



*Par M. Brecken :*

Q. Avec les embarcations il est bien entendu que l'on peut toujours atteindre un point donné, mais pensez-vous probable qu'au milieu de l'hiver, avec un large champ de glace flottant à l'aventure, un steamer de moitié moins gros que le *Northern Light* puisse atteindre le même point?—Je voudrais un vaisseau plus gros.

Q. Mais plus le vaisseau est gros plus il est sujet à la pression?—Il aurait en même temps plus de force.

Q. Croyez-vous avoir raison de dire qu'il atteindra le même point? ne sera-t-il pas sujet à s'en écarter de cinq ou six milles au lieu de l'atteindre?—Je ne le pense pas.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 20 mars 1883.

Le comité s'assemble à 9.30 heures a. m. Le capitaine Arthur Irving est appelé et interrogé.

*Par le président :*

Q. Où demeurez-vous?—Dans l'Ile du Prince-Édouard.

Q. Depuis combien de temps y résidez-vous?—Cinquante-trois ans.

Q. Quelle est votre occupation?—Cultivateur, et je traverse la malle en hiver au Détroit.

*Par M. Brecken :*

Q. A quelle distance du Cap Traverse demeurez-vous?—Je demeure au Cap Traverse, à environ un mille ou un peu plus du débarcadère.

*Par le président :*

Q. Pendant combien d'années avez-vous fait ce service?—J'avais seize ans quand je commençai et j'ai cinquante-huit ans—ce qui donnerait un service de quarante-deux ans, mais pendant trois ans je ne m'en suis pas occupé.

*Par M. Wood :*

Q. Pouvez-vous dire, en moyenne, combien vous avez fait de voyage réguliers, et leur nombre chaque semaine? Nous avons choisi ce que nous pensons avoir été un hiver moyen—celui de 1881—et j'ai apporté une liste des voyages que nous avons fait dans cette saison.

(Cette liste est transmise.)

*Par le président :*

Q. Ceci peut être considéré comme une année moyenne?—Oui.

Q. Votre premier voyage alors eut lieu le 14 janvier?—Oui.

Q. Et vous avez cessé de traverser le 19 avril?—Oui. Nous traversâmes 57 jours au Cap Tourmente, et 56 jours au Cap Traverse.

Q. Ceci donne 113 voyages?—Non, aller et retour est un voyage.

*Par M. Wood :*

Q. Essayez-vous de traverser le dimanche comme les autres jours?—Oui, c'est-à-dire quand nous nous trouvons au Cap Tourmente, nous revenons chez nous.

Q. Mais vous ne partez pas pour l'autre côté?—Non, à moins que nous soyons en retard pour les malles.

*Par M. Brecken :*

Q. Veuillez-nous dire quels obstacles vous avez à surmonter, et nous donner une description des embarcations dont vous vous servez pour traverser?—Lorsque je commençai, nous nous servions d'un "bateau plat" ordinaire et nous éprouvions beaucoup de difficultés alors. Toute glace trop faible pour porter le bateau devait être brisée avec les pieds par un homme qui se tenait assis sur l'avant. Le juge Peters avait l'habitude de traverser souvent avec nous à cette époque. Il vit que nos bateaux étaient défectueux, et prit beaucoup d'intérêt à la traverse. Il parla d'un nouveau modèle et vit les ministres du gouvernement à ce sujet. Il voulait que le gouvernement fit construire un bateau d'après son système, mais les ministres refusèrent de le faire disant qu'ils avaient déjà tenté plusieurs expériences et que nulle n'avait réussi. Alors

le juge demanda au gouvernement s'il paierait le coût du bateau en cas de réussite, à condition que lui-même en payât les frais si l'expérience ne réussissait pas. Alors il fit construire son bateau qui eut un grand succès; c'est le genre d'embarcation que nous avons toujours eu depuis.

*Par le président.*

Q. Combien d'années y a-t-il de cela?—Environ 35 ans.

Q. Et ce bateau n'a reçu aucun perfectionnement depuis?—Non, et moins nous nous éloignerons de ce modèle, mieux nous serons.

*Par M. Brecken.*

Q. Quelle est la longueur de ces bateaux?—Environ 17 pieds, quelques-uns ont un peu moins, d'autres un peu plus. Un plus grand bateau vaut mieux sous quelques rapports, tandis qu'il n'est pas aussi bon sous d'autres. Dans la glace mince le bateau qui s'avance le plus sur la glace est le meilleur, mais si celle-ci est épaisse les plus courts donnent de meilleurs résultats.

*Par le président :*

Q. Quelle est la plus grande difficulté que vous éprouviez—dans la glace mince?—C'est le fraisil ("lolly"); ou la neige flottante, ce que nous appelons "fraisil de neige" ("snow lolly"); le vent pousse les glaces flottantes et forme des espaces d'eau libre de glace, la neige tombe dans cette eau, et produit ce "fraisil de neige."

Q. En rencontrez-vous beaucoup dans le Détroit?—Nous en avons toujours dans les tempêtes de neige du nord-est; mais dans la glace brisée il se trouve toujours des glaçons fermes, et nous pouvons passer à travers.

*Par M. Wood :*

Q. Je vois qu'en 1881 vous avez traversé cinq jours sur six. Est-ce la une moyenne approximative?—Oui, en examinant les notes prises pendant plusieurs hivers nous avons trouvé que c'était la moyenne.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle est la durée d'une traversée, en terme moyen?—Environ cinq heures.

*Par le président :*

Q. Rencontrez-vous des glaces fortes et pesantes?—Oui, durant certains hivers elle est plus forte que dans d'autres. Les vents du nord et de l'est nous apportent d'épaisses glaces. Cet hiver le vent a toujours soufflé du nord-ouest et la glace a été mince.

Q. Quelle est l'épaisseur de la glace cet hiver, en moyenne?—De six à dix pouces. Dix pouces est la plus grande épaisseur.

*Par M. Brecken :*

Q. Vous avez vu la glace amoncelée sur la côte du Nouveau-Brunswick, quelle peut être l'épaisseur de cette glace?—Là où elle est amoncelée elle a peut-être une épaisseur de dix à quinze pieds; mais ce sont les couches qui n'ont pas une épaisseur de plus de dix pouces.

*Par M. Wood :*

Q. Regardez-vous comme dangereuse la traversée en bateaux-traineaux?—Oui, elle serait très-dangereuse pour un parti d'hommes téméraires qui l'entreprendraient en certains temps.

Q. Avez-vous jamais perdu du monde?—Non, monsieur.

*Par M. Brecken :*

Q. Jamais pendant que vous dirigiez la traverse?—Non.

Q. Vous rappelez-vous la mort du jeune Hazzard?—Oui; elle est arrivée pendant les trois années où je n'eus pas l'entreprise.

Q. Décrivez au comité l'espèce de bateau dont vous vous servez?—Le bateau est assez tonturé—une tonture d'environ 8 pouces; et un élanement d'environ deux pieds; la carène a vingt pouces, en bois dur; le bordage est en cèdre, sept cours sur le côté, de six pouces environ, aussi quarderonnés qu'il soit possible de l'être. Ils sont posés avec des boulons en fer de cinq-huitièmes de pouce à travers bois; nous avons

l'habitude de nous servir de courbes—mais elles sont très mauvaises dans la glace. Quant aux semelles, plus l'acier est de qualité supérieure mieux elles glissent sur la glace d'eau salée ; recouvert en fer étamé de la carène au cours supérieur du bordage, cinq courroies de chaque côté que les hommes passent sur leurs épaules pour hâler ; quatre rames et quatre gaffes (nous employons les gaffes dans la glace mince ou brisée) ; et un ou deux avirons.

Q. Combien d'hommes avez-vous dans le bateau ?—Quatre forment l'équipage ordinaire, mais nous avons quelquefois six ou huit hommes.

Q. Combien de passagers pouvez-vous transporter dans le bateau ?—Nous pouvons transporter de six à huit passagers, mais cela dépend beaucoup du temps et de l'état de la traverse. Nous ne risquons pas de sortir avec beaucoup de passagers si le temps n'est pas beau.

*Par M. McIntyre :*

Q. Pouvez-vous suggérer quelques améliorations à ce bateau ?—Non, beaucoup d'hommes très-habiles ont traversé dans ces embarcations, et ils ne voient pas beaucoup comment on pourrait les perfectionner. Elles fonctionnent bien dans toutes les traversées en quelque condition qu'elles soient.

*Par M. Brecken :*

Q. Vous avez une chaloupe en usage dans l'eau libre (water-boat) maintenant ?—Oui ; et pour ce genre de service vous seriez surpris de voir comment elle se comporte dans toute espèce de glaces.

*Par le président :*

Q. Quelle est la plus grande difficulté que vous rencontrez ?—C'est le fraisil.

Q. Il a été représenté que la chaloupe adaptée à l'eau libre serait d'un grand secours ?—Oui, spécialement du côté du Cap Tourmente : une chaloupe à quille avec six ou huit rames est d'un grand service.

*Par M. McIsaac :*

Q. C'est-à-dire dans le "fraisil" ?—Non, monsieur ; dans l'eau libre, lorsque le vent souffle du sud-ouest ou de l'ouest ; cela donne de l'eau libre du côté du Cap Tourmente sur une largeur de trois ou quatre milles. Si le vent est fort, nous pouvons l'employer avec nos petits bateaux-traîneaux. Ceux-ci sont toujours assez chargés, et cette chaloupe pourrait venir et les remplacer, prendre quelques passagers, tous quelquefois, ainsi que le bagage, et laisser revenir les bateaux-traîneaux. La chaloupe amènerait les passagers et les malles au Cap Tourmente.

*Par le président :*

Q. Vous trouvez généralement de l'eau libre de ce côté-ci ?—Oui ; toutes les fois que le vent est au sud-ouest, il y a de l'eau libre, mais quand nous avons de l'eau de l'autre côté, il souffle un mauvais vent, et nous avons généralement une tempête de neige en même temps.

*Par M. McIntyre :*

Q. Y a-t-il du danger à transborder les passagers du bateau-traîneau à la chaloupe ? Cela peut-il se faire avec sécurité ?—Oh oui, à moins d'un coup de vent violent. Avec une brise ordinaire il n'y a aucun danger.

Q. Dans une traversée avec la chaloupe adaptée à l'eau libre que feriez-vous si vous vous trouviez pris tout-à-coup dans la glace ?—La chaloupe ne peut naviguer que dans l'eau libre.

*Par M. Brecken :*

Q. Alors, à l'exception de la chaloupe (water-boat), vous n'avez aucune amélioration à suggérer ?—Non.

*Par M. Wood :*

Q. Pouvez-vous suggérer, outre la chaloupe, quelque autre chose qui pourrait rendre le service plus efficace lorsque vous êtes obligé de vous servir du bateau-traîneau ?—Oui, je pense qu'un steamer rendrait service.

Q. Mais j'entends lorsque vous avez à vous servir des bateaux-traîneaux—dans un fort mauvais temps ?—Oui ; un hangar pour les bateaux serait d'un grand secours.

on les y mettrait à l'abri du mauvais temps ; après un voyage difficile, ils sont couverts de neige fondue, qui y adhère en gelant et les rend excessivement lourds—presque le double de leur poids naturel. Ensuite ils ont constamment besoin de réparations, et il faut une bâtisse confortable pour y exécuter ces travaux.

*Par le président :*

Q. Comment voudriez-vous construire ces bâtisses—sur la glace de côte ?—Non, sur terre.

Q. Quelle devrait être la dimension des constructions ?—Il faudrait une bonne et grande bâtisse, car le service va exiger plus de bateaux à l'avenir.

*Par M. Brecken :*

Q. Le trafic augmente ?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Combien de bateaux avez-vous maintenant ?—Nous en avons six.

Q. Est-ce assez de bateaux-traîneaux ?—Non, monsieur.

Q. Combien vous en faudrait-il outre les chaloupes (water-boats) dont vous parliez ?—Je crois qu'il faudrait 12 ou 15 bateaux-traîneaux.

Q. Et combien de chaloupes ?—Deux.

Q. Ceci ferait 15 ou 17 bateaux en tout ?—Oui.

Q. Vous faudrait-il une bâtisse assez grande pour mettre tous ces bateaux à l'abri ?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Excepté la chaloupe ?—Je ne pense pas que la chaloupe aurait besoin d'abri.

Q. Elle aurait besoin de protection en été ?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Vous dites que le volume des malles augmente aussi ?—Oui.

*Par le président :*

Q. A propos d'abri pour les bateaux, vous auriez aussi besoin d'abriter les passagers—de chambres d'attente—et d'un gardien pour en prendre soin ?—Oui, il est très nécessaire que les hommes aient une maison pour leur usage. Ils ne devraient pas demeurer dans la même maison que les passagers. Des hommes qui sont sur le Golfe tout le jour ont besoin de repos la nuit, et ils doivent souvent être sur pied bien à bonne heure le matin, ou la chance de faire une traverse serait perdue.

Q. Ne pourraient-ils pas se procurer un logement dans une maison de pension ?—Ils le pourraient de l'autre côté ; il n'y a qu'une maison du côté du Cap Tourmente.

*Par M. McIsaac :*

Q. Est-ce qu'une maison à peu près semblable à une gare de chemin de fer ne serait pas suffisante ? Sa partie supérieure pourrait être occupée par les hommes, et l'étage inférieur employé par les passagers, comme salle d'attente, ainsi que cela se fait dans les gares de chemins de fer ?—Nous ne dérangeons généralement les passagers que quand nous sommes à la veille de partir.

*Par le président :*

Q. Vous savez que c'est l'intention du gouvernement de construire un chemin de fer jusqu'au Cap Traverse, et qu'une compagnie en construit un actuellement jusqu'au Cap Tourmente ; serait-il nécessaire, en rapport avec ce chemin de fer, de bâtir cette maison près du bassin au terminus, ou la voudriez-vous à une certaine distance de la station du chemin de fer ?—Je pense qu'il vaudrait mieux l'avoir près de celle-ci.

*Par M. Brecken :*

Q. C'est-à-dire la maison à l'usage des hommes ?—Oui.

*Par le président :*

Q. On se propose de construire des quais de ce côté-ci. Pensez-vous que la maison doive être bâtie exactement aux quais ?—Bien, le meilleur endroit serait là où nous débarquons. Mais la différence de distance n'est rien.

*Par M. Wood :*

Je suppose que cela dépendrait quelque peu de l'endroit où les quais seront placés ; et je crois comprendre que l'on n'a pas encore déterminé l'emplacement qu'ils occuperont.

*Par M. Brecken :*

Q. L'ingénieur, M. McLeod, a recommandé la route du Cap Traverse ?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Ces améliorations sont-elles les seules que vous ayez à suggérer afin de rendre le service plus efficace—la construction de hangars pour les bateaux et l'addition des chaloupes (water-boats) sur la ligne ?—Oui ; et l'augmentation du nombre de bateaux.

Q. Quelqu'un, je crois, a dit que des lumières devraient être placées au sommet de tours bâties sur le rivage ?—Oui ; nous avons souvent parlé de cela aussi. Une personne examinant la traverse du rivage, peut apercevoir des passages d'eau ou de meilleure glace, que nous ne pouvons pas voir, et lorsque nous sommes sur la traverse, s'il y avait quelque chose pour nous guider, cela serait utile.

*Par le président :*

Q. Etes-vous quelquefois dehors la nuit ?—Non, nous ne sommes pas souvent dehors la nuit ; quelquefois, cependant, cela arrive.

*Par M. McIntyre :*

Q. Est-ce qu'une bonne lunette ou un observatoire ne serait pas utile ?—Oui ; nous avons une bonne lunette de chaque côté. Un observatoire serait d'un très grand avantage pour diriger les bateaux d'un rivage à l'autre.

Le comité s'ajourne.

## L'EXPÉDITION DANOISE AU POLE NORD.

### LE VAPEUR "DYMPHNA."

Voir le "Graphic" 10 février 1883.

#### Description :

Commandé par le lieutenant Hagaard de la marine royale du Danemark. Le *Dymphna* a 100 pieds de longueur, 23 pieds de largeur, et tire, complètement équipé, 10 pieds d'eau. Il a été spécialement renforcé pour le voyage ; son avant et ses bordages, à la ligne de flottaison, ont exactement deux pieds d'épaisseur, et il est regardé comme très propre au service au quel il est destiné.

Sa capacité :—Il est approvisionné pour deux ans et demi, et pourvu de chiens, traîneaux, et bateaux portatifs. Tonnage et force motrice, non indiqués ; Etant Danois, ils ne seraient peut-être pas compris par le lecteur anglais.

ARTHUR IRVING.

#### Traversée.

1881.				1881.
Janvier 14,	Départ ;	arrivée,	janvier 18	
" 19,	" "	" "	" 20	
" 20,	" "	" "	" 21	
" 21,	" "	" "	" ...	
" 22,	" "	" "	" 23	
" 25,	" "	" "	" ...	
" 26,	" "	" "	" 27	
" 27,	" "	" "	" 30	

<i>Traversée.</i>						
1881.			1881.			
Février	7,	“	“	“	Février	8
“	8,	“	“	“	“	9
“	10,	“	“	“	“	10
“	11,	“	“	“	“	12
“	12,	“	“	“	“	13
“	14,	“	“	“	“	15
“	15,	“	“	“	“	16
“	16,	“	“	“	“	17
“	17,	“	“	“	“	18
“	18,	“	“	“	“	20
“	20,	“	“	“	“	21
“	21,	“	“	“	“	23
“	...	“	“	“	“	25
“	26,	“	“	“	“	27
“	28,	“	“	“	“	28
Mars	2,	“	“	“	Mars	4
“	4,	“	“	“	“	8
“	8,	“	“	“	“	9
“	9,	“	“	“	“	10
“	10,	“	“	“	“	12
“	12,	“	“	“	“	13
“	15,	“	“	“	“	16
“	16,	“	“	“	“	17
“	17,	“	“	“	“	18
“	18,	“	“	“	“	19
“	19,	“	“	“	“	20
“	22,	“	“	“	“	22
“	23,	“	“	“	“	23
“	24,	“	“	“	“	24
“	25,	“	“	“	“	25
“	26,	“	“	“	“	26
“	27,	“	“	“	“	27
“	28,	“	“	“	“	28
“	29,	“	“	“	“	29
“	30,	“	“	“	“	30
“	31,	“	“	“	“	31
Avril	1,	“	“	“	Avril	1
“	2,	“	“	“	“	2
“	...	“	“	“	“	4
“	5,	“	“	“	“	6
“	6,	“	“	“	“	7
“	7,	“	“	“	“	8
“	10,	“	“	“	“	11
“	11,	“	“	“	“	12
“	12,	“	“	“	“	13
“	13,	“	“	“	“	...
“	14,	“	“	“	“	16
“	17,	“	“	“	“	18
“	18,	“	“	“	“	19
“	19,	“	“	“	“	20

Cinquante-sept jours de traversée au Cap Tourmente, et cinquante-six de traversée de retour, au Cap Traversé.

OTTAWA, 21 mars 1883.

Le comité s'assemble à ce matin. M. Hackett, M.P., au fauteuil.  
L'interrogatoire du capitaine Irving est continué.

*Par le président :*

Q. Voulez-vous donner au comité quelques idées du volume du trafic à travers le Déroit lorsque vous commençâtes à faire le service, et de son accroissement depuis cette époque ? - Pendant plusieurs années après que je commençai à faire ce service, nous avions l'habitude de traverser une fois la semaine avec le bateau pour les malles et trois hommes d'équipage.

*Par M. Wood :*

Q. Combien y a-t-il de cela ?—C'était entre 1830 et 1840 environ.

Q. Vous traversiez une fois la semaine ?—Oui, avec un équipage de trois hommes et quelques sacs de malles—généralement trois petits sacs qu'un homme pouvait jeter sur son épaule et porter facilement. Un seul cheval suffisait à ce transport entre le cap Taverse et Charlottetown, et un autre entre le cap Tourmente et Amherst.

*Par M. McIsaac :*

Q. Traversiez-vous l'été aussi bien que l'hiver ?—Non, monsieur, ce n'était que le service d'hiver.

*Par M. McIntyre :*

Q. Traversait-il beaucoup de personnes alors ?—Non, monsieur, quelque passager accidentel seulement. Presque tous les passagers étaient fournis par les équipages de Terre-Neuve, qui montaient. Ensuite le trafic augmenta jusqu'à nous obliger à faire deux voyages par semaine pendant deux ou trois ans.

*Par M. Wood :*

Q. Quand cela arriva-t-il ?—Je ne me rappelle pas exactement, je pense qu'il doit y avoir vingt ans ou plus, que nous commençâmes à faire deux voyages chaque semaine.

*Par M. McIntyre :*

Q. Pensez-vous que vous ne faisiez pas deux voyages par semaine avant 1860 ?—Je n'en suis pas bien certain. Je pense que cela peut-être. Ce n'est que pendant une année ou deux que nous traversâmes ainsi, ensuite nous fîmes trois voyages par semaine.

Q. Combien de voyages faisiez-vous quand nous entrâmes dans la Confédération ?—Quand nous entrâmes dans l'Union en 1873 je crois que nous faisons trois voyages par semaine.

*Par le président :*

Q. C'est-à-dire avec un bateau et six hommes d'équipage ?—Quatre hommes formaient un équipage ordinaire, quelquefois il fallait en prendre davantage. A cette époque nous avions d'habitude une malle anglaise tous les quinze jours. Cette malle était volumineuse et un ordre du gouverneur exigeait que nous prissions deux bateaux alors. C'est à cette époque que nous commençâmes pour la première fois à employer deux bateaux.

Q. Combien d'années peut-il s'être écoulé depuis lors ?—C'était quelques années avant que le *Northern Light* commençât à traverser.

Q. Depuis la Confédération ?—Non, monsieur, avant la Confédération.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous n'aviez la malle anglaise qu'une fois dans la quinzaine ?—Oui, et d'habitude elle était très considérable.

Q. Où la receviez-vous, à Tourmente ?—Oui, monsieur.

Q. L'Intercolonial n'existait pas alors ?—Non, elle venait par la diligence tout le long de la route.

*Par le président :*

Q. Quand en êtes-vous arrivé aux voyages journaliers ; à partir chaque jour ?—

A quelle époque avez-vous contracté votre engagement actuel de faire un voyage chaque jour ?—Depuis que l'île est entrée dans la confédération je crois, je ne pense pas que nous ayions traversé tous les jours auparavant.

*Par M. Wood :*

Q. Combien de temps après la confédération, vous en rappelez-vous ?—Non, je ne m'en rappelle pas. Il me semble que c'est l'arrangement qui a existé depuis la confédération. Nous avons fait la traversée avec un bateau plusieurs années après la date de la confédération.

*Par M. Brecken :*

Q. Maintenant vous avez six bateaux ?—Le contrat en demande deux, mais très souvent il en faut six.

Q. Faites-vous des soumissions pour cette entreprise maintenant ?—Non, monsieur.

Q. Vous en faisiez autrefois ?—Nous n'en avons pas présenté depuis un bon nombre d'années.

Q. Vous considérez que vous n'êtes pas suffisamment rétribué. Est-ce un fait que vous recevez environ \$35 pour le voyage aller et retour ?—Oui.

Q. N'arrive-t-il pas quelquefois aux hommes que vous êtes obligé d'employer, lorsqu'ils sont détenus de l'autre côté pendant un jour ou deux par le mauvais temps, de n'avoir plus rien, leurs dépenses d'hôtel payées ?—Oui, et quelquefois ils sont en dette.

*Par le président :*

Q. Est-ce à cause du faible paiement que vous recevez d'après le contrat que vous ne pouvez leur donner des gages plus élevés ?—Eh bien, je paie à chaque homme \$3.25 pour le voyage aller et retour ; ceci fait \$13. Nous calculons qu'il en coûte \$2 à chaque voyage pour chaque bateau en frais de réparation et de construction. Ceci porte les dépenses à \$32, pour les deux bateaux. Si nous sommes obligés d'employer un ou deux hommes de plus, cela prend tout.

Q. Vous n'avez que \$35 pour le voyage aller et retour avec les deux bateaux ?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Ne recevez-vous toujours que \$35 pour le voyage quel que soit le nombre de bateaux que vous employez ?—Oh, non ; je reçois \$35 par chaque voyage de deux bateaux.

*Par M. Brecken :*

Q. C'est-à-dire que vous recevez le double pour quatre bateaux ?—Oui, nous serions terriblement en perte s'il en était autrement. Il arrive quelquefois que nous plaçons un bateau surnuméraire, mais ceci entre en compte aussi.

*Par M. Wood :*

Q. Vous êtes payé pour les passagers en sus ?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Le trafic des passagers a-t-il augmenté beaucoup ?—Oui, mais l'augmentation n'est pas continue. Quand le *Northern Light* fait la traversée un grand nombre de passagers s'efforcent de l'attendre. Cet hiver il y a eu beaucoup d'augmentation.

*Par M. McIntyre :*

Q. Parce que le *Northern Light* a discontinué ses voyages ?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. \$35 par voyage, aller et retour, est-il le prix demandé par la soumission la plus basse, ou le résultat d'un arrangement de gré à gré ?—C'est le résultat d'un arrangement. J'ai fait des démarches pendant plusieurs années pour avoir un second bateau avant de réussir. Je l'obtins par l'entremise de l'honorable M. Pope, l'ex-ministre de la marine et des pêcheries. Il nous accorda le second bateau afin de satisfaire à l'accroissement du commerce.



Q. Combien receviez-vous par voyage avant cela pour un seul bateau ?—\$20.

Q. Maintenant, comme homme désintéressé, quel prix suggérez-vous comme paiement raisonnable pour ce travail. Vous approuvez la méthode de payer tant pour chaque voyage de deux bateaux ?—Oui.

Q. Si vous employez trois bateaux recevez vous quelque chose pour le troisième ?—Oui, nous recevons une allocation proportionnée pour ce troisième bateau. Lorsqu'un règlement de compte est fait au printemps, tous les voyages sont comptés à tant de voyages de deux bateaux chacun.

Q. D'après votre expérience passée, que considérez-vous comme rémunération suffisante par voyage de deux bateaux aller et retour, en conservant le plan de payer pour chaque voyage de deux bateaux ?—J'ai toujours pensé que les hommes devraient recevoir \$3.25 net, par voyage. Ceci me paraît être assez peu pour ce travail.

Q. Mais supposez que le gouvernement ne veuille pas entrer dans les détails de la pension des hommes, et voudrait trouver un prix moyen, en ayant égard aux détentions causées par le mauvais temps, quelle somme regarderiez-vous comme une rémunération suffisante ?—Je pense qu'ils devraient avoir \$4 par voyage, et pourvoir eux-mêmes à leurs dépenses.

Q. Quelle somme croiriez-vous raisonnable de donner à l'entrepreneur par voyage de deux bateaux, aller et retour ?—Les gages de huit hommes seraient de \$32.

Q. Et vous avez un capitaine ?—Oui, il lui faudrait une meilleure paie. Il devrait recevoir \$5 par voyage, aller et retour.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous croiriez-vous suffisamment payé avec \$40 par voyage ?—Oui, je pense.

*Par M. Brecken :*

Q. Si vous pensez que cela vaille plus dites-le. Si vous faisiez le service, et que vous auriez à employer huit hommes à \$4 chacun, entreprendriez-vous cet ouvrage pour \$40 ?—Bien, il ne resterait par grand'chose pour l'entrepreneur à ce prix.

*Par M. Wood :*

Q. Pensez-vous que ce service doive être donné à l'entreprise ?—Oui, je voudrais que ce fut un service du gouvernement.

*Par M. Brecken :*

Q. Donnez-nous une idée de ce que vous croyez être un prix suffisant ?—Je crois que quelque chose comme \$50 par voyage aller et retour, avec deux bateaux, serait raisonnable, parce que nous sommes souvent obligés de prendre un ou deux hommes de plus que l'équipage ordinaire, et pour cette saison, je ne crois pas que ceci soit trop.

*Par M. McIntyre :*

Q. Que deviennent les malles après qu'elles sont débarquées ? Sont-elles sous vos soins ?—Oui, je les expédie à Charlottetown, et je les reçois.

Q. Faites-vous de même des deux côtés ?—Non, seulement du côté de l'Île.

*Par le président :*

Q. Par suite d'un contrat séparé ?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Après que vous arrivez chez Tom Allen, vous n'en avez plus le soin ?— Non.

*Par le président :*

Q. L'entrepreneur, du côté du Cap Tourmente, délivre-t-il les malles à vos bateaux ?—Oui, c'est le devoir de Tom Allen.

*Par M. McIntyre :*

Q. Trouvez-vous un avantage en cela ?—Oh, oui, on ne pourrait s'en dispenser.

*Par M. McIntyre :*

Q. Aucun sac de malle ne s'est perdu, à votre connaissance, du côté du Cap Tourmente ?—Non, monsieur.

Q. Le bureau de poste est tenu chez Allen ?—Oui, il y a une bâtisse pour cet usage.

*Par le président :*

Q. Vous servez-vous du télégraphe dans la traversée ?—Oui, c'est un grand avantage.

Q. Les employés du télégraphe sont-ils obligés d'être à leurs bureaux le dimanche quand les traversées ont lieu ?—Oui, et ils doivent ouvrir le bureau de bonne heure le matin.

Q. Ils ont des devoirs à remplir en rapport avec la traverse, en dehors de ceux qu'ils exécutent comme employés de la compagnie ?—Oui.

Q. Pensez-vous qu'ils doivent être payés par le gouvernement pour ces services ?—Oui, et ils le sont.

Q. Le sont-ils assez ?—Oh bien, je le pense. Les jeunes gens n'en sont pas plus mal s'ils se lèvent une heure ou deux plus tôt le matin. Et ils ont un bon emploi.

Q. À propos de l'accroissement des malles, a-t-il été considérable aux Caps ?—Oui au point qu'il faut deux chevaux maintenant, à chaque malle pour la transporter à Charlottetown, et il y en a une assez bonne charge pour Summerside. Il y a deux bonnes charges de bateau aussi.

*Par M. McIntyre :*

Q. Et je suppose que les passagers prennent maintenant la ligne du comté au lieu de se faire conduire à Charlottetown ?—Oui, et ils vont à Summerside, mais le plus grand nombre prennent la ligne du comté. Le nombre des sacs de malles est de vingt-huit à quarante.

*Par M. Wood :*

Q. Chaque fois ?—Oui. La moyenne est de 32 sacs par jour.

Q. Pensez-vous qu'un steamer aiderait les bateaux-traîneaux dans la traversée, ou pourrait-il servir en hiver à tenir la communication couverte ?—Oui, je pense qu'un steamer serait vraiment d'un grand service ?

Q. Veuillez vous expliquer en disant comment il servirait ?—Lorsque nous avons le vent du nord-est—le plus mauvais que nous puissions avoir—nous avons généralement de fortes tempêtes de neige. Le vent produit des espaces d'eau libre, et la neige tombant dans cette eau produit le "fraisil" neigeux. Dans ces moments, un steamer serait d'un grand service. Actuellement nous ne pouvons rien faire qu'attendre un changement.

Q. Dois-je comprendre que le vent du nord-est est le plus mauvais que vous ayez ?—Lorsqu'il souffle de la côte de l'île il se forme de l'eau libre et la neige qui y tombe devient du "fraisil." Et c'est le pire "fraisil" parce qu'il ne contient pas de glaçons qui puissent servir de points d'appui. Dans les glaces brisées vous rencontrez toujours des glaçons fermes, et vous pouvez manœuvrer.

*Par le président :*

Q. Ce "fraisil" est le plus nuisible aux bateaux-traîneaux ?—Oui.

Q. Hier, vous avez dit que l'épaisseur de la glace sur la traverse était d'environ six pouces ?—Oui, cet hiver.

Q. Ceci n'est pas son épaisseur habituelle ?—Non, je pense que l'épaisseur moyenne de la glace dans un hiver ordinaire est d'un pied à quinze pouces.

Q. Avez-vous beaucoup de glaces épaisses, en morceaux ?—En certains temps nous en avons.

Q. Ces glaces épaisses sont-elles en mouvement ?—Oh ! oui ; elles sont flottantes.

Q. Pensez-vous qu'un petit steamer puisse naviguer là dans toutes circonstances ?—Non, pas toujours.

Q. Comment lui procureriez-vous un bassin ?—Je lui taillerais un bassin dans le bordage ; il n'y aurait aucune difficulté en cela, et il y serait en parfaite sûreté, de plus. Nous n'avons jamais vu les bordages de glace laisser le rivage une fois formés sur aucune des deux côtes.

*Par M. Brecken :*

Q. Où lui trouveriez-vous un bassin dans un jour comme celui où nous avons traversé dernièrement ?—Nous ne le mettrions pas sur la traverse du tout.

Q. Mais si au départ les circonstances étaient favorables, où aborderiez-vous ?—

Oh ! nous aborderions quelque part plus bas. Vous parlez de l'occasion où nous avons été entraînés par la marée ; je ne pense pas qu'il serait sage ou prudent de mettre un steamer sur la traverse en un tel temps ; il faudrait le laisser au bassin et traverser avec les bateaux-traîneaux.

Q. La glace était très dure alors ?—Oui.

Q. Reste-t-elle longtemps dans cet état ?—Jusqu'à ce qu'elle sorte entièrement du détroit.

Q. Où trouveriez-vous un bassin pour le steamer ?—Là où nous avons abordé, il y avait là des endroits où nous aurions pu en trouver un, des endroits où la glace ne s'était pas amoncelée.

*Par le président :*

Q. Vous parlez du bordage ?—Oui ; notre débarquement en cet endroit, en bas, était chose inaccoutumée. Nous étions partis tard le matin, nous avons eu la marée de l'est toute la journée, et elle nous a entraînés.

*Par M. McIsaac :*

Q. Dites-vous qu'un steamer ne serait utile que lorsqu'il y a du " fraïsil " (lolly) ?—Il serait utile, aussi, dans l'eau libre, lorsque le vent est trop fort pour permettre aux petits bateaux de sortir.

Q. Alors, vous ne le trouveriez utile que dans ces circonstances, c'est-à-dire dans l'eau libre et lorsqu'il y a du fraïsil ?—Il serait utile en d'autres temps, quand il y a du bagage et des malles à traverser. Il pourrait faire le voyage complet.

Q. En quel temps de l'année cela arriverait-il ?—Je ne vois pas qu'il importe beaucoup en quel temps cela serait. En toutes circonstances où le temps se maintiendrait modérément beau pendant quelques jours, il pourrait faire la traversée.

Q. Mais par un tel temps les bateaux actuellement en usage pourraient traverser ?—Oui ; mais si le fret s'accumule les bateaux ne pourraient pas tout le prendre.

*Par M. Wood :*

Q. Voulez-vous dire qu'un vapeur propre au fret pourrait traverser en hiver ?—Oui ; non pas régulièrement, mais de temps à autre.

*Par M. McIsaac :*

Q. Combien de fois pourrait-il traverser pendant la saison d'hiver ?—Eh bien, beaucoup plus souvent qu'on ne le pense.

*Par M. Wood :*

Q. Pensez-vous qu'on pourrait charger et décharger le fret d'un steamer là sur la glace ?—Oui, la glace du rivage est parfaitement sûre des deux côtés.

Q. Mais combien de temps un vapeur raisonnablement chargé de fret prendrait-il pour décharger ?—Oh, je suppose qu'il faudrait quelques heures pour décharger et recharger, mais cela pourrait être fait très aisément.

Q. Quelle dimension ce steamer devrait-il avoir, quelle quantité de fret devrait-il porter ?—Je pense qu'il faudrait un vapeur d'une dimension considérable. Sa longueur importerait beaucoup à sa capacité pour briser la glace.

*Par le président :*

Q. Quel devrait être son tonnage, pensez-vous ?—Je ne sais pas.

*Par M. McIntyre :*

Q. Devrait-il être aussi gros que le *Northern Light* ?—Il pourrait l'être, et porter du fret.

Q. Pensez-vous qu'il pourrait convenir aussi bien que le *Northern Light* pour briser la glace, s'il portait du fret ? Je suppose qu'il devrait être construit plus large ?—Je ne sais rien quant à cela, mais je le pense.

*Par M. Wood :*

Q. Encore une question à cet égard. Dois-je comprendre que la glace flottante devrait être entièrement sortie du Détroit pour permettre au vapeur de traverser ?—Oh, non, monsieur.

Q. Que feriez-vous du fret si le vapeur traversait en partie et rencontrait d'épaisses

glaces flottantes? Comment atteindre le bordage?—Il ne traverserait, et ne prendrait du fret que lorsqu'il pourrait passer d'un bordage à l'autre.

Q. Combien de fois pourrait-il le faire?—Assez souvent. Plus souvent qu'on ne le pense. L'autre jour, en traversant, je parlais de cela à l'inspecteur, M. McDonald, et il me dit qu'il ne croyait pas qu'un vapeur éprouverait de difficulté.

*Par le président :*

Q. Quelle est la distance entre les bordages de glace d'une rive à l'autre?—Environ huit milles, ou un peu moins. La glace vient s'échouer de chaque côté. De ce côté-ci elle s'avance d'un mille en mer environ.

Q. Les courants sont-ils très forts?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Pendant combien de jours durant l'hiver le passage est-il libre de glace, entre les bordages?—Cela dépend entièrement de l'état du temps. Si nous avons un temps doux, il est quelquefois libre pendant deux ou trois jours.

Q. Combien de temps faudrait-il à un bateau à vapeur pourvu des facilités ordinaires pour traverser une cargaison et les malles, décharger et revenir à son bassin dans la glace de bordage?—Je crois qu'il lui serait facile de le faire dans une demi-journée.

Q. Combien de fret pourrait-il prendre, pensez-vous?—Je ne sais pas. Je ne suis pas très compétent en cette matière.

*Par M. McIntyre :*

Q. Combien de fois, avez-vous fait la traversée cet hiver, et combien de fois un vapeur pourrait-il la faire?—Presque tous les jours. Cela peut paraître étrange, mais l'hiver a été bien meilleur que d'ordinaire. Nous avons eu presque continuellement un vent du nord-ouest pendant tout l'hiver, avec peu ou point de variation, et la glace est si mince qu'elle n'offre pas d'obstacle.

Q. Vous n'avez pas souvent vu d'hiver comme celui-ci?—Non, c'est un hiver exceptionnel.

*Par le président :*

Q. Vous avez mentionné l'hiver de 1881, comme étant dans votre opinion un hiver moyen?—Oui.

Q. Combien de fois, pensez-vous, le *Northern Light* aurait-il pu traverser dans cet hiver où vous avez fait cinquante-sept traversées?—Je ne me rappelle pas de l'hiver suffisamment pour pouvoir le dire.

Q. L'hiver actuel ne peut pas être considéré comme une moyenne quant à l'épaisseur de la glace?—Non; si vous prenez une carte du Détroit vous verrez l'effet produit par le vent sur le golfe. Il vous semble peut être étrange que dans un hiver aussi rigoureux, la glace soit tellement plus mince que dans les hivers ordinaires. A la tête du golfe le vent du nord-ouest souffle de terre, et il fait en conséquence de l'eau libre et de la glace nouvelle constamment.

*Par M. McIsaac :*

Q. Comment se fait-il que, par suite de la présence habituelle des glaces cet hiver, le *Northern Light* a fait moins qu'il n'a jamais fait entre les caps?—Ceci est une conséquence naturelle. En temps rigoureux, la glace en passant devient plus forte, le cap George l'arrête et elle s'amoncèle après la marée. Lorsque le brick de John Yeo descendit dans le Détroit, la glace était très mince à son départ. Lorsqu'il passa au cap Traverse la glace était assez forte pour porter les bateaux-traîneaux et l'équipage, et ils allèrent au brick mais éprouvèrent beaucoup de difficultés, enfin lorsque le vaisseau atteignit "Wood Island" cette même glace était devenue assez forte pour qu'il fût possible de transporter au brick des charges de bois et de provisions avec les bateaux-traîneaux. Il continua à descendre et s'arrêta à la hauteur du Cap aux Ours dans un amas de glaces solides jusqu'au 1er avril environ. Ceci vous fait voir quelle est la nature de la glace en ces lieux.

Q. Ne supposez-vous pas que, si la glace a la plus grande épaisseur sur ce point, tout le Détroit devrait en être rempli jusqu'aux caps? Cet hiver la glace doit être solide, puisque le *Northern Light* n'a pu rien faire depuis longtemps?—Non, le-

Détroit ne peut se remplir de glace entièrement, parce qu'elle est poussée à l'est par le flux et à l'ouest par le reflux.

*Par M. McIntyre :*

Q. Combien d'eau devrait tirer le vaisseau que vous voudriez avoir ?—Il devrait tirer neuf ou dix pieds d'eau.

*Par M. Wood ,*

Q. Vous pensez que le vapeur ne devrait pas être un gros vaisseau qui transporterait le fret, mais plutôt un petit vapeur qui aiderait les bateaux traîneaux en prenant leurs malles et leurs passagers, sans s'occuper de traverser le fret ?—Oui, sa dimension et son poids influeraient beaucoup sur son succès.

*Par le président :*

Q. Quelle dimension devrait avoir ce vaisseau ?—Il y a dans la chambre de lecture des sénateurs un dessin de vaisseau qui conviendrait bien comme modèle. Il a été envoyé de la Norvège ou de la Suède en expédition au Pole Nord. Le vaisseau mesure environ 100 pieds de longueur et 23 de largeur, et tire dix pieds d'eau.

Q. Quel en est le tonnage ?—Je l'ignore.

Q. Quel est le tonnage du *Northern Light* ?—Quelque chose comme 200 tonnes. Je crois : celui du vaisseau envoyé dans l'Arctic doit être d'environ 119 tonnes.

*Par M. Brecken :*

Q. De quel service serait-il en janvier et février ? Par exemple si le détroit était dans l'état où il se trouvait quand nous traversâmes le dernière fois, qu'en feriez-vous ?—Nous lui ferions un bassin dans les bordages.

*Par le président :*

Q. Comment le feriez-vous ?—Avec des scies, des pinces et une large tranche en acier.

Q. Ne laisseriez-vous pas au vaisseau lui-même le soin de s'en creuser un ?—Non, je pense que serait une folie de lancer ainsi le vaisseau contre la glace solide ; cela consumerait beaucoup de charbon et pourrait l'endommager lui-même.

Q. D'après votre expérience, combien de voyages pourrait-il faire pendant les mois de janvier et février et les premiers dix jours de mars ?—Je crois qu'on peut assurer qu'il ferait au moins un voyage par semaine.

*Par M. McIsaac :*

Q. Croyez-vous qu'il traverserait cet hiver chaque fois que vous traversez vous-même ?—Oui, presque.

*Par M. Brecken :*

Q. Il n'aurait pu traverser le jour où nous traversâmes ?—Oui, cette glace n'avait pas plus de huit pouces d'épaisseur.

*Par M. Wood :*

Q. Parlez-vous maintenant d'un vaisseau à fret ou à passagers ?—Je parle d'un vaisseau d'environ 190 tonnes.

*Par M. McIntyre :*

Q. Et où trouveriez-vous votre bassin quand vous reviendriez pour y entrer ? Ne pensez-vous pas qu'il se remplirait et gèlerait ?—Non, il ne pourrait que se remplir de glace brisée. Cela n'empêcherait pas le vapeur d'y entrer. Les banquises n'y pourraient pas entrer.

Q. Mais la glace y entrerait et s'y solidifierait ?—Non.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle est la vitesse de la glace poussée par la marée ?—Avec les grandes marées elle fait environ trois milles et demi à l'heure.

Q. Avec la vitesse qu'elle avait le jour où nous traversâmes, n'y aurait-il pas de difficulté, ne courrait-il pas risque d'être entraîné par la glace ?—Vous pouvez toujours savoir avant le départ quelle chance vous avez de faire le voyage. Ce serait folie de partir quand les chances ne seraient pas bonnes.

Q. Mais il y a un risque ?—Oh oui, quand un vaisseau part pour la mer, nous n'avons jamais la certitude qu'il arrivera à destination, mais je crois qu'il y a ici très peu de danger qu'il soit entraîné par la glace, car si la traverse est remplie de glace les bateaux sont là pour faire la traversée, et quand elle est tellement libre que les bateaux-traîneaux soient incapables de traverser, alors le vapeur pourra le faire.

*Par M. Wood :*

Q. Quelle est votre opinion sur ce point ; quel serait le plus utile durant la saison d'hiver, un vaisseau qui aiderait les bateaux-traîneaux à traverser les malles et les passagers quand l'eau est libre, ou un gros vaisseau capable de porter beaucoup plus ?—Je crois qu'un gros vaisseau pourrait aider les bateaux-traîneaux aussi bien qu'un plus petit, et ensuite un plus gros vaisseau serait là pour les besoins du fret.

Q. Pensez-vous que le gros vapeur pourrait être manœuvré aussi bien que le petit ?—Oui.

Q. Quelle grandeur devrait avoir le gros vaisseau dans votre opinion ?—Je n'ose pas donner une opinion là-dessus. Peut-être 200 tonnes.

*Par M. McIsaac :*

Q. Le *Northern Light* pourrait-il convenir sans l'aide du service que vous mentionnez ? Oui, il le pourrait. Le *Northern Light* serait propre à ce service sous certains rapports, mais il n'est pas bon dans les banquises. Il s'y enfonce trop à la façon d'un coin.

*Par le président :*

Q. Avez-vous jamais fait un voyage à bord du *Northern Light* ?—Oui.

Q. Avez-vous été employé à bord ?—Oui.

Q. Combien de temps ?—Le premier hiver qu'il arriva là, j'ai été à bord pendant une quinzaine ; il s'ouvrait toujours un passage hors de Charlottetown, mais je ne lui vis jamais mettre son avant sur la glace que quand celle-ci était épaisse.

*Par M. McIntyre :*

Q. Êtes-vous allé avec lui à Georgetown ?—Oui.

Q. N'a-t-il pas mieux fait là ?—Après notre sortie, au-delà de l'île Saint-Pierre nous trouvâmes l'eau plus navigable ; et ensuite vers Kennel (?) Cove nous eûmes un fort coup de vent, et le vaisseau fut pris dans un banc de glace pendant un jour ou deux. Pendant deux jours et deux nuits le vent du nord-ouest fut très violent, et pendant ce temps le steamer ne put se dégager.

Q. Qui le commandait ?—Le capitaine Finlayson.

Q. Était-ce pendant l'hiver que M. Sewell y fut employé ?—Oui, il vint pour nous aider.

Q. Le navire a voyagé ensuite ?—Oui, j'étais à Charlottetown quand M. Sewell y vint. La glace était si épaisse que nous ne pûmes y entrer, et M. Sewell envoya au cap pour s'y procurer des bateaux-traîneaux, mais il n'y avait pas assez de glace là pour les porter.

Q. Traversa-t-il souvent pendant cet hiver ?—Oui ; il s'éleva un vent du sud-est qui amoncela cette forte glace. Il fit plusieurs voyages avec succès, et ensuite il commença à retarder jusqu'à deux jours à la fois. L'équipage se servait beaucoup de bateaux-traîneaux en même temps.

*Par le président :*

Q. Alors on pensa à vous donner le contrôle des bateaux-traîneaux et de leur équipage ?—Oui ; mon fils en avait la charge. Ils pensaient peut-être que je connaissais la glace mieux que lui. Je pris sa place pendant une quinzaine.

Q. Supposons que vous ayez là un vapeur, jusqu'à quel temps en automne, et à quel temps au printemps, pensez-vous qu'il pourrait faire des voyages réguliers, ou presque réguliers ?—Il pourrait commencer à voyager environ vers le dernier jour de mars.

Q. Jusqu'à quel temps en automne un bon vaisseau à hélice pourrait-il voyager ? Jusqu'à une période avancée de janvier. Nous avons rarement de difficulté à traverser avec les bateaux-traîneaux avant le Jour de l'An.

Q. Voyagerait-il jusqu'au milieu de janvier en terme moyen?—Non, je ne pense pas, ce serait un peu tard pour des voyages réguliers. Je ne voudrais pas dire plus tard que le huit ou le dix de janvier.

*Par le président :*

Q. Vous rappelez-vous quand le *Northern Light* a cessé de voyager cet hiver—vers le 12 de janvier, je pense—quelle quantité de glace aviez-vous aux Caps alors? Le capitaine a fait rapport qu'il existait de très forte glace où il était, entre Georgetown et Pictou?—Au premier ou aux deux premiers voyages que nous fîmes, nous eûmes justement assez de glace pour porter le bateau-traineau.

Q. En automne lorsque vous cessez de faire des voyages réguliers et que la glace se forme sur les côtes, où mettriez-vous le vapeur à l'abri. Se trouvera-t-il quelque havre de l'autre côté?—Au cap Traverse où il y a un très bon havre.

*Par M. Brecken :*

Q. Lorsque la glace part au printemps, celle du rivage demeure-t-elle en place pour se désagréger de cette manière et s'enfoncer dans l'eau?—Non, elle se décompose, se brise, et disparaît.

Q. Eh bien alors, lorsque la glace descend le détroit en printemps est-ce que le bordage résiste?—Oui jusqu'à ce que la glace du golfe soit passée.

Q. Faites-vous souvent des voyages en hiver quand le détroit est parfaitement libre de glace d'un côté à l'autre?—Oh, oui, monsieur.

Q. Il est bien entendu qu'un vapeur serait d'un grand avantage alors?—Oui, certains printemps, tout le mois d'avril est comme cela. Nous avons quelquefois un peu de glace en dérive, mais nous pouvons toujours nous servir de notre bateau.

*Par M. McIsaac :*

Q. Combien de temps avez-vous été à bord du *Northern Light*?—Pendant quinze jours, le premier hiver qu'il traversa. Nous prîmes une semaine à sortir de Georgetown

*Par le président :*

Q. Vous avez été à son bord depuis?—Oui, une ou deux fois.

*Par M. McIsaac :*

Q. Avez-vous jamais fait un voyage avec lui depuis la première fois que vous êtes monté à son bord?—Oui, il y a trois ou quatre ans, j'ai été à bord depuis le moment où il commença à voyager jusqu'à ce qu'il cessât ses voyages.

Q. Combien de voyages avez-vous faits à bord cette année-là?—Il voyagea régulièrement chaque jour jusqu'au temps où nous fûmes arrêtés à Arisaig.

Q. Vous êtes resté à bord tout le temps jusqu'au moment où vous avez été laissés à Arisaig?—Oui, il voyagea régulièrement jusqu'alors. Le jour précédent nous eûmes peut-être un peu de glace, mais pas assez pour s'en occuper, et ce jour-là nous eûmes de la glace après avoir dépassé le Cap aux Ours. Il passa à travers la glace pendant quelques milles, puis il commença à ralentir sa marche et enfin il s'arrêta complètement.

Q. Vous fûtes débarqués à Arisaig sans pouvoir atteindre Pictou?—Oui monsieur.

Q. Alors Pictou et Arisaig étaient les deux seuls points de la terre ferme auxquels il pût arriver, à votre connaissance?—Oui.

Q. Vous savez où est le Cap George?—Oui.

Q. Ne pensez-vous pas que ce serait le point le plus accessible sur la terre ferme?—Oui, aucun endroit où se trouve une pointe ou un cap, parce que la glace ne peut s'y attacher; mais là où se trouve une baie ouverte au vent la glace s'amoncelle toujours.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous pensez que le Cap George serait le meilleur point de débarquement sur la côte de la Nouvelle-Ecosse?—Oui, ce point serait semblable aux Caps; la glace ne peut s'y amonceler.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous pensez que l'on pourrait construire un vaisseau capable d'améliorer le service actuel de beaucoup, en traversant entre Georgetown et le Cap George?—Je crois que ce serait une bien meilleure route que celle de Pictou.

*Par M. McIntyre :*

Q. Ses insuccès se produisent en grande partie sur la côte de la Nouvelle-Ecosse parce que le havre est ouvert et exposé?—Oui, les vents du nord-est y accumulent les glaces.

*Par le président :*

Q. Cela cause les retards?—Oui, la glace sort entre les caps et va s'amonceler sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. Je crois même qu'à ce point très-souvent le passage est complètement libre entre les caps.

Q. Quels sont les vents dominants?—Ceux du nord-est.

Q. Pensez-vous que le vent du nord-est affecte Pictou?—Oui, il donne sur Pictou. La côte, là, court vers l'ouest, et un vent du nord-est, bien entendu, la frappe en plein.

*Par M. McIsaac :*

Q. Lorsque vous étiez à bord du *Northern Light*, vous pouviez reconnaître que la route entre le Cap George et Georgetown était la plus convenable. Vous voyiez plus d'eau libre?—Au temps dont je parle, lorsque nous sommes débarqués à Arisaig, il ne paraissait pas y avoir de glace du tout au-delà du Cap George. La glace paraissait justement en ligne avec le Cap.

*Par M. McIntyre :*

Q. Pensiez-vous alors, d'après l'apparence du Déroit, que vous pourriez débarquer au Cap George plus aisément que partout ailleurs?—Oui, je pensais alors que si j'avais le commandement d'un vapeur, je tâcherais de gouverner en dehors de la glace entièrement; cela est assez raisonnable et naturel.

*Par le président :*

Q. A propos de bassin dans les bordages, pensez-vous qu'un steamer y courrait quelque danger?—Non, monsieur, je ne puis comprendre qu'il en courrait aucun, parce que nulle glace pesante ou molle ne pourrait y entrer. Et quelle que fût la rapidité de sa marche, le vapeur pourrait l'éviter dans son bassin.

Q. Quelle est la profondeur générale de l'eau à l'extrémité libre du bordage des deux côtés?—Au Cap Traverse elle est de six ou sept brasses, et du côté du Cap Tourmente d'un peu moins de trois brasses; en dehors du bordage, il se trouve entre deux et trois brasses d'eau.

*Par M. Brecken :*

Q. Depuis combien de temps la route entre Wood Island et Caribou existe-t-elle?—Elle a été ouverte entre 1860 et 1870 peut-être. Avant cela, on y traversait une ou deux fois dans une saison. Un bateau allait à Halifax avec la malle, et les autres attendaient son retour.

Q. Pouvez-vous recommander quelque autre route pour traverser avec des bateaux-traîneaux?—Non, nulle autre qui puisse être suivie avec succès et sûreté.

Q. A propos de ce vaisseau, pour aider le *Northern Light*, ou tous autres vaisseaux, entendez-vous l'ajouter au *Northern Light* ou seulement l'avoir en remplacement de celui-ci; c'est-à-dire en retirant entièrement le *Northern Light* de la route?—Non, j'entends l'avoir en même temps que le *Northern Light*; celui-ci est très utile au commencement de la saison. Il y a de l'eau libre là plus longtemps que nous en avons aux Caps, et il continuerait ses traverses régulières plus tard que nous ne pourrions le faire aux Caps.

Q. Alors vous le voudriez en addition à l'autre?—Oui.

*Par M. McIsaac :*

Q. Jusqu'à quel temps le *Northern Light*, ou un meilleur vapeur, pourrait-il traverser entre le Cap George et Georgetown?—J'ai toujours pensé que la route entre le Cap George et Souris était la meilleure après celle des Caps.



*Par M. Brecken :*

Q. Prêférable à celle entre Georgetown et Pictou?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. En addition à la ligne des Caps, car je suis en faveur du maintien et de l'amélioration de cette ligne, est-ce que la route du cap George à Georgetown ne serait pas la meilleure pour une autre ligne?—Je ne sais pas. Je crois que pour l'avantage du fret et des passagers, un bateau devrait voyager à Pictou tant que le détroit reste ouvert, mais il serait inutile de garder un vapeur là tout l'hiver, et d'en placer un autre aux caps avec les bateaux-traîneaux.

Q. Avez-vous dit il y a un instant que vous laisseriez le *Northern Light* sur sa route aussi longtemps qu'il pourrait s'y maintenir?—Oui.

Q. Si l'on gardait le *Northern Light*, ne rendrait-il pas plus de services en traversant au Cap George. Il pourrait voyager plus tard?—Oui, il pourrait le faire plus tard, mais quant à y rendre plus de services, je n'en sais rien. On lui donnerait à traverser une très grande quantité de fret, et je ne sais s'il pourrait le faire aussi facilement au Cap George.

*Par M. Wood :*

Q. Pensez-vous que si une route desservie par un vapeur y était établie en été, on pourrait construire de chaque côté des jetées capables de résister?—Eh bien ! l'opinion de M. McLeod était.....

Q. Mais c'est la vôtre que nous voulons?—Eh bien, oui, je le pense. Je crois que l'on construit des jetées dans des endroits plus exposés. Le brise-lames à Souris est construit dans une localité mille fois plus mauvaise. La mer y est beaucoup plus forte, et l'endroit beaucoup plus exposé.

*Par M. McIsaac :*

Q. Résiste-t-il bien?—Il a été emporté une fois, mais il résiste bien maintenant.

*Par M. Brecken :*

Q. Je suppose que le bordage les protégerait en hiver?—Oui.

Q. Nul ouvrage en bois, dépassant le bordage, ne pourrait résister à la glace, n'est-ce pas?—Au Cap Tourmente, il y a les récifs; la première glace commence à s'y échouer et bientôt une surface solide se forme entre ces glaces stationnaires. Ceci est à peu près la première glace que nous ayons. Elle protégerait les quais, je pense. De plus cette glace demeure en place, au printemps, jusqu'à ce que les glaces soient sorties du détroit, ceci serait encore une autre protection. Les jetées ne seraient pas sujettes à être endommagées par les fortes glaces du printemps.

*Par M. Wood :*

Q. Ne survient-il pas en été des coups de vent qui pourraient les emporter; comme ceux observés au mois d'août, il y a quelques années passées; ces vents pourraient-ils les emporter?—Cela est possible, la chose est arrivée à Shédiac.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quels sont vos vents les plus dangereux?—Ceux du nord-est produisent les plus fortes marées et causent le plus de dommage.

*Par le Président :*

Q. Ce coup de vent du mois d'août a-t-il emporté le brise-lames du Cap Traverse?—Non, monsieur, il n'était alors qu'à moitié construit.

*Par M. Brecken :*

Q. Comment résiste-t-il?—Il résiste parfaitement aux coups de vent, mais les marées y pénètrent et le minent en dessous. Le fonds est de sable sur une profondeur d'un pied à dix-huit pouces.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quelle est la profondeur de l'eau à son extrémité maintenant?—Environ neuf ou dix pieds à marée haute.

*Par le président :*

Q. Le projet a-t-il été dressé par l'ingénieur?—Oui.

Q. Quel est son nom?—Clay, je crois.

*Par M. McIntyre :*

Quelle est la profondeur d'eau à marée basse?—Pas au-delà de deux pieds quand l'eau est très basse. Le fond est formé de vase et de sable; un fond très propre au dragage.

Le comité s'ajourne alors.

EXTRAITS DE LA RELATION DES DÉCOUVERTES DU VAISSEAU AUTRI-  
CHIEU *TEGETTHOFF* DANS LES ANNÉES 1872-74, PAR JULIUS  
PAYER, L'UN DES OFFICIERS COMMANDANTS.

(TRADUITS DE L'ALLEMAND. 2 VOLS.)

(Page 25.) NAVIGATION DE L'Océan GLACÉ.

La force motrice de la vapeur est une nécessité indispensable, et à l'aide de ce moyen un vaisseau peut défier les caprices du vent. Les mouvements d'un vaisseau sont exécutés par des courbes indéfinies; et la faculté de décrire un arc sur un rayon aussi court que possible, lui permet de suivre des passes étroites et souvent obstruées.

Un vapeur avec des roues à aubes n'est d'aucune utilité, et même avec les steamers à hélice, on doit avoir soin de protéger le propulseur au moyen d'une construction spéciale.

Le degré de vitesse d'un vaisseau dans la navigation des glaces doit être nécessairement modéré—une marche de trois à six milles à l'heure est suffisante, huit à dix milles le rendraient bientôt incapable de résister à la mer—mais même avec cette vitesse réduite, toute sa charpente est ébranlée et se relâche enfin sous les coups continus qu'elle reçoit.

Plus un vaisseau est gros, moins il est capable de résister à ces chocs.

Un vaisseau construit pour naviguer dans l'océan Arctique doit avoir des lignes plutôt fines que pleines, de sorte que pressé dans la glace il puisse éviter d'être saisi et écrasé.

Un vaisseau construit avec des lignes pleines, comme on dit en Angleterre—un vaisseau à flancs rebondis ne peut être relevé facilement, et est sujet à être broyé sous la pression de la glace. Le *Hansa* était construit ainsi et succomba sous la première pression à laquelle il fut exposé. Le *Germania* et le *Tegetthoff* étaient tous deux d'une forme très élancée, et ont résisté à l'épreuve des glaces d'une manière admirable. Pour la protéger contre la friction des aspérités de la glace, la coque est généralement recouverte de plaques de fer jusqu'à quelques pieds au-dessous de la ligne de flottaison et l'avant est renforcé autant que possible.

Lorsque le passage est bloqué par une barrière de glace, la situation devient grave et sérieuse, car de telles masses ne peuvent être refoulées par aucune force exercée par le vaisseau.

Lorsque la glace est mobile et les glaçons comparativement petits, ces obstructions peuvent être attaquées par le vaisseau. Il peut alors ouvrir quelques-uns de ces glaçons et les séparer par la pression continue que lui permet d'exercer la vapeur. Dans des occasions de ce genre, un gros vaisseau a plus d'avantages et peut produire une plus grande force de pression.

De là il résulte clairement que pour la navigation au milieu des glaces, on doit préférer les petits vaisseaux aux grands, sauf en certaines circonstances qui se présentent rarement, d'abord parce qu'ils sont plus aisément manœuvrés, et ensuite à cause de leur plus grande force de résistance, et de la facilité avec laquelle ils sont soulevés par la pression des glaces. Leur seul désavantage, celui de leur moindre puissance d'impulsion, est d'une importance comparativement légère. L'expérience acquise dans toutes les expéditions au pôle nord, dans le siècle présent, démontre que des vaisseaux de 150 à 300 tonnes, au plus, sont les plus convenables sous tous les rapports, page 27, vol. 1—page 23, pénétrer dans la glace fortement pressés en bancs

est une chose impossible ; dans ces occasions une patience à toute épreuve peut seule être de quelque secours. Page 29. Un vapeur peut risquer de s'attacher à un glaçon au moyen d'une ancre à glace. Page 70. Sir John Ross partit en 1829 avec un vaisseau tirant dix-huit pieds d'eau—mais il l'échangea plus tard contre un autre ne tirant que huit pieds ; et un tirant d'eau de huit à douze pieds est maintenant regardé comme la règle à l'égard des vaisseaux polaires.

En 1819, le gros vaisseau de Parry, le *Fury*, tirant dix-huit pieds d'eau, n'avait que pour deux ans et demi de vivres, tandis que le *Victory* de Ross, en 1829, ne tirant que sept pieds, portait des approvisionnements pour la même période, une machine à vapeur, et du charbon pour l'usage de celle-ci pendant 1000 heures.

Ensuite vient une description de vaisseaux russes de trente ou quarante pieds de longueur tirant cinq ou six pieds d'eau.

#### APPENDICE DU MÉMOIRE DU SÉNATEUR HAYTHORNE.

EXTRAIT d'un papier lu devant la Société Royale de Géographie, donnant une relation du second voyage de l'*Eira* à la terre de François Joseph :—

L'expédition, composée de vingt-cinq explorateurs, officiers et matelots, partit de Peterhead le 1er de juin 1881, dans le but d'étendre et de compléter la reconnaissance des côtes de la terre de François Joseph opérée pendant la saison précédente de 1880. L'*Eira* rencontra la glace le 23 juin, par 72° 45' de latitude nord et 18° 20' de longitude est, et la cotoya jusqu'au 30, alors que la Nouvelle Zemble fut signalée.

Le 13 juillet on trouva une ouverture dans la glace, et l'*Eira* se dirigea vers le nord, à la vapeur, à travers de larges espaces d'eau libre, et au milieu de glace en grande partie désagrégée ; mais en avançant vers le nord elle devint plus épaisse et plus compacte, beaucoup de gros glaçons furent rencontrés dont l'un avait une longueur d'au moins quinze milles ; plusieurs barrières de glace furent attaquées et brisées, et deux fois l'*Eira* se trouva pressé entre de gros glaçons mais ne reçut aucune avarie. La terre de François Joseph fut aperçue le 23 juillet, l'*Eira*, sous vapeur, se dirigea vers le cap Ludlow, et atteignit un point plus à l'ouest que celui où il aborda en 1880.

La destruction de l'*Eira* arriva le dimanche 21 d'août, le soleil brillait avec éclat, le temps était calme et rien n'annonçait aux explorateurs l'approche du désastre. Des masses de glaces pressées arrivèrent poussées par la marée, et l'*Eira* se trouva pris entre elles et la glace de côte. Il était protégé par un banc de glace échoué, et pendant quelque temps il ne souffrit aucun dommage sérieux, quoique très fortement pressé plusieurs fois. Tout-à-coup, au moment où le plus grand danger semblait disparu, le banc céda et bientôt après l'*Eira* donna à la bande sur bâbord, à l'opposé de la glace de côte ; on suppose qu'une pointe de glace perça sa coque ; et le vaisseau sombra dans onze brasses d'eau.—Le *Mail* (de Londres, Angleterre) du 14 février 1883.

#### MÉMOIRE SUR LA QUESTION D'UNE COMMUNICATION AU MOYEN DE BATEAUX À VAPEUR, EN HIVER ET EN ÉTÉ, ENTRE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET LA TERRE FERME, PRÉPARÉ PAR LE SÉNATEUR HAYTHORNE POUR L'USAGE DU COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES CHARGÉ D'ÉTUDE CETTE QUESTION.

La navigation à vapeur, sujet d'une importance majeure à toutes les populations civilisées, est d'un intérêt tout spécial pour une province insulaire, et surtout pour l'île du Prince-Édouard, dont les ports sont fermés à toute navigation ordinaire pendant une période probable de quatre mois, terme moyen, chaque année.

De là l'insertion d'une clause dans les "meilleurs termes" d'Union offerts à l'île par la Puissance en 1869, en vertu de laquelle celle-ci s'engageait à maintenir "une communication par vapeurs en hiver et en été avec la terre ferme." De là aussi, le renouvellement et l'adoption de cette clause dans les conditions de l'Union telles que finalement acceptées en 1873 ; et de là enfin l'enquête dont vous vous occupez à présent.

1. Le présent mémoire suppose que lorsque les lignes d'embranchement de chemins de fer reliant le Cap Tourment avec l'Intercolonial à Sackville, et le Cap Traverse avec la ligne principale de l'Île du Prince-Edouard (comprenant les quais aux termini) seront complétées, et que le bateau à vapeur préposé à la courte traversée du bras de mer entre les caps y sera placé, les anciennes routes entre Charlottetown et Pictou et entre Summerside et la Pointe du Chêne seront abandonnées en tant qu'il s'agit du transport des malles et des passagers, et que ce service sera fait à l'avenir par les lignes d'embranchement et les bateaux à vapeur des Caps, aidés des bateaux-traîneaux en hiver. Il est probable cependant que pendant une courte période, chaque hiver, le service des malles et des passagers pourra se faire avec une plus grande ponctualité *viâ* Georgetown et Pictou, au moyen du *Northern Light* ou d'un autre vaisseau convenable.

2. Quelques personnes pourraient craindre qu'un tel changement dans les routes des malles et des passagers porterait atteinte aux droits acquis des compagnies de navigation à vapeur et au commerce de Charlottetown et Summerside, mais il est représenté que les lignes de vapeurs, maintenant actuellement les communications entre les ports provinciaux, continueront à recevoir les octrois fédéraux, et il n'est pas improbable que lorsque l'attention des compagnies se portera principalement sur le transport du fret, et qu'elles ne seront plus embarrassées par les conditions relatives aux malles et aux passagers, leur trafic deviendra même encore plus lucratif qu'il ne l'était par le passé.

On ne peut nier du moins que les passagers ne préférèrent pre qu'invariablement les plus courts passages en mer, et qu'ils n'aient pas les délais et les ennuis inséparables du transport du fret et des animaux vivants sur les mêmes vaisseaux où se trouvent les malles et les passagers; et que les retards, tels que ceux qui se produisent à la Pointe du Chêne et à Pictou, lorsque les vapeurs déchargent ou prennent leurs cargaisons, et dont le résultat est l'arrivée des passagers à destination à une heure indue, ne soit une cause tendant à faire éviter notre Île à ceux des touristes qui sont à la recherche de la santé ou du plaisir, et ne leur fasse rechercher quelque autre rendez-vous d'été où leur confort et leur satisfaction sont mieux compris, et où l'on y veille avec plus de sollicitude.

3. L'expérience prouve que des contrats passés avec des vapeurs pour le transport des malles et des passagers entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme, tel que celui qui est sur le point d'expirer, lorsqu'ils s'étendent sur une aussi longue période que dix ans par exemple, donnent souvent occasion à beaucoup de mécontentement. Dans les premières années d'un tel contrat, le service peut quelquefois être exécuté d'une manière efficace, mais avec le temps les vaisseaux se détériorent, tandis que le trafic augmente et qu'on demande en conséquence de plus grandes et de meilleures facilités. En conséquence l'intérêt public paraît requérir plutôt des traités à courte échéance, ou des conditions telles qu'elles puissent amplement fournir les facilités désirables, et proportionnées à l'augmentation du trafic.

4. Les vapeurs pourvus de roues à aubes sont généralement considérés comme impropres au trafic du golfe au commencement du printemps, à une saison avancée en automne et surtout à l'approche de l'hiver; et il est certain que, si de forts vaisseaux à hélice étaient employés à l'avenir, la période de trafic entre les principaux ports de l'Île et la terre ferme serait prolongée de plusieurs semaines, au grand avantage de tous les intéressés.

Une preuve de cette assertion a été fournie l'automne dernier; un froid intense survenant plus tôt qu'à l'ordinaire força la compagnie de navigation à vapeur de l'Île à retirer ses vaisseaux de la ligne. Plus tard, le temps devint plus doux et un mois de travail profitable se trouva perdu faute de vapeurs à hélice; ceci causa, de plus, des pertes sérieuses aux producteurs de l'Île; ils auraient pu pourvoir aux demandes de la terre ferme qui, par l'absence de moyens de transport, durent être satisfaites à plus grands frais par des marchés éloignés.

#### GEORGETOWN ET LE "NORTHERN LIGHT."

5. Il est grandement temps que la navigation à vapeur soit établie d'une manière

permanente entre les ports de l'est du comté de King et la terre ferme. Ici nous avons une région fertile et bien peuplée, deux termini de chemins de fer, des havres sûrs, profonds et commodes, des pêcheries florissantes, mais nulle communication à vapeur régulière. Il est possible que ce besoin soit satisfait en partie par le *Northern Light* pendant au moins une partie de la saison ouverte, lorsqu'on lui aura fait les réparations nécessaires après son rude service d'hiver.

Comme vaisseau d'hiver, ce vapeur n'a pas satisfait l'attente du public, mais on peut dire avec beaucoup de vérité que celui-ci en attendait beaucoup trop. La question de la navigation d'hiver n'était pas comprise; et l'on n'avait pas assez apprécié les difficultés que tout vaisseau à vapeur doit rencontrer entre Georgetown et Pictou après que l'hiver est définitivement établi.

On peut douter qu'on ait pu construire un vapeur capable de se forcer un passage à travers ces montagnes de glace ("pack"), que l'on peut décrire comme étant d'innombrables glaçons chassés pendant des jours et même des semaines sans interruption, pressés les uns sur les autres à une hauteur considérable par les vents et les marées, et consolidés quelquefois par un froid intense. Tels sont les obstacles qui se rencontrent en quelques saisons entre Georgetown et Pictou vers la fin de janvier, mais généralement au commencement de février, et qui arrêtent complètement le *Northern Light*, comme ils arrêtent les vaisseaux des explorateurs du pôle, dans les mêmes circonstances. Il est vrai qu'un vent s'élevant dans une direction opposée et se maintenant quelque temps, pourrait peut-être désagréger et disperser ces bancs de glace, et rendre de nouveau possible la navigation à vapeur. L'auteur de ce mémoire a fait sur le *Northern Light* plusieurs traversées, pendant l'une desquelles M. Sewell le commandait, et il ne put s'empêcher d'être émerveillé de la puissance avec laquelle il fendait la glace des banquises et s'ouvrait un passage à travers des masses de glace flottantes et détachées, ainsi que de sa force de résistance lorsqu'il se trouva serré entre deux bancs de glace. Une autre qualité précieuse que possède ce vaisseau est celle qui lui permet de se creuser avec facilité, à l'approche de la nuit, ou lorsqu'il est nécessaire, un bassin dans une banquise ou dans la glace amoncelée par les vents ou la marée.

En consultant les relations des voyages au pôle, il paraît reconnu "que les vaisseaux destinés à ces voyages doivent tirer de huit à douze pieds d'eau." Le vaisseau autrichien, le *Tegetthoff*, était de 220 tonnes, son engin était de la force de 100 chevaux, et il portait 130 tonnes de charbon, assez pour soixante jours de navigation à vapeur. Ce vaisseau paraît avoir été construit avec les mêmes "lignes fines" que le *Northern Light*, ce qui lui permettait d'être "soulevé lorsqu'il était pressé ou serré par la glace."

Attachés à ce mémoire se trouvent plusieurs extraits, tirés de différentes sources, qui ont paru à l'auteur capables de jeter de la lumière sur certains points en rapport avec le sujet dont le comité est actuellement occupé.

#### LE SERVICE A TRAVERS LE DÉTROIT.

6. En supposant les lignes d'embranchement terminés ainsi que les quais, et un bateau à vapeur convenable placé sur la traverse, il n'existerait plus de difficulté spéciale pour le service des malles et des passagers sur cette route pendant les mois de l'année où la navigation est ouverte; cette ligne offrirait aux voyageurs de telles facilités et une attraction telle que l'on peut raisonnablement s'attendre à une grande augmentation dans leur nombre.

Mais en laissant là cette phase comparativement facile de la question, pour en venir aux mois pendant lesquels la navigation ordinaire cesse, nous nous trouvons en face de difficultés nombreuses et de différentes espèces—sans observations météorologiques authentiques et sans données certaines touchant l'épaisseur moyenne de la glace—sans notes du nombre de jours chaque hiver, où le passage a été impossible, ou considéré comme tel, et à quelle cause cela était dû.

On ne peut espérer, bien entendu, qu'un ministre, à la tête d'un département, possède par lui-même toutes les informations nécessaires à l'organisation d'un service aussi spécial que celui maintenant sous considération; mais aucune raison suffisante

ne peut être alléguée pour s'être départi d'une politique adoptée généralement, ou ne l'avoir pas suivie dans ce cas-ci, lorsque des informations ignorées du département, sont requises; tel qu'on la fait, récemment, par exemple relativement à la législation proposée à l'égard des fabriques; dans ce cas, deux personnes furent nommées et reçurent l'ordre de se rendre l'une en Europe, et l'autre aux Etats-Unis, pour recueillir toute information se rattachant aux fabriques, au bien-être des ouvriers, et à la législation des autres pays à ce sujet. Ces deux messieurs ont envoyé chacun un rapport précieux, rempli d'informations, et une base satisfaisante a été établie ainsi pour la création de la législation désirée.

Mais (sauf le simple rapport de M. McLeod) l'auteur n'a connaissance d'aucun effort tenté dans le but d'obtenir des informations dignes de foi concernant la question importante de la navigation d'hiver au moyen de vapeurs; navigation qui intéresse toute une province, et qui fait partie des conditions de l'Union acceptées après mûre délibération il y a dix ans. Pendant cette longue période on aurait pu apprendre beaucoup par l'expérience des voyageurs au pôle, des pêcheurs de loups-marins de Terre-Neuve, et des constructeurs de vaisseaux de l'Ecosse et du nord de l'Europe, dont les chantiers ont fourni les steamers qui ont porté ces hardis voyageurs dans leurs périlleux voyages. L'absence de telles informations est d'autant plus à regretter qu'elles auraient pu être acquises presque sans délai, sans trouble et sans dépense.

D'un autre côté il est bien connu que beaucoup de personnes très intéressées à ce sujet, des sénateurs, des membres du parlement et de la législation locale, marchands, marins, et les employés de ce service se sont appliqués à l'étude de cette question afin de procurer un accès sûr, facile et agréable à leur province; et ainsi ce sujet, quoique moins bien connu qu'il aurait pu le devenir, est maintenant beaucoup mieux compris, et son importance est plus généralement appréciée qu'à aucune autre époque passée.

7. L'auteur ne pense pas toutefois que la traversée journalière au moyen d'un vapeur en hiver soit dans la limite des choses possibles avec les moyens connus jusqu'à présent ou que nous possédons. La glace dans le Détroit, aux Caps, diffère très essentiellement de celle que l'on rencontre entre Georgetown et Pictou. Ici elle est toujours en mouvement, et prend rarement le caractère de solidité et d'unité décrit au paragraphe 5, et qu'on pourrait appeler montagnes de glace ("pack"), cependant elle passe souvent aux Caps en banquises de plusieurs milles d'étendue dans tous les sens. Les petits bateaux-traîneaux les traversent avec facilité et sûreté comparativement, et n'entrent dans l'eau alors qu'deux ou trois fois, peut-être, dans le cours d'une traversée. Tant que cette condition existe, quoiqu'elle ait ses inconvénients, personne ne s'en plaint beaucoup. La traversée est rapide alors, et n'occupe probablement pas plus de 3½ heures; le danger, la fatigue et l'exposition au froid ne sont pas très considérables. Mais des conditions différentes se rencontrent souvent, quelquefois pendant plusieurs jours sans interruption, rendant la traversée impossible ou extrêmement difficile et dangereuse. Ces changements sont produits par la violence du vent et des marées, les dégels et les tempêtes de neige molle, ou la pluie. Ces différentes causes produisent la rupture des grandes banquises, l'eau libre est remplie quelquefois de fraïsil (*lolly*), que l'auteur peut décrire comme étant une masse de glace broyée et de neige à moitié fondue, répandue sur de larges étendues de surface—mélange trop ferme pour permettre l'usage des rames, et pas assez solide pour porter un homme ou un bateau. Quelquefois l'eau demeure libre de glace et de fraïsil, mais est trop agitée pour de petits bateaux fortement chargés, comme ils le sont souvent, de malles, de passagers et de bagage. Pendant les 23 années dernières, l'auteur croit avoir vu cette partie du Détroit sous tous ses divers aspects. Il a traversé au milieu du fraïsil, lorsque la mer était libre et très agitée, et souvent aussi lorsque la glace se trouvait tellement broyée qu'il était nécessaire de lancer les bateaux à l'eau trente fois et même plus, il ne craint pas de le dire, pendant une seule traversée. Il en est arrivé à la conclusion qu'on ne peut remédier à ces difficultés d'une manière efficace qu'au moyen de la vapeur. Un vaisseau convenable, d'une force et d'un tonnage suffisants, mais d'un tirant d'eau modéré, pourrait trouver un havre dans les bordages, de la manière décrite au paragraphe 5, et par plusieurs des témoins de M. McLeod; ce vaisseau prendrait la mer chaque fois que son aide deviendrait nécessaire, et bien manœuvré, l'auteur le croit, pourrait surmonter les obstacles qui retardent ou rendent

impossible le passage des bateaux-traîneaux. Le vapeur devrait être tenu dans un état de service parfait—toujours à flot, libre des glaces, et prêt à sortir de son bassin au premier ordre.

#### 8.—LE GENRE DE VAISSEAU CONVENABLE A CE SERVICE.

L'auteur ne prétend à aucune connaissance en fait de navigation, mais il a vu dernièrement une description du vaisseau danois le *Dymphna*, maintenant employé aux explorations dans l'océan Arctique, et croit devoir l'ajouter comme une information utile parmi celles que le comité s'occupe à recueillir. Ce vaisseau est un "steamer à hélice d'une longueur de 100 pieds, de 23 pieds de largeur, et tirant, lorsqu'il est complètement équipé, 10 pieds d'eau. Son avant et ses flancs jusqu'à la ligne de flottaison ont une épaisseur de 2 pieds; il est considéré comme très propre au service auquel il est destiné. Il porte des provisions pour deux ans et demi, des chiens, des traîneaux pour les explorations sur la glace en hiver, ainsi que des bateaux portatifs." Son tonnage et la force de sa machine à vapeur ne sont pas donnés, mais il est suggéré que si un semblable vaisseau peut affronter avec succès les dangers d'un voyage au Pôle, on pourrait raisonnablement espérer qu'il devrait pouvoir se frayer un passage, dans des circonstances favorables, dans le Détroit, aux Caps, et résister aux dangers, relativement peu considérables, auxquels il serait exposé on cet endroit.

Le prix d'achat ou le coût de construction d'un vaisseau tel que décrit par l'auteur ne pourrait pas être très élevé, et ne saurait être disproportionné à l'importance du service et à la somme d'argent qu'on devrait y affecter. De plus, ceux qui sont chargés de la responsabilité de l'entretien d'une ligne de communication pour les malles et les passagers entre l'Île et la terre ferme, devraient se rappeler que, quoique le nombre de bateaux et d'hommes employés par les entrepreneurs ait été augmenté, il n'a été introduit aucun changement ou perfectionnement dans la manière d'exécuter ce service. D'un autre côté, il s'est produit un accroissement considérable dans le volume des malles et le nombre des passagers, et cette progression doit nécessairement se continuer. Comparant ces moyens de transport faibles et insuffisants avec le trafic considérable actuel, et qui le sera encore davantage plus tard, il n'est pas facile de se figurer l'étendue des inconvénients dont souffrirait le public si la traversée devenait impossible pendant une période prolongée, par suite de quelques-unes ou de toutes les causes mentionnées dans ce mémoire. Chaque jour de délai augmenterait l'accumulation des sacs de malles et le nombre des passagers mécontents, de même que les probabilités de grèves parmi les équipages écrasés de travail et insuffisamment payés.

9. Est-il possible de trouver et d'appliquer un remède à ces nombreuses difficultés? L'auteur le croit, et pense que le remède sera moins dispendieux, et que le service, s'il est bien fait, sera plus rémunérateur qu'on ne l'a cru. La plus grande difficulté que l'on rencontrera peut-être, sera de secouer la torpeur du gouvernement touchant cette question, et de lui faire comprendre l'unanimité de l'opinion publique dans l'Île du Prince-Edouard, non pas quant aux détails, mais quant à la grande question, celle de l'exécution entière, ou aussi complète que possible dans l'époque actuelle, des conditions de la Confédération. L'auteur suggérerait que le gouvernement prenne en mains le service aux Caps, construise ou achète un vapeur spécialement adapté au service d'hiver et construit pour cette fin, mais pouvant être utilisé en été; qu'il possède les bateaux-traîneaux, engage tous les hommes nécessaires au service pendant la saison, y compris les capitaines, à des salaires fixes, et enfin mette le tout sous le contrôle d'un officier en chef capable, et possédant éminemment toutes les qualités indispensables à une position aussi importante.

Le service ainsi commandé, équipé et pourvu d'hommes, on verra que le nombre de jours où les communications devront être interrompues dans le cours d'un hiver ordinaire, sera comparativement très restreint, et l'on n'entendra probablement plus parler de ces longues interruptions qui ont donné lieu à des plaintes si fréquentes et si justes.

Mais, on pourrait prétendre qu'une telle entreprise n'est pas du domaine d'un gouvernement, ou que les dépenses seront trop fortes et la responsabilité trop sérieuse.

A cela on peut répondre en exposant les exigences spéciales, les difficultés et les dangers de ce service—qu'il n'existe aucune information sur laquelle on puisse baser un contrat pour une communication par vapeurs, et quant au service de bateaux—que l'opinion publique s'est fortement prononcée depuis longtemps contre la coutume d'exposer la vie des passagers et la sûreté des malles au système actuel de donner un service d'une nature aussi difficile à l'entreprise, afin d'économiser quelques piastres; et de plus, que le devoir d'un gouvernement, dans tous les cas, est de pourvoir au transport des malles et des passagers sans qu'ils courent de dangers, et que dans le cas présent ce devoir est d'autant plus impératif qu'il forme partie des conditions de l'Union. Et bien que l'île ne tienne pas à faire preuve de sottise au point de demander l'exécution de conditions littéralement impossibles, elle regardera toutes dépenses nécessaires à l'amélioration de ce service comme une indemnité temporaire pour la non-exécution des conditions de l'Union, jusqu'à ce que les circonstances permettent une communication continue au moyen de la vapeur, en hiver et en été, plaçant ainsi l'île en rapport avec l'Intercolonial et le réseau de voies ferrées de la Puissance.

10. Une autre considération digne d'attention, quoique pouvant soulever quelques objections, c'est que la politique fiscale de la Puissance a opéré d'une manière défavorable à la province insulaire en intervenant dans ses anciennes relations commerciales, de telle manière que l'île du Prince-Edouard n'a plus les mêmes rapports de commerce qu'autrefois avec les marchés de la mère-patrie. Ses cargaisons de grain sont transportées en Angleterre à des termes désavantageux aux marchands et aux producteurs, parce que l'effet du tarif de la Puissance est de décourager l'importation des marchandises britanniques, et qu'il est, par suite, difficile de se procurer des cargaisons de retour rémunératives pour les vaisseaux de l'île allant en Europe chargés de grain. D'un autre côté, elle favorise la consommation des articles de fabrique canadiens dont le fret ne va pas aux propriétaires de l'île; de là des prix plus élevés pour les articles nécessaires à la vie tandis que les moyens de se les procurer diminuent; et la valeur des propriétés immobilières a sérieusement diminué, en conséquence.

Maintenant le principe de compensation qui est supposé être la base de la politique nationale, devrait indemniser l'île des sacrifices qu'elle fait. Si elle a perdu ses anciens marchés, on devrait l'aider à s'en ouvrir de nouveaux; si ses anciens moyens de transport ne sont plus d'usage, la Puissance ne devrait pas hésiter à lui donner une communication, au moyen de vapeurs, suffisante pour relier ses ports aux chemins de fer du continent, et toutes ces considérations réunies, jointes aux obligations ordinaires de tout gouvernement d'organiser des routes de postes et de passagers dans les limites de ses territoires, et à l'obligation spéciale de la Puissance envers l'île du Prince-Edouard, par suite des conditions de l'Union, seront jugées suffisantes, l'auteur le croit, par les hommes de tous les partis, pour justifier une dépense exceptionnelle et l'acceptation par le gouvernement d'une responsabilité inaccoutumée. Le tout, etc.

R. P. HAYTHORNE.

OTTAWA, 30 mars 1883.

Le sénateur HAYTHORNE est appelé et interrogé.

*Par M. McIsaac:*

Q. Proposez-vous l'abandon de la route de Georgetown et Pictou entièrement?—Oh, non; je prétends qu'il est étrange que l'on ait omis la continuation de cette route, je pense que vous trouverez qu'il en est fait mention dans mon mémoire.

Q. Vous voudriez que les malles et les passagers fussent transportés sur cette route aussi bien que sur les autres?—Je ne pense pas qu'elle convienne aux malles et aux passagers du tout. Je suis allé à Georgetown, croyant pouvoir traverser sur le *Northern Light*; et après avoir attendu là pendant une journée environ, j'ai été forcé, vu qu'il n'arrivait pas, de me rendre aux Caps pour y traverser. Ceci est arrivé souvent, je connais plusieurs personnes, des hommes marquants, qui après avoir attendu pendant plusieurs jours à Georgetown, ont été obligés de quitter cette



ville et de prendre la route des Caps. Des informations prises au bureau de poste vous prouveraient que cela arrive fréquemment. Au commencement de l'hiver, le *Northern Light* traverse avec assez de régularité, mais à mesure que la saison avance, on ne peut plus s'y fier.

Q. Vous pensez qu'en tant qu'il s'agit de l'hiver, il vaudrait mieux, afin d'assurer autant que possible l'exécution des conditions de l'Union, concentrer toutes les opérations aux Caps?—Dans les circonstances actuelles, je pense que c'est de cette manière que l'on pourrait le plus approcher de leur exécution. Je sais que le Dr Jenkins croit qu'il est possible de s'ouvrir un passage à travers le Détroit par cette route quelles que soient les circonstances, mais je prétends que cela n'aurait pas d'utilité pratique. Les difficultés seraient trop formidables, la dépense, les avaries et l'usure seraient trop considérables, lorsque les mêmes résultats peuvent être obtenus sans difficultés après un délai de quelques heures.

*Par le président :*

Q. Dans votre mémoire, vous parlez de contrats pour ce service. Vous pensez qu'un terme de dix ans est trop long?—C'est mon impression. J'ai pris part, en qualité de membre du gouvernement local, à la conclusion de ce contrat, et je pense que les opinions étaient très partagées à ce sujet. Je puis vous donner un exemple, dans notre propre comité, de l'opération d'un autre contrat donné pour une période encore plus longue que cela, et qui vers la fin de son terme fut si mal exécuté, que le gouvernement dû littéralement racheter les droits du entrepreneur. Ceci eut lieu pour la traverse entre Charlottetown et Southport. Cette traverse fut donnée pour vingt et un ans, et dans les commencements, elle était très avantageuse aux habitants de l'autre côté. Mais à mesure que le temps s'écoula, le vaisseau se détériora, le trafic prit de l'accroissement, et le service en conséquence, devint si peu satisfaisant que le gouvernement fut prié de racheter les droits de l'entrepreneur, et il le fit.

*Par M. Wood :*

Q. Je crois avoir compris que vous dites quelque part dans votre mémoire que le gouvernement devrait prendre le contrôle de ce service, et ne pas le donner à l'entreprise?—Oui, je ferai observer que lorsque M. Mackenzie était au pouvoir avec une bonne majorité en Chambre, les membres représentant l'île attirèrent son attention sur ce sujet en conséquence de l'insuccès de plusieurs tentatives faites pour donner ce service à l'entreprise. On avait fait un effort auprès de M. Sewell pour qu'il entreprît le service en faisant traverser le *Northern Light* entre les caps. Le projet tomba parce qu'il fut reconnu impossible de construire des quais convenables pour un vaisseau tirant 18 pieds d'eau. Ensuite on projeta de construire un vapeur dans l'île, mais le projet ne réussit pas. Puis on tenta d'en acheter un; ce plan n'eut pas de succès non plus. Les membres s'aperçurent que le projet n'avancait pas, et que ces tentatives de donner ce service à l'entreprise n'étaient que de simples passes d'armes entre eux et le gouvernement, et ils demandèrent avec insistance que quelques mesures pratiques fussent prises. Enfin M. Mackenzie donna des ordres; mais je crois que si des informations convenables avaient été recueillies, on aurait évité beaucoup d'erreurs—du moins la population n'aurait pas été induite à croire que le *Northern Light* pouvait traverser en toutes circonstances.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 4 avril 1883.

Le comité s'assemble, M. Hackett au fauteuil.

M. RICHARD HUNT, de Summerside, est appelé et interrogé.

*Par le président :*

Q. Vous êtes de l'île du Prince-Edouard?—Oui, de Summerside.

Q. Quelle est votre profession?—Je m'occupe d'achats généraux de produits pour l'exportation—de commerce général. Je suis agent du Lloyd américain et inspecteur de vaisseaux pour l'île.

Q. Y avez-vous jamais occupé quelque emploi public?—J'ai été shérif du comté de Prince pendant plusieurs années, et dernièrement j'étais officier de recensement pour l'île entière.

Q. Voulez-vous donner un exposé des meilleurs moyens à employer pour avoir une communication, hiver et été, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme?—J'ai traversé aux Caps pendant bien des années—dans les deux directions pendant les vingt dernières années—et je pense qu'on pourrait améliorer la méthode de traverser en usage actuellement.

Q. Combien de fois avez-vous traversé?—Je ne puis dire combien de fois, mais j'y ai traversé pendant les vingt dernières années.

Q. Quelles améliorations suggérez-vous?—Je suggérerais que ce service fût exécuté d'une manière plus efficace en le plaçant sous le contrôle du gouvernement. Le gouvernement pourrait employer un nombre suffisant d'hommes pour la manœuvre des bateaux, avec un homme compétent, au moins, pour diriger chaque bateau, et placer le tout sous le contrôle d'un seul homme. Des bâties confortables devraient être érigées pour les hommes aux points de départ, de manière qu'ils n'eussent pas à vivre à distance et à se rendre de là aux bateaux le matin avant de traverser. Cela nécessiterait la construction de bâties convenables de chaque côté, avec des arrangements tels qu'ils permettraient aux hommes d'y pensionner et coucher, les bateaux devraient aussi y être tenus à l'abri. J'ai remarqué que les passagers, lorsqu'ils se rendent aux bateaux, sont souvent couverts de neige, ou mouillés et mal à l'aise. Il est vrai toutefois que l'on ne doit pas s'attendre à beaucoup de confort lorsque l'on traverse là, mais les bateaux sécheraient s'ils étaient tenus à couvert. Je pense aussi qu'un vapeur, en certaines saisons de l'année, et certains temps en hiver, pourrait être utilisé avec avantage.

Q. Dans la saison d'hiver?—Dans la saison d'hiver. Je ne désire mettre personne sous l'impression que je pense qu'un vapeur pourrait traverser là en tout temps, parce que lorsque la glace s'amoncèle beaucoup, je ne crois pas qu'il pourrait se frayer un passage.

Q. C'est à dire aux Caps?—Aux Caps. Mais au milieu de l'hiver, il arrive fréquemment que la glace s'ouvre et laisse un passage—sinon toute la traverse, peut-être trois ou quatre milles—de chaque côté; alors un petit vapeur pouvant virer facilement, dans le genre des remorqueurs employés à Saint Jean, pourrait traverser.

Q. Avez-vous traversé en cet endroit dernièrement?—Dans les derniers dix jours.

Q. Quelle était alors la condition du Déroit?—Le passage était libre de glace d'un rivage à l'autre, sauf un bordage de glace d'environ un mille de chaque côté.

Q. Vous connaissez le *Northern Light*?—Je n'en connais pas grand'chose, je n'ai jamais traversé à son bord.

*Par M. Wood :*

Q. Quelles sont les conditions dans lesquelles vous dites qu'un petit vapeur pourrait traverser?—Quelquefois cela pourrait arriver après une tempête, quand la glace se brise; une forte tempête chasserait la glace au dehors, et alors il se produirait des passes libres dans lesquelles le vapeur pourrait s'engager sans danger.

Q. Sans danger d'être broyé dans la glace?—Je ne pense pas qu'il y aurait un tel danger.

Q. Vous croyez que le vaisseau pourrait atteindre le havre?—Je crois qu'il faudrait lui tailler un havre dans la glace, ce qui ne serait pas, je pense, une chose difficile à faire. Un tel vaisseau pourrait être construit avec des daviers afin de pouvoir enlever les bateaux-traîneaux et les porter à bord sans danger.

*Par le président :*

Q. D'après votre expérience, de quelle dimension devrait être le bateau à vapeur que vous suggérez pour le service au milieu de l'hiver?—Un vaisseau de pas plus de cent tonnes.

Q. Cela serait simplement un vaisseau propre au transport des malles et des passagers?—Les malles et les passagers. Il vaudrait mieux avoir de légers canots à vapeur (steam launches) pouvant être hâlés sur la glace, mais je ne les crois pas assez

forts pour ce service. Je crois qu'ils pourraient être broyés. Je ferai observer une autre chose. Il y a là un grand nombre de commis voyageurs traversant dans les deux directions, et chacun sait qu'ils voyagent toujours avec une grande quantité de bagage ou de fret, et il est très désagréable pour les personnes traversant là de se trouver sur des bateaux encombrés de cette sorte de bagage. Je pense que les malles et les passagers devraient être séparés du fret de ce genre. Si du fret pesant est traversé, il devrait l'être dans des bateaux séparés et les passagers ne devraient pas être exposés à perdre la vie en étant forcés de traverser de cette manière.

Q. Avez-vous été incommodé en traversant avec du bagage de cette espèce?—Oui, j'en ai été incommodé, et je crois que sans ce bagage nous aurions eu une traversée plus rapide et moins de besogne. Les passagers, lorsque les bateaux sont dans la glace, doivent hâler les bateaux et ce pesant bagage avec eux. Si les passagers et les malles étaient tenus séparés du fret, cela vaudrait mieux pour les passagers et serait plus sûr pour les malles.

Q. Avez-vous observé que les capitaines, lorsqu'il y a eu accumulation de fret, laissent celui-ci en arrière et traversent les passagers, ou en prennent-il autant que possible?—Je crois qu'ils en prennent toujours autant qu'ils le peuvent. J'ai vu laisser du fret en arrière cependant. Lorsque je traversai l'autre jour, il y avait là du fret qui s'y trouvait depuis trois ou quatre semaines.

Q. Mais les capitaines donnent la préférence aux malles et aux passagers?—Oui.

Q. Vous avez trouvé qu'ils étaient de bons hommes?—Oui; polis et obligeants. Ils sont capables et propres à ce service sous tous les rapports.

Q. Pensez-vous qu'il serait possible d'avoir un bateau à vapeur pouvant traverser du fret au milieu de l'hiver—d'entretenir le trafic en transportant les produits de l'île du Prince-Edouard à la terre ferme?—Je ne le pense pas; pas continuellement. Il y a des temps cependant où le fret pourrait être traversé. Il arrive souvent que la glace reste ouverte pendant une semaine ou dix jours de suite. Dans un cas semblable, s'il y avait accumulation de fret, il pourrait être enlevé; mais il y a beaucoup d'incertitude dans ce transport au milieu de l'hiver.

Q. Votre opinion est que le fret devrait être envoyé par la route actuelle de Pictou à Georgetown?—Je ne dis pas Pictou, parce qu'il y a une différence d'opinion quant au point de débarquement; mais je pense que de quelque point à l'extrémité est de l'île, la navigation pourrait continuer un mois plus tard en automne et commencer un mois plus à bonne heure en printemps que maintenant, avec un bon et fort vapeur. Je ne dis pas où ce point devrait être, parce qu'il existe une différence d'opinion là-dessus. Je pense qu'il serait nécessaire, quel que soit son point de départ, qu'il y eût un chemin de fer où il aborderait, parce que l'objet proposé en ayant un vapeur l'automne et le printemps est le transport du fret, et ce but ne peut être atteint que s'il y a une communication par chemin de fer avec les points de départ et d'arrivée.

Q. Ainsi votre opinion est que les ports sur la côte nord de l'île sont fermés plus tôt que ceux de la côte sud, et qu'il serait mieux de garder le *Northern Light*, ou aucun autre vaisseau, à cause de cela, sur la route au sud de l'île en automne et en printemps?—Je le pense. Je crois que ce serait une faute d'abandonner la communication la plus facile. Je pense que la méthode que je propose pourrait, en général, assurer un moyen de prolonger la navigation d'un mois plus tard en automne et d'un mois plus tôt au printemps qu'à présent, et ce serait un grand avantage pour le pays de pouvoir ajouter ces deux mois à la saison de navigation. A cette saison même, je crois que l'on transporte des chevaux à bord du *Northern Light*.

Q. Vous n'avez jamais traversé sur le *Northern Light*?—Non. Je ferai observer que j'étais ici en 1881, et j'aidai à arranger une entrevue avec feu M. Sewell à propos de ce vaisseau. Vous étiez présent à cette entrevue, M. Brecken. Il représenta avec force la nécessité d'enlever trois ou quatre virures au milieu du vaisseau et de les remplacer par de plus épaisses, afin de lui donner un ou deux pieds de largeur de plus. Il dit que le vaisseau était plus chargé qu'il n'aurait dû l'être, que sa machine à vapeur était trop pesante et qu'il portait plus de fret et de charbon qu'il ne le devrait, que toutes ces causes le faisaient calor au-dessous de sa ligne de flottaison

réelle, et que ces nouvelles virures l'éleveraient sur l'eau et lui donneraient plus de force.

Q. Le *Northern Light* a rendu beaucoup de service à l'Île, n'est-ce pas?—Oui. Je ne puis donner d'opinion sur le vaisseau cependant. Je l'ai vu aux quais, et je ne crois pas que ce soit là le genre de vaisseau qu'il nous faudrait. Je pense qu'avec la même force, il devrait avoir une plus grande capacité de transport et un moindre tirant d'eau.

Q. D'après votre expérience, vous savez qu'il y a une certaine période de l'année, au milieu de l'hiver, où les malles doivent être envoyées par d'autres moyens que par le *Northern Light*?—Je pense qu'il en sera toujours ainsi.

Q. Et vous recommanderiez la route des Caps?—Je recommanderais la plus courte route possible. Dans le district dont je viens, plusieurs personnes favorisent la route de "Sea Cow Head" au cap Tourmante. Cela augmenterait la distance de quatre ou cinq milles, mais elles prétendent que cette route offrirait plus d'eau libre. Je ne suis pas prêt à dire si cela est ou non; mais la distance ici est tout, et si cette autre route est plus longue de quatre ou cinq milles il lui faudrait quelqu'autre avantage considérable pour qu'elle soit préférée à la ligne actuelle.

Q. Maintenant nous voulons avoir votre opinion sur le service d'été?—Les vaisseaux employés actuellement ont assez bien réussi. Ils ont été sur leurs lignes pendant plusieurs années avec beaucoup de succès. Je crois qu'ils n'ont eu aucune perte de vies ou de biens; mais je ne crois pas qu'ils suffisent aujourd'hui aux besoins croissants du commerce du pays.

Q. Quelles routes suivent ces vaisseaux à présent?—Ils voyagent entre Charlottetown et Pictou—et parfois à Georgetown. Je ne saurais dire s'ils voyagent à Georgetown actuellement, ou non. Ils traversent aussi entre Summerside et Sbédiac—et la Pointe du Chêne.

Q. Durant les mois d'été?—Oui, ils changent de route alternativement; le "*Princess of Wales*" va à Summerside une semaine et le "*St-Lawrence*" y va la semaine suivante. Cela leur permet d'aller de Summerside à Pictou et d'apporter leur charbon. Ils transportent leur propre charbon en opérant ce changement.

Q. Il y a deux vapeurs sur cette route?—Oui, le *Princess of Wales* et le *St-Lawrence*. Je crois que les arrangements pour les passagers devraient être meilleurs qu'ils ne le sont sur une route de ce genre. Par exemple, en passant d'avant en arrière pour se rendre au salon, et *vice versa*, les voyageurs doivent parcourir un long couloir. Il n'y a là aucune lumière. On y empile des barils et du fret, et vous ne pouvez passer que difficilement; deux personnes de front peuvent à peine le faire. Il y a de plus des bêtes à cornes, chevaux et moutons à l'avant dans la même vapeur. On devrait trouver moyen d'éviter ces incon vénients aux passagers.

Q. Avez-vous eu connaissance de beaucoup de plaintes?—J'ai entendu beaucoup de personnes se plaindre. Ensuite il n'y a que deux vapeurs, et ils ne sont pas suffisants pour le trafic. Le fret est souvent annoncé sur le quai, et les expéditeurs y viennent supplier les officiers de prendre leurs produits de suite. Les vaisseaux s'efforcent de faire de l'argent, et il en résulte que fréquemment ils chargent au point que cela devient dangereux. Je suggérerais que ces vapeurs portent une ligne de charge, semblable à la marque de Plimsoll, et que les passagers ne soient pas exposés aux risques de voyager sur des vaisseaux surchargés.

*Par M. Wood :*

Q. Ne serait-il pas mieux d'avoir des vaisseaux à passagers et d'autres pour le fret?—Oui, mais si cela ne peut être fait, je pense qu'une ligne de charge serait une amélioration. J'ai toujours été étonné de voir que, quoiqu'une ligne de charge soit exigée sur un vaisseaux à fret, avec une demi-douzaine de personnes à bord seulement, on ne l'exige pas à bord de vaisseaux employés à des voyages de plaisir. En lisant les rapports des journaux, on voit que des accidents arrivent fréquemment parce que les vaisseaux sont surchargés.

*Par le président :*

Q. Vous dites que les vapeurs sont tellement chargés que le salut des passagers est en danger?—C'est ce que je veux faire comprendre au comité.

Q. Vous demeurez à Summerside ?—Je demeure à Summerside.

Q. Et les vapeurs font des voyages de ce port tous les jours ?—Oui : tous les jours avec une grande régularité.

Q. Et fréquemment ils sont surchargés ?—Oui.

Q. Vous dites cela d'après votre propre connaissance, et vous êtes inspecteur du Lloyd ?—Je le dis d'après mon expérience, et je la donne pour ce qu'elle vaut. C'est ce que j'ai remarqué.

Q. Est-il à votre connaissance que les vapeurs auraient pu traverser quelquefois avec les malles et les passagers, et qu'ils ne l'ont pas fait ?—Je ne pourrais dire cela. Cependant j'ai vu ces vapeurs à leurs quais quand d'autres vaisseaux mettaient en mer. Non, ces vapeurs se sont acquittés de leur tâche très-régulièrement et très-bien dans les circonstances. Mais ils deviennent vieux, et bien entendu, si le capitaine croit devoir rester au port, il est le meilleur juge de ce que peut faire son vaisseau. Les capitaines sont des hommes très-compétents.

*Par M. Brecken :*

Q. Ce sont des hommes capables ?—Oh, oui ; tous les capitaines et les officiers

*Par le président :*

Q. Cependant vous considérez les facilités offertes par ces vaisseaux comme insuffisantes ?—Oui.

Q. Quelles seraient vos recommandations ?—Je pense que les passagers et les malles devraient être traversés séparément sur un vapeur ; et il devrait y avoir sur la ligne un vapeur capable d'ouvrir la navigation plus tôt au printemps, et de la tenir ouverte plus tard l'automne, que ne le font les bateaux actuels.

*Par M. Brecken :*

Q. De combien de temps un vapeur du genre que vous suggérez pourrait-il prolonger la saison de navigation en printemps et en automne ?—J'ai vu le havre navigable trois semaines après que les bateaux avaient cessé de voyager.

Q. A Summerside ?—A Summerside. Cela arrive quand le temps change, après le départ des bateaux ; cependant s'il y avait un bateau convenable il voyagerait plus longtemps.

Q. Cette année les communications auraient pu être entretenues plus longtemps, n'est-ce pas ?—Tous les ans elles pourraient l'être. Mais les bateaux actuels sont à rous et ne sont pas propres à traverser au milieu des glaces.

Q. Vous rappelez-vous quelq'accident causé par la surcharge des bateaux ?—Non, j'excepte la compagnie de navigation à vapeur. Je ne sache pas qu'aucun accident lui soit arrivé. Je pourrais mentionner un accident de ce genre cependant, celui de la perte d'un steamer près de Londres il y a trois ou quatre ans.

Q. J'entends parler de l'île ?—Non, il n'y a eu aucune perte.

*Par M. Wood :*

Q. En disant que les bateaux ne suffisaient pas au trafic, vous avez dit, je pense, que vous étiez commissaire du recensement ?—Oui.

Q. Avez-vous quelques statistiques pour montrer l'accroissement du commerce pendant les dix dernières années ?—Je ne les ai pas ici. Si j'eusse su que vous en feriez la demande, je les aurais apportées. Je pourrai peut-être les avoir pour vous ici. Je puis dire que le commerce a augmenté beaucoup avec les provinces. L'an dernier—je parle avec connaissance du fait—le prix du grain tomba en Angleterre, et nous avons craint beaucoup que notre récolte d'avoine ne nous restât sur les bras et que nous manquerions de marché pour elle. Mais il se produisit une demande pour l'avoine dans les provinces, à Miramichi, Saint-Jean, Sussex et autres endroits où nous nous n'avions pas l'habitude d'expédier ; et on prit tout le grain que nous avions. Maintenant que les produits ont commencé à prendre cette route, si les frais de transport par vapeurs étaient raisonnables, et les moyens de transport plus considérables, on y en enverrait davantage.

*Par le président :*

Q. Quand vous dites frais raisonnables, voulez-vous dire qu'ils sont trop élevés à

présent ?—Trop élevés pour moi ; je ne puis faire usage d'un vapeur dans mon commerce.

Q. Comment expédiez-vous ?—Par des voiliers.

Q. Et vous pensez que si les frais étaient abaissés, il y aurait plus d'exportation ? —Oui ; je pense que le tarif pour les passagers est trop élevé aussi. La traversée est très courte—quarante milles—et un billet coûte \$2.

Q. Ne donne-t-on pas de billets d'entier parcours pour Boston, Saint Jean, etc., servant sur les lignes de chemins de fer ?—On le fait quelquefois, mais pas toujours. Je pense qu'ils coûtent \$2 aussi.

Q. Considérez-vous cela comme un prix trop élevé ?—Je le crois.

Q. Vous n'avez jamais acheté de billet par le *Northern Light* ?—Non.

Q. Et cependant vous croyez que \$2 est un prix trop fort ?—C'est plus que vous ne payez partout ailleurs pour un voyage semblable.

Q. Vous pensez qu'un autre vapeur devrait être mis sur cette route et que ce vaisseau devrait être à hélice ?—Je pense qu'un bateau à hélice est nécessaire au printemps et à l'automne ; mais je crois qu'un bateau à roues est meilleur et plus convenable pour le fret en été. Il est plus aisé de charger et décharger le fret à bord d'un bateau à roues.

Q. Combien d'années dites-vous que ces vapeurs ont voyagé sur cette route ?—Je ne puis dire exactement, mais je pense qu'ils l'ont fait pendant environ vingt ans.

Q. Étaient-ils neufs à leur arrivée ?—Il faudrait de nouveaux bateaux à présent. Je ne les ai jamais examinés, mais il leur faut des réparations chaque année. Nous savons cependant ce que doit être un vaisseau après vingt ans d'un service aussi fatigant que celui qu'ils ont fait. Il paraît exister une impression que la population de l'île insiste pour avoir une compagnie formée dans l'île. Je ne pense pas que l'on devrait tenir à cela du tout. Le service devrait être le meilleur possible, de quelque part qu'il vienne. Il est désirable au point de vue des intérêts de l'île que la compagnie appartienne à l'île, mais il est inutile d'insister là-dessus.

Q. La compagnie reçoit \$10,000 de subvention par année, cela est-il suffisant pour qu'une ligne de vapeurs entretienne les communications, ou recommanderiez-vous une augmentation ?—Je pense que \$10,000 ne seraient pas suffisantes si vous séparez le trafic des passagers de celui du fret. Mais cela dépend de ce que vous désirez. Si vous voulez de meilleurs bateaux, et plus nombreux, vous devez donner la subvention nécessaire. Un bateau en cet endroit devrait faire la traversée en deux heures et demie, au lieu de trois heures et demie ou quatre heures.

Q. C'est-à-dire entre Summerside et la Pointe du Chêne—quatre heures ?—Oui.

Q. Est-ce là la durée moyenne des traversées ?—C'est à peu près la durée moyenne ; j'ai traversé en moins de temps.

Q. Et vous pensez qu'elle devrait être de deux heures et demie ?—Je le pense.

*Par M. Wood :*

Q. Que pensez-vous d'une traversée entre les caps en été ?—Je pense qu'elle suivra l'achèvement des chemins de fer.

*Par M. McIntyre :*

Q. Pensez-vous qu'il sera avantageux d'y placer la traverse hiver et été pour les passagers et les malles ?—Je pense que d'autres routes conviendraient aussi bien—de Summerside et de Charlottetown par exemple. Ces ports seront toujours les débouchés naturels du fret, quoi que vous fassiez. Mais je ne doute aucunement que si vous construisez les chemins de fer, un vapeur n'y soit placé. De fait il en faudra un nécessairement.

*Par M. Word :*

Q. Supposé qu'il en soit placé un, ne serait-ce pas une route avantageuse pour les passagers ?—Les personnes craignant le mal de mer préféreraient sans doute la route la plus courte.

*Par M. Brecken :*

Q. Il a été fait mention au cours des témoignages, de la possibilité de traverser les wagons de chemin de fer sur les bateaux à vapeur aux Caps, et de poser un autre rail sur le chemin de fer de l'Île, afin d'épargner le temps du chargement et du déchargement ; que pensez-vous de cela ?—Je crois la chose très praticable, mais le trafic qui se fait dans cette direction sera-t-il assez considérable pour permettre une telle dépense ou non, c'est ce que je n'oserais dire.

Q. En supposant que la compagnie de navigation à vapeur entretiendrait une communication journalière, et aurait de meilleurs vaisseaux, combien de temps, dans le trajet à Boston et autres villes semblables, serait épargné, si un tel plan était adopté ?—Un temps très-appreciable ; mais je ne puis spécifier un chiffre exact sans indicateur ; cela donnerait une différence de quelques jours.

Q. Quel fret y aurait-il dans les mois d'été—exceptant la pression d'affaires existant en printemps et en automne—pour encourager l'établissement de la traversée des wagons aux Caps ?—S'il existe une ligne semblable, il n'y a aucun doute qu'elle sera employée pour beaucoup d'objets, et pour l'exportation des patates par exemple, hâtives ou autres, des œufs et produits de ce genre, elle serait très-patronée.

*Par M. McIntyre :*

Q. N'expédierait-on pas de maquereau aussi ?—Oui ; mais ce n'est pas le même but que l'on recherche en envoyant le maquereau quand il est salé ; il pourrait y avoir du trafic pour le poisson frais cependant.

Q. N'envoyez-vous pas votre maquereau par le bateau de Boston à présent ?—Oui.

Q. Et il importe qu'il soit vendu à temps ?—Oui, une bonne quantité de poisson prendrait ce te route.

Q. Je crois que vous dites qu'il y aurait une différence de plusieurs jours entre les deux routes ; en supposant que vous auriez une communication journalière, quelle serait la différence en faveur de la route des Caps avec le chemin de fer ?—Il y aurait une différence de deux jours.

Q. Comment trouvez-vous cela ?—Voici ; du fret mis à bord à Tignish est envoyé en bas, et quand il arrive à Summerside il peut s'écouler une journée avant qu'il soit déchargé ; ensuite il est traversé à Shédiac et le délai occasionné là par le transbordement est sans doute encore d'une autre journée.

Q. En supposant qu'une telle route soit ouverte donnant à la population une telle communication, en rapport avec les autres lignes, ne pensez-vous pas que les exportations dans les mois d'été seraient si considérables et d'un tel volume qu'elles produiraient un trafic constant et sans interruption—on admettant que les lignes se relient convenablement et de manière à donner satisfaction à tous ?—Je ne pense pas qu'elles seraient aussi considérables. Quand le steamer arrive à la Pointe du Chêne, le fret part généralement de suite. Mais s'il pouvait passer sans délai d'une place à une autre, il serait réellement transporté aussi rapidement par une route que par l'autre.

*Par M. Brecken :*

Q. Alors en ce qui concerne les passagers, la différence de temps ne serait pas considérable ?—Il n'y en aurait pas. C'est le temps pris à mouvoir le fret et à le recharger qui cause le délai ; mais si vous chargez un wagon à Tignish et qu'il traverse intact sans être déchargé ou rechargé, il n'y aurait pas de délai. C'est là ce que je veux faire comprendre.

Le comité s'ajourne.

OTTAWA, 5 avril 1883.

Le comité s'assemble, M. Hackett au fauteuil.

Le capitaine ARCHIBALD FINLAYSON est appelé et interrogé.

Q. Quelle est votre profession ?—Je suis maître-marinier et pilote sur le *Northern Light*.

*Par M. Brecken :*

Q. Combien de temps avez-vous été pilote à bord du *Northern Light*?—Six hivers.

Q. Et vous l'êtes encore?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Et pilote sur les vapeurs qui font le service d'été aussi?—Oui.

*Par le président :*

Q. Combien d'années avez-vous été pilote?—Seize ans.

Q. Seize années consécutives?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. En quelle partie du monde êtes-vous allé principalement pendant ces seize ans? Sur les côtes de l'île?—Oui.

*Par le président :—*

Q. Vous êtes pilote sur les bateaux de la compagnie de navigation de l'île du Prince-Edouard?—Oui.

Q. Lequel?—Le *Prince of Wales*.

Q. Et les six hivers où vous avez été sur le *Northern Light* ont-ils été consécutifs?—Oui, monsieur, l'un suivant l'autre.

*Par M. McIntyre :*

Q. Avez-vous été à son bord depuis qu'il a commencé à voyager?—Depuis la première année.

Q. Vous êtes monté à bord en 1877?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Pouvez-vous dire à quelles dates il a commencé et cessé ses voyages chaque année; et à quelle date il a commencé à traverser en 1877?—Je ne puis le dire; je n'ai pas les dates ici avec moi.

*Par M. McIntyre :*

Q. Combien de mois a-t-il voyagé la première année?—Environ trois mois.

Q. Combien de mois ou de semaines en 1878?—Environ sept semaines, je pense en 1878.

Q. Combien en 1879?—Je crois que nous avons marché environ deux mois.

Q. Combien de temps en 1880?—Pendant le même temps environ qu'en 1879, je pense.

Q. En 1881?—Nous avons voyagé deux mois en 1881.

Q. En 1882?—Environ deux mois et demi.

*Par M. Wood :*

Q. C'était en automne?—Oui, monsieur.

*Par le président :*

Q. Avez-vous commencé les voyages avant le 1er janvier cet automne?—Oui.

Q. En quel temps environ en automne avez-vous commencé?—Vers le mois de décembre.

*Par M. McIntyre :*

Q. L'époque où vous commencez dépend de la saison et du temps où la glace se forme?—Oui, monsieur.

Q. C'est arrivé quelque peu à bonne heure cette année?—Oui; plutôt que d'habitude.

*Par le président :*

Q. Qu'est-ce qui vous empêche de continuer à traverser sans interruption pendant tout l'hiver?—Les fortes glaces.

Q. Lorsque vous rencontrez ces fortes glaces, êtes-vous généralement obligés d'arrêter?—Quelquefois lorsqu'elles sont trop compactes il nous faut arrêter, et trois ou quatre heures peuvent s'écouler avant que nous puissions repartir.

Q. Mais je veux savoir si vous interrompez les voyages entièrement?—Non.



Q. Cette année, les voyages ont cessé très-soudainement, n'est-ce pas ?—Oui, la glace est descendue en quantité, plus que je ne l'ai jamais vue auparavant.

*Par M. McIntyre :*

Q. N'est-ce pas un fait que les rivières et les baies n'étaient pas gelées lorsque les glaces entrèrent dans le golfe ?—Toutes étaient couvertes de glace.

*Par le président :*

Q. A quelle époque avez-vous cessé de traverser cet hiver, après avoir rencontré cette forte glace ?—Le 12 janvier, je pense.

*Par M. McIntyre :*

Q. J'ai compris que vous aviez fait le dernier voyage le 10 ?—Je suis porté à croire que c'était le 10, mais je n'en suis pas certain.

*Par M. Brecken :*

Q. Combien de traversées avez-vous faites dans la première partie de l'hiver ?—Nous avons fait douze voyages aller et retour.

*Par M. McIntyre :*

Q. Ces voyages ont été faits dans une période de l'hiver où la navigation était bien ouverte ?—Non, nous avons eu beaucoup de glace l'automne dernier.

*Par M. Wood :*

Q. Pouvez-vous nous dire à quelles dates les traversées furent interrompues les années passées ?—Non, je ne puis le dire.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous n'êtes jamais arrêtés aussi longtemps que vous pouvez traverser ?—Non.

Q. Et vous faisiez un voyage quand vous le pouviez ?—Oui.

Q. Excepté cet hiver ?—Oui.

*Par M. McIsaac :*

Q. Pourquoi le bateau a-t-il été mis en quartiers d'hiver cette année ?—Je crois que le capitaine a reçu ordre de mettre le bateau en quartiers d'hiver cette année, s'il n'était pas en état de voyager.

*Par M. Brecken :*

Q. Et vous avez été empêchés de sortir par l'état du golfe ?—Oui.

*Par M. McIsaac :*

Q. Comment pouvez-vous dire cela si vous n'avez pas essayé de marcher pendant un mois ou deux ? Le bateau a été mis en quartiers d'hiver le 4 janvier, et quand avez-vous repris la traverse ?—Vendredi dernier.

Q. Ceci serait le dernier jour de mars ?—Oui ; nous voyagions depuis près d'une semaine lorsque j'ai laissé le vaisseau pour venir ici.

Q. Quand a-t-il fait son premier voyage ce printemps ?—Je pense que c'était le 20 mars.

Q. Alors il est resté inactif depuis le 4 janvier jusqu'au 20 mars ?—Nous n'avons pu le faire sortir. Nous avons pris vingt jours à lui couper un passage à travers la glace.

Q. Y avait-il de la glace dans le golfe ?—Oui.

Q. N'était-ce pas cette glace qui vous tenait enfermés ?—Non, monsieur ; c'était celle du havre.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quel progrès faisiez vous par jour, dans cet ouvrage ?—En certains jours nous avons coupé un passage sur une distance d'un demi-mille, et moins en d'autres.

Q. Quelle était l'épaisseur de la glace ?—Dix-neuf pouces, et la glace était aussi pure et claire que vous pourriez la voir en eau douce sur une rivière.

Q. Comment avez-vous fait sortir le vaisseau ?—Nous le lancions contre la glace. Nous avions une scie mue par deux chevaux, en avant de nous, coupant la glace, et quand elle était sciée, nous lancions le vaisseau dessus.

Q. Ne croyez-vous pas que cela devait beaucoup fatiguer le vapeur?—J'en suis certain.

Q. Ne croyez-vous pas cela plus fatiguant pour le vaisseau que le service au dehors?—Beaucoup plus.

Q. Ne pensez vous pas qu'il vaudrait mieux le garder au dehors à l'île Panmore que de le faire entrer dans le havre de Georgetown?—Cela pourrait se faire quelque-fois, mais l'hiver dernier l'on n'aurait pu le mettre en quartier d'hiver à l'île Panmore en sûreté.

Q. Pourquoi?—Parce que nous avons des vents continuels du nord-est qui produisent toujours un tel amoncellement de glaces en cet endroit, qu'il pourrait jeter le vaisseau à la côte.

Q. Ne serait-il pas en sûreté en dedans de l'île?—Oui, s'il était environ un mille en dedans du phare de Panmore.

*Par M. McIsaac :*

Q. Est-ce l'habitude de l'amener aussi loin à l'intérieur du havre de Georgetown que vous l'avez fait cette année?—Oui, plus même; nous avons coutume de l'amener plus à l'intérieur.

*Par M. McIntyre :*

Q. Où était-il cette hiver?—Il était vis-à-vis\* et à environ un mille et demi de la Pointe Whiteman.

Q. N'aviez-vous pas l'habitude de débarquer à Panmore Island et d'y faire venir vos approvisionnements de Georgetown, une distance de cinq milles?—Cela eut lieu l'hiver dernier quand nous fûmes retenus là.

Q. Lorsque j'allai à bord en 1877, j'allai à l'île Panmore; ce devait être considérablement en dedans de l'île?—Non, c'était quelque peu en dehors de l'île, parce que le vaisseau ne pénétra pas plus avant cette fois. C'était bien peu en dehors.

*Par M. McIsaac :*

Q. Si le vaisseau était entré et sorti du havre aussi souvent que pendant les autres années, cela n'aurait-il pas empêché la glace de devenir aussi forte et aussi solide?—Pas du tout.

Q. Il demeura longtemps à son quasi pendant que la glace se formait; s'il avait fait ses voyages régulièrement est-ce que cela n'aurait pas empêché la glace de devenir aussi solide?—Le passage ouvert ainsi aurait été gelé en deux nuits de manière à l'empêcher de sortir.

Q. Mais la glace n'aurait pas été aussi épaisse?—Elle n'aurait pas été aussi épaisse.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quelle était la condition du vaisseau quand vous avez laissé le havre de Georgetown?—Il faisait vingt-cinq ponces d'eau dans les vingt-quatre heures quand nous travaillions dans la glace pour la briser.

*Par M. Brecken :*

Q. Est-ce un navire à fond fin?—Oui; et l'eau qu'il fait paraît plus que dans un vaisseau à fond plat.

*Par M. McIntyre :*

Q. Pensez-vous qu'il aurait pu faire ses voyages avec le même succès cette année que les années précédentes?—Oui, si nous eussions pu sortir de Georgetown à temps.

*Par M. McIsaac :*

Q. La glace au dehors n'était pas plus mauvaise que dans les autres hivers?—Je ne crois pas qu'elle ait été aussi mauvaise que l'hiver précédent. Le vent prédominant pendant celui-ci a été le vent du nord-est, et c'est celui qui jette le plus de glace dans le détroit.

*Par M. Brecken :*

Q. Pendant le temps que vous êtes demeurés au quai, vous a-t-il été impossible de sortir plus tôt que vous ne l'avez fait?—Nous n'avons pu sortir qu'alors.

*Par M. Isaac :*

Q. C'est le 4 janvier qu'il prit ses quartiers d'hiver ?—Oui.

Q. Combien de temps après avez-vous commencé à lui ouvrir un passage au dehors ?  
—Un couple de jours. Nous avons mis à la vapeur et laissâmes le quai quelques jours après, et nous avons mouillé dans la glace vers la Pointe de Whiteman où le vaisseau demeura.

*Par M. McIntyre :*

Q. Je suppose qu'il fut placé là pour plus grande commodité ?—Nous pensions qu'il serait facile de l'en faire sortir pour recommencer ses voyages au printemps.

Q. Aviez-vous ordre d'y passer l'hiver quand vous l'avez placé là ?—Oui, monsieur.

*Par M. McIsaac :*

Q. C'est sur injonction de le mettre en quartiers d'hiver que vous l'y avez mis ?—Je l'ai compris ainsi, d'après les ordres du capitaine.

*Par le président :*

Q. Vous n'avez pas vu les ordres ?—Non, monsieur.

*Par M. McIntyre :*

Q. Le capitaine vous a dit qu'il les avait ?—Oui, qu'il les avait.

*Par le président :*

Q. Quelle était la nature de ces instructions ?—Il devait mettre le navire en quartiers d'hiver dans le havre lorsqu'il deviendrait dangereux de voyager, et s'il n'agissait pas suivant ses instructions il devait être responsable de tout dommage ou perte.

*Par M. Brecken :*

Q. Ne devait-il pas agir à sa discrétion ?—Oui, monsieur.

Q. Vous avez compris, que d'après ses ordres, il ne devait pas courir trop de risques, pas autant que pendant la dernière saison, qu'il devait être plus prudent que pendant cette même saison ?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Avez-vous compris par cet ordre que le vapeur devait rester au havre de Georgetown tout l'hiver ?—Oui; s'il n'était pas en état de sortir.

Q. Et que le capitaine serait responsable de tout ce qui pourrait arriver, et qu'en conséquence le seul moyen d'éviter la responsabilité était de rester au havre ?—Il m'a dit que tel était le sens de la lettre.

*Par le président :*

Q. Vous avez commandé un vaisseau vous-même ?—Oui, monsieur.

Q. Les capitaines sont-ils responsables du salut de leurs vaisseaux ?—Bien entendu, ils le sont.

*Par M. McIntyre :*

Q. Je suppose que vous considérez cette responsabilité en eau libre bien différente de celle qui existe lorsqu'un vaisseau va en mer en hiver ?—C'est très différent.

Q. Et vous pourriez être tenu responsable de la perte d'un vaisseau en hiver, quoique vous ne le seriez pas en été en eau libre ?—Non, monsieur.

*Par M. Brecken :*

Q. Avez-vous vu les instructions ?—Non.

Q. Vous dites que vous croyez que le capitaine avait instruction de ne pas sortir, sauf sous sa responsabilité ?—Oui.

Q. Maintenant, ces instructions ne comportaient-elles pas qu'il ne devait courir aucun risque extraordinaire; l'ordre particulier que le capitaine ne voyageât qu'à ses propres risques et périls devait être un ordre extraordinaire venant du département, mais n'était pas l'instruction simple et ordinaire de ne courir aucun risque extraordinaire sans apparence favorable de pouvoir traverser ?—Je suppose que tel en était le sens.

*Par M. McIntyre :*

Q. Comment pouvait-il connaître qu'il y avait chance de pouvoir traverser ou non, s'il ne l'essayait pas; vous ne pouviez pas dire, du havre de Georgetown où vous étiez, si la mer était favorable ou non au dehors?—Nous avons fait plusieurs voyages après avoir reçu ces instructions.

*Par le président :*

Q. D'après quelles instructions vous conduisiez-vous les années précédentes?—Etiez-vous dirigé par un agent du gouvernement?—Oui.

Q. Et le capitaine n'avait pas d'ordres regardant la manière de régler ses voyages, et devait agir suivant les directions de l'agent?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Lui a-t-on ordonné d'arrêter dans les autres années?—Non, monsieur.

*Par M. Brecken :*

Q. Si ces instructions ne lui avait pas été envoyées, croyez vous que vous n'auriez pas fait d'autres voyages après le 4 janvier?—Non, monsieur, je ne crois pas.

*Par M. McIntyre :*

Q. Par la raison que vous ne pouviez pas sortir du havre?—Oui, monsieur.

Q. Mais si vous avez été au dehors?—Si nous avions été au dehors, nous aurions pu en faire plus.

Q. Lorsque le vapeur fit son premier voyage au mois dernier, c'était par suite d'un ordre à cet effet, reçu du département, n'est-ce pas?—Oui.

Q. Le capitaine ne tenta aucun mouvement jusqu'au moment où il reçut du département l'ordre de partir?—Oh oui, nous voyagions avec le bateau avant cela.

Q. Oui pour le faire sortir du havre, mais vous n'avez pas risqué un voyage à Pictou avant de recevoir des instructions du département?—Non, monsieur.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous considérez que le dernier ordre annulait le premier?—Nous étions censés partir dès que nous pourrions sortir.

*Par le président :*

Q. Le capitaine se conduisait d'après son propre jugement?—Oui.

Q. Et quand il crut pouvoir traverser, il sortit?—Oui.

*Par M. Wood :*

Q. Pouvez vous me donner le nombre moyen de voyages que vous avez faits chaque saison d'hiver, prenant certains mois, disons depuis le milieu de janvier au milieu de mars; si je vous comprends bien, excepté l'hiver dernier, vous avez voyagé tout l'hiver; pouvez-vous nous donner la moyenne des voyages faits?—Si j'eusse su que vous demanderiez cette information, avant mon départ, j'aurais pu l'emporter ici avec moi; mais je ne l'ai pas ici.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous tenez toujours un registre de ces voyages?—Oui.

*Par le président :*

Q. Maintenant en ce qui regarde la condition du bateau; le considérez-vous sûr—est-il fort et en bon état?—Non, monsieur, il n'est pas fort.

*Par M. McIsaac :*

Q. Il n'est plus aussi fort qu'il l'était?—Il ne peut l'être, et cela n'est que naturel après le service qu'il a fait.

*Par M. Brecken :*

Q. C'est par suite de la pression des glaces?—Oui.

Q. Depuis combien de temps a-t-il reçu des avaries sérieuses?—L'hiver dernier il a reçu la plus forte pression qu'il ait jamais éprouvée dans la glace.

*Par M. McIsaac :*

Q. Où cela est-il arrivé?—Nous nous trouvions entre Mabou et le Cap George.

*Par le président :*

Q. Combien de temps vous-êtes demeuré dans les glaces ?—Six semaines.

Q. Dans les glaces foulées et pressées ?—Oui, monsieur.

Q. Dans ce temps vous vous efforciez de tirer le vaisseau de cette glace pressée ?  
—Oui, nous avons travaillé pendant quinze jours du matin au soir pour l'en tirer.

Q. Pensez-vous que si vous aviez eu un autre bateau pour vous aider, vous auriez pu l'en faire sortir plus aisément ?—Non monsieur, aucun vapeur n'aurait pu pénétrer dans cette glace.

Q. Vous avez dû simplement à demeurer jusqu'à la dispersion des glaces ?—Oui, il y avait trente pieds d'épaisseur de glace sous nous.

Q. Trente pieds d'épaisseur ?—Autant que cela.

*Par M. McIntyre :*

Q. N'existe-t-il pas là quelquefois des courants suivant certaines directions et qui ouvrent les glaces ?—Oui ; quand les vents sont favorables, mais l'hiver dernier nous eûmes le vent du nord-est continuellement.

Q. Vous l'avez eu pendant un mois ou environ ?—Nous l'avons eu pendant plus de deux mois.

Q. Et la glace ne s'ouvre-t-elle que quand le vent change ?—Très-rarement sans cela.

Q. Le courant n'a pas d'effet sur la glace ?—Il pourrait en avoir quand le temps est calme, et que le golfe n'est pas trop rempli de glaces, mais quand elles sont fortement pressées, elles ne se dispersent que rarement, à moins que le temps ne soit très-calme.

*Par le président :*

Q. C'est-à-dire que les courants ne les affectent pas ?—Non.

Q. Pensez-vous qu'il soit possible avec le *Northern Light*, ou avec un meilleur et plus puissant vapeur de tenir la communication ouverte entre Georgetown et Pictou ?  
—Pas régulièrement.

Q. Y a-t-il une période au milieu de l'hiver où il vaudrait mieux ne pas le faire sortir du hâvre du tout ?—Il y a quatre ou cinq semaines au cœur de l'hiver où je ne crois pas possible à aucun vapeur de tenir les communications ouvertes.

Q. Vers quel temps commencerait cette période ?—Vers le 1er janvier.

Q. Et elle se poursuivrait jusqu'au milieu de février ?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Ne traversez-vous pas jusqu'au milieu de janvier quelquefois ?—Oui.

Q. Pensez-vous qu'on pourrait construire un bateau capable de voyager plus longtemps que le *Northern Light* et de commencer plus à bonne heure ?—Oui, j'en suis certain.

Q. Le *Northern Light* a voyagé cette saison jusqu'au 4 janvier, et a cessé ses voyages plus tôt que d'habitude ; n'a-t-il pas marché quelquefois en février ?—Oui.

Q. Eh bien, s'il a voyagé en février, ne pourrait-on pas construire un autre vaisseau capable de voyager plus longtemps ?—Oui.

Q. Et peut-être de voyager tout l'hiver, sauf une ou deux semaines ?—Oui.

Q. Il s'est rencontré des hivers où le *Northern Light* n'a pas été pris dans les glaces du tout ?—Le premier hiver, il a voyagé assez régulièrement, mais il s'en rencontre où il serait impossible de lui faire faire des voyages réguliers ; l'hiver dernier cela était impossible.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous pensez que pendant le plus rigoureux hiver il pourrait voyager continuellement excepté cinq semaines environ ?—Oui.

Q. Avez-vous quelque expérience de la traverse entre Georgetown et Pictou ?—Je crois que c'est la traverse la plus convenable pour un bateau à vapeur.

Q. Croyez-vous que ce soit une faute de retirer le bateau de cette route ?—Je crois qu'il serait bien mal de le retirer.

Q. Cela serait désavantageux pour l'île ?—Oui.

*Par le président :*

Q. Vous pensez que la meilleure partie du Déroit pour la navigation est entre Georgetown et Pictou?—Oui; et je vais en donner la raison. L'île de Pictou est presque au milieu du Déroit, et il y a toujours de l'eau libre au large de l'extrémité orientale de l'île. C'est la direction que nous suivons en traversant. La même chose a lieu jusqu'à environ dix milles de Georgetown. La mer est toujours libre près du cap aux Ours et de l'île de Pictou.

Q. Il a été dit par un témoin que les glaces vers le cap George offraient un passage, tandis qu'ailleurs cela ne pourrait pas toujours arriver?—Nous avons été plusieurs fois entraînés vers le cap George dans les glaces flottantes, et nous ne pouvions voir aucune chance d'en sortir.

*Par M. McIsaac :*

Q. Mais vous n'êtes jamais allé près du Cap George?—Oui, l'hiver dernier nous l'avons approché à une distance de quatre milles.

Q. Et c'était à Pictou que vous alliez alors?—Oui.

Q. Pourquoi n'alliez-vous pas à Pictou au lieu d'aller au Cap George?—A cause des glaces trop fortes.

Q. Quand vous en êtes sortis, ne vous aurait-il pas été plus facile de vous rendre au Cap George qu'à Pictou?—Non.

Q. Vous n'étiez qu'à quatre milles du Cap George et cependant il était plus aisé de vous rendre à Pictou?—Oui.

Q. Avez-vous essayé d'aller au Cap George?—Non.

*Par le président :*

Q. Que pensez-vous du *Northern Light*, est-il bon?—Non.

Q. Quelle amélioration auriez-vous à suggérer?—Je suggérerais un bateau semblable aux vaisseaux de Terre-Neuve pour la pêche aux loups-marins mais pas aussi gros. Un bateau d'environ six cents tonneaux, tonnage brut, serait suffisant.

*Par M. McIsaac :*

Q. Quel est le tonnage du *Northern Light*?—Son tonnage brut est de quatre cents tonneaux.

*Par M. Brecken :*

Q. Voulez-vous nous dire quels sont les défauts du présent bateau?—Il est trop fin de l'avant d'abord; quand il s'engage dans les glaces il ne peut en sortir. S'il était plus renflé ce serait beaucoup mieux.

*Par M. McIntyre :*

Q. N'est-ce pas quand il monte sur la glace qu'il demeure engagé?—Il ne monte pas sur la glace, il coupe droit à travers.

Q. Si vous le lancez contre la glace pressée, il ne monte pas dessus?—Non.

Q. C'est-à-dire quand vous le chargez trop à l'avant?—Il ne le fait en aucune circonstance.

*Par M. Wood :*

Q. Si vous le lestez à l'arrière il ne le fera pas?—Toute sa charge est en arrière s'il n'a pas de cargaison à bord.

Q. Mais lorsque tout le poids est en arrière, ne s'élève-t-il pas alors sur la glace?—Non, monsieur.

*Par M. Brecken :*

Q. Lorsque vous êtes sorti de Georgetown, ne monta-t-il pas sur les glaçons?—Non, monsieur.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous nous avez dit qu'il y avait trente pieds de glace sous le vaisseau?—Oui.

Q. Et cependant vous ne l'avez jamais vu monter sur la glace?—Non, pas quand il marche sous vapeur; mais quand il est arrêté la glace se presse en-dessous et le soulève.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle épaisseur de glace a-t-il brisée cet hiver?—Dix-neuf pouces.

Q. De la glace de havre ?—Oui.

Q. Il a brisé dix-neuf pouces de glace à l'aide d'une scie à glace ?—Oui, monsieur. Il ne la brisait pas sur une longue distance, il pénétrait de cinq à six pieds chaque fois que nous le lancions en avant.

Par M. McIntyre :

Q. Mais s'il frappe la glace au dehors, il la fend et l'ouvre ?—Oui, s'il y de l'espace pour qu'elle s'ouvre.

Q. La glace de havre est appuyée à la côte et immobile ?—Oui, et si l'espace manque, le bateau reste engagé dans la glace et nous avons à nous servir de vérins pour l'en sortir.

Par le président :

Q. Avez-vous remarqué quelques autres défauts dans sa construction ?—Oui, un bateau d'environ 600 tonneaux devrait avoir une machine d'un quart plus puissante que ne l'est la sienne.

Q. Quelle est la force du bateau actuel ?—Je ne sais pas.

Par M. McIntyre :

Q. Recommandez-vous un bateau dans le genre de ceux employés à la pêche aux lous-marins à Terre-Neuve ?—Oui.

Q. Quelles sont leurs bonnes qualités ?—Ils sont plus forts et leur modèle est meilleur pour la glace.

Q. Quel en est le modèle ?—Ils sont moins élancés de l'avant que le *Northern Light* et le modèle en est entièrement meilleur.

Q. Sont-ils construits de manière à monter sur la glace ?—Non, monsieur.

Q. Dans quel but sont-ils faits ; pour marcher à la vapeur au milieu des glaces flottantes ?—Oui, ils ne marchent pas à travers la glace comme nous le faisons ; quand ils ont pénétré dans les glaces, ils y restent.

Q. Ils ne se hâtent pas d'en sortir ?—Exactement.

Q. Pensez-vous qu'ils pourraient manœuvrer dans les glaces aussi vivement que le *Northern Light* ; croyez-vous que placés sur la même route, ils se conduiraient mieux que le *Northern Light* ?—Oui, s'ils avaient un pouvoir moteur assez puissant. Mais ces bateaux de Terre-Neuve sont bien moins puissants que ceux que nous avons.

Par le président :

Q. Vous pensez que leur modèle est supérieure à celui du *Northern Light* ?—Oui.

Par M. McIntyre :

Q. Le *Northern Light* se conduit très-bien après que la glace est brisée ?—Oui.

Q. Eh bien, alors où est l'amélioration ; si les bateaux de Terre-Neuve ne montent pas sur la glace, et si le *Northern Light* peut effectuer tout ce qu'ils font, et même un peu plus, comment peuvent-ils être meilleures que celui-ci ?—Le bateau de Terre-Neuve est plus gros et se conduit mieux dans les glaces.

Q. Mais je comprends que vous nous dites que le *Northern Light* marche mieux dans la glace ?—Lorsqu'il a la chance de trouver la glace brisée, il passe à travers assez facilement.

Par M. McIsaac :

Q. Et les vaisseaux de Terre-Neuve font la même chose ?—Oui.

Q. Dans la même qualité de glace, lorsque le *Northern Light* est forcé à l'immobilité, n'en serait-il pas de même pour les bateaux de Terre-Neuve ?—Non.

Q. Pourquoi ?—A cause de leur modèle. Ils ne resteraient jamais pris dans la glace comme le *Northern Light*.

Par M. Wood :

Q. Quelque chose a été dit de son modèle à l'arrière ; il est très-profond ?—Oui, il tire dix-neuf pieds d'eau ; tout bateau employé à ce service doit tirer beaucoup d'eau. Quelques-uns pensent qu'un bateau tirant cinq ou six pieds d'eau conviendrait, mais avec un tel tirant d'eau il serait impossible de conserver l'hélice. Il n'y a aucun doute qu'un tel tirant d'eau est très-incommode quelquefois, mais il est nécessaire dans la glace.

*Par M. McIntyre :*

Q. Combien d'eau tirent ces bateaux de Terre-neuve ?—De quatorze à quinze pieds.

Q. Mais ceci ne serait pas suffisant ?—Non, dix-sept ou dix-huit pieds seraient nécessaires.

*Par le président :*

Q. Quand vous avez été pris dans les glaces, pensez-vous que le vaisseau ait été en grand danger de perte ?—Oui ; la coque à tribord un peu en arrière de sa partie moyenne rentra de trois pouces environ.

Q. Ecrasés en dedans ?—Oui, monsieur. Les bouilloires sont éloignées de deux pieds l'une de l'autre, et il se trouve une poutre en fer justement là où la pression a été plus forte. Cette poutre a été pliée et il ne s'en fallu que d'un demi-pouce qu'elle ne touchât l'une des bouilloires.

*Par M. McIsaac :*

Q. Était-il avarié avant de se trouver pris dans la glace ?—Non, au milieu du navire, un peu vers l'arrière à tribord, le flanc du vaisseau a cédé de trois pouces environ. Mais peu après, lorsque le vaisseau fut dégagé, la coque se redressa. Il fit beaucoup d'eau toutefois. Il se trouvait dans le chenal. Une poutre en fer traversant entre les bouilloires a été pliée.

*Par M. McIntyre :*

Q. Où était-il alors ?—Entre les Caps George et Albert.

Q. Était-il en assez bon ordre avant cela ?—Oui, monsieur.

Q. En aussi bon état à peu près que lorsqu'il était neuf ?—Il était en meilleur état que quand il était neuf.

*Par M. McIsaac :*

Q. Est-ce le choc violent qu'il a reçu de la glace qui l'a mis dans son état actuel ?—Oui.

Q. Il devait se trouver en eau libre pour que la glace pût avoir assez de force pour le faire céder ainsi ?—Non ; nous n'étions pas en eau libre, nous nous trouvions dans une fissure entre deux larges banquises. L'eau était peut-être libre plus loin, mais nous ne pûmes la voir.

Q. Quel temps aviez-vous ?—Des vents du nord-ouest.

Q. Neigeait-il ?—Oui.

Q. Pouviez-vous voir le Cap George ?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Beaucoup de marchandises vous attendaient-elles à votre arrivée ?—Tous les entrepôts étaient remplis.

Q. Parce que vous aviez cessé vos voyages aussi tôt dans l'hiver ?—Je le pense.

*Par le président :*

Q. Y a-t-il beaucoup de fret à Georgetown ?—Oui.

Q. S'ils voyagent journellement maintenant, pensez-vous qu'ils parviendront à expédier tout ce fret ?—Non, pas avant que les autres bateaux ne voyagent. Vendredi dernier quand je partis, il y avait 125 barils de farine sur les quais. Un autre défaut du vaisseau, c'est qu'il ne porte pas assez de fret.

*Par M. Wood :*

Q. Quelle cargaison peut-il prendre ?—Bien que le chargement de trois wagons.

*Par M. Brecken :*

Q. Pensez-vous qu'il soit à propos de porter une cargaison, dans les plus mauvais temps où vous avez à traverser ?—Non, pas dans les plus mauvais temps.

Q. Quel que soit le modèle du vaisseau, plus il sera léger mieux il conviendra ?—Plus on pourra le tenir léger mieux ce sera.



*Par le président :*

Q. Y a-t-il beaucoup de passagers par cette route ?—Beaucoup. Une autre chose à observer, c'est que le bateau ne porte que 100 tonnes de charbon, et un vaisseau sur une route semblable devrait porter de 200 à 250 tonnes. Il ne se trouve aucune installation convenable ni pour les passagers ni pour le fret sur le bateau. Je l'ai vu si encombré qu'il était impossible de se mouvoir dans la cabine.

Q. Approuveriez-vous un navire du même type à peu près que les bateaux à loup-marins de Terre-Neuve, avec de meilleurs arrangements pour les passagers et le fret ?—Oui, et avec une force motrice d'un tiers environ de plus que celle du *Northern Light*.

Q. Après la date où vous avez cessé de traverser l'automne dernier, celui d'avant, et tous les automnes, un vapeur à hélice ordinaire, je n'entends pas du tout un bateau adapté au service d'hiver, mais un bateau ordinaire, aurait-il pu continuer à traverser entre Georgetown et Pictou quelque temps encore après votre départ ?—Oui, l'automne dernier un bateau ordinaire aurait pu voyager quinze jours plus tard que les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur—un vapeur à hélice, non pas à roues.

*Par M. McIsaac :*

Q. Étiez-vous sur le bateau lorsqu'il aborda à Tadoussac ?—Oui, monsieur.

Q. Pourquoi n'alliez-vous pas à Pictou cette fois, si Pictou est le point le plus accessible de la terre ferme ?—Parce que la mer était libre là. Après un vent continu du nord-est il est difficile d'entrer à Pictou, mais cela n'arrive pas très-souvent.

*Par M. McIntyre :*

Q. En quel état serait la glace aux environs du Cap-George après un vent du nord-est ?—Il y en aurait en quantité.

Q. Eh bien, n'en serait-il pas de même à Pictou ?—Oui.

Q. Conséquemment le Cap George n'est pas une plus mauvaise place que Pictou ?—Pictou est l'endroit le plus convenable en hiver.

*Par M. McIsaac :*

Q. Le capitaine McIlhenney était-il présent quand vous êtes allés à Tadoussac ?—Oui, monsieur.

*Par le président :*

Q. Pensez-vous que le *Northern Light* soit encore propre au service pour long-temps maintenant ?—Non, monsieur, je ne le pense pas.

*Par M. McIsaac :*

Q. En êtes-vous fatigué ?—Non, monsieur ; je voudrais voir là un vapeur plus fort cependant.

*Par M. McIntyre :*

Q. Voudriez-vous y voir un nouveau vaisseau ?—Oui ; le *Northern Light* ne pourra jamais être renforcé.

*Par M. Brocken :*

Q. Combien de temps peut-il durer encore s'il ne reçoit pas d'avaries sérieuses ?—Il pourra peut-être résister encore pendant une couple d'hivers.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quand l'a-t-on radoubé en dernier lieu ?—L'été dernier.

Q. De quelle nature ont été ces réparations ?—Sa carène était attaqué des vers.

Q. Et quelques virures furent enlevées ?—Oui.

Q. Combien d'entre elles en enleva-t-on ?—Je ne sais, je n'étais pas là. Il est clair qu'il ne peut être en aussi bon qu'il l'a été ; tout vaisseau après avoir fait le service qu'il a fait ne pourrait l'être.

Q. Quelques-uns de ses baux étaient-ils brisés ?—Oui.

Q. Quelle était la nature de ce dommage ?—Il y a eu un an l'hiver dernier, ils ont été brisés, et on les remplaça il y a un an l'été dernier.

Q. Ils ont été remplacés ?—Oui, il n'était pas possible de lui en mettre davantage.

*Par M. McIsaac :*

Q. Perd-il graduellement de la capacité de résister aux glaces qu'il avait lorsqu'il était neuf?—Oui; il est beaucoup plus faible. Mais il est plus fort de l'avant qu'il l'était d'abord. Cette partie du bateau a été refaite à neuf à Pictou.

*Par le président :*

Q. Avez-vous traversé aux Caps?—Non, monsieur.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous étiez à bord du *Northern Light* lorsqu'il tenta d'aller à Pugwash; en quel hiver était-ce?—Il y a eu deux ans l'hiver dernier.

Q. Serait-ce en 1880?—Oui.

*Par le président :*

Q. Jusqu'où êtes-vous parvenus?—Jusqu'à environ quinze milles de Georgetown, vis-à-vis l'île Wood.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quand êtes-vous partis de Georgetown, était-ce en janvier ou février?—Je n'ai pas les dates, je crois que c'était en janvier.

Q. Vous êtes allés jusqu'à l'île Wood? Pourquoi n'avez-vous pas poussé plus loin?—Nous n'avons pu aller plus loin; nous nous sommes trouvés pris dans la glace sans pouvoir avancer davantage.

Q. Que vous arriva-t-il ensuite?—Nous avons été emportés jusque vis-à-vis l'extrémité est de l'île Pictou, alors la glace s'ouvrit et nous en sommes sortis.

Q. Vous avez abandonné le voyage alors?—Oui.

Q. Vous pensiez qu'il était impossible de vous rendre à Pugwash?—Cela était impossible. Le voyage ne pouvait se faire.

*Par le président :*

Q. Vous voulez dire qu'il était impossible de faire le voyage de Georgetown à Pugwash?—Oui.

Q. Mais si vous aviez eu le bateau à Pugwash auriez-vous pu le descendre?—C'est possible. S'il avait été renfermé dans la glace, il aurait été sûrement emporté vers l'est.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous pensez que le *Northern Light* est sur la meilleure route entre l'île et la terre ferme?—C'est la meilleure route du Détroit aujourd'hui dans mon opinion.

Q. Et vous pensez que les communications en hiver peuvent y être maintenues assez bien au moyen d'un bon bateau?—Oui, si le bateau est bon.

*Par M. McIsaac :*

Q. Pensez-vous son modèle bon, s'il était changé à l'avant?—Non, monsieur, de la proue à la poupe ce n'est pas un bon bateau.

*Par M. Brecken :*

Q. Croyez-vous qu'il serait bon lorsque vous êtes enfermés dans la glace de se servir de cartouches de dynamite pour l'ouvrir?—Je crois que la dynamite rendrait de bons services, mais je ne sais pas s'il serait prudent de la porter à bord.

Q. Mais vous pensez que l'on pourrait s'en servir? On s'en sert dans les expéditions arctiques n'est-ce pas?—J'ignore si elles se servent de dynamite, mais elles emploient la poudre; je ne crois pas que la poudre réussisse jamais à miner la glace. Si nous portions de la dynamite, je voudrais qu'elle fût placée sur des ressorts.

Q. Lorsque nous avons eu une entrevue avec le capitaine Sewell il a parlé (lorsque le bateau serait pris dans la glace) de déplacer son lest; étiez-vous à bord quand il y était?—Non, je n'étais pas à bord le premier hiver.

Q. Il fit cet essai, n'est-ce pas?—Oui, mais il serait impossible de le faire constamment.

Q. C'était l'idée qu'il avait quand il fit le modèle?—Je ne sais où le pauvre homme a pris le modèle.

Q. La glace avait-elle une épaisseur extraordinaire à Georgetown cet hiver?—La glace du havre avait dix-neuf pouces d'épaisseur.

Etait-elle plus épaisse au dehors cet hiver que l'hiver dernier?—Beaucoup moins épaisse.

Q. L'avez-vous jamais vue aussi solide que cette année?—Non, et le plus vieil habitant n'a pu se rappeler l'avoir vue solide aussi loin au large non plus.

Q. Le *Northern Light* fait bien son service quand la glace flotte brisée?—Oui, monsieur.

*Par M. McIntyre :*

Q. Dans la banquise croyez-vous qu'un autre vapeur pourrait faire mieux?—Oui, monsieur.

Q. Comment?—Un bâtiment d'un meilleur modèle, et plus puissant.

Q. Mais en supposant que la glace aurait vingt ou trente pieds d'épaisseur, comment un bateau pourrait-il y pénétrer?—Cela ne se rencontre pas dans tout le Détroit.

*Par M. Brecken :*

Q. Quelle est l'épaisseur moyenne de la glace sur le Golfe?—L'hiver dernier j'ai vu de la glace de cinq pieds d'épaisseur, mais elle venait du Labrador.

Q. Mais en général, quelle en est l'épaisseur?—De vingt-trois à vingt-quatre pouces.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous êtes pilote à bord?—Oui.

Q. Votre devoir com me pilote consiste-t-il plutôt à découvrir la terre qu'à chercher la meilleure route à travers la glace?—La terre, mais bien souvent je cherche les meilleurs passages.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous suivez généralement les passes libres quand vous en trouvez?—Oui.

Q. Et vous avez toujours l'œil sur l'île de Pictou?—Oui, nous choisissons les meilleurs courants que nous pouvons trouver et les plus courts.

*Par le président :*

Q. Vous dites que vous êtes pilote sur un des bateaux de la compagnie de navigation à vapeur?—Oui.

*Par M. McIntyre :*

Q. Dans votre navigation de six années dans les glaces, avez-vous acquis quelque notion que vous n'aviez pas avant, relativement à la navigation du Golfe en hiver?—Oui.

Q. Qu'avez-vous appris que vous ignoriez auparavant?—Avant d'aller à bord du *Northern Light* je ne pensais pas que la navigation d'hiver fût possible du tout.

Q. Et maintenant vous êtes convaincu qu'elle est praticable?—Oui, avec un bateau convenable ; si l'on m'avait dit, lors de l'arrivée du *Northern Light*, qu'elle pouvait se faire aussi bien qu'elle se fait, je ne l'aurais pas cru.

*Par M. McIsaac :*

Q. Vous avez appris aussi que le *Northern Light* n'est pas le bateau qui convient?—Oui ; mais il est certain que c'est un bon résultat pour un premier essai.

*Par M. Brecken :*

Q. Ne pensez-vous pas qu'un bateau de 600 tonneaux serait un peu gros pour naviguer dans la glace ; le capitaine McIlhenney ou quelqu'autre a parlé d'un bateau de 400 ou 500 tonneaux?—Bien, un navire de 500 tonneaux, tonnage brut, n'est pas un gros bateau ; un navire de 400 tonneaux de registre, et un autre de 600 tonneaux, tonnage brut, seraient à peu près semblables.

Q. Vous devez avoir bien soin de ne pas laisser le navire actuel toucher le fond?—Je pense que si ce bateau touchait le fond il ne se relèverait jamais.

Q. N'a-t-il pas touché une fois à Pictou?—Oui.

Q. Il n'a pas sombré cette fois-là—Je veux dire que s'il touchait le fond, et que l'eau lui manquerait, il se renverserait.

Q. Avez-vous des bateaux-traîneaux avec votre vapeur?—Oui, quatre.

Q. Et vous pensez le bateau assez bien équipé comme cela ?—Oui, monsieur ; quatre bateaux-traîneaux suffisent ; ils sont du même genre que ceux dont on se sert aux Caps.

*Par le président :*

Q. Entre quels points le bateau dont vous êtes le pilote voyage-t-il ?—Entre Charlottetown et Pictou.

*Par M. Brecken :*

Q. Allez-vous à Charlottetown avec le *Northern Light* au printemps ?—Non.

Q. L'un des ministres a mentionné en Chambre, je crois, l'autre jour, que vous alliez à Charlottetown ? Oh, il y alla l'été dernier et y resta huit semaines pour y être radoubé.

Q. Si vous aviez un bon bateau en fer dans la compagnie de navigation à vapeur, combien plus tôt le printemps, et plus tard l'automne, pourriez-vous traverser ? Peut-être une semaine plus tard en automne et une semaine plus tôt en printemps. L'automne dernier un bon steamer à hélice aurait pu voyager une quinzaine plus tard.

Q. Combien de fois en règle générale êtes-vous retenu au port à cause du mauvais temps ?—En certains étés nous ne perdons pas un voyage.

Q. Mais cela arrive quelquefois en automne ?—Nous avons perdu un voyage seulement l'été dernier.

*Par M. Wood :*

Q. Ces bateaux continuent-ils à voyager pendant quelque temps après que la glace est formée ?—Non.

Q. Serait-il possible à un steamer à hélice de voyager quand il n'y a pas beaucoup de glace ?—Oui.

*Par M. Brecken :*

Q. Si vous aviez un bon et fort steamer à hélice, il devrait sûrement pouvoir marcher plus d'une semaine plus tard en automne ; ne pensez-vous pas qu'il pourrait traverser deux ou trois semaines plus tard ?—Un bon steamer à hélice en bois le pourrait, mais un bateau en fer ne le pourrait pas. Il ne ferait pas bon de toucher à la glace du tout avec un bateau en fer.

*Par M. McIntyre :*

Q. Je suppose qu'en automne la plus grande difficulté qu'éprouvent les bateaux est la glace du havre ?—Oui.

Q. Une légère couche de glace sur le port arrêterait ces bateaux avec roues à aubes ?—Il ne faut pas grand'chose pour les arrêter.

*Par le président :*

Q. Avez-vous trouvé ces bateaux suffisants pour transporter tout le fret qui s'est présenté à Summerside et Charlottetown ainsi que sur la terre ferme ?—Quelquefois le fret s'accumule un peu. Nous ne pouvons pas tout transporter entièrement quelquefois, mais nous n'en avons pas laissé du tout l'automne dernier. Nous avons tout traversé.

*Par M. Wood :*

Q. Je ne connais rien en fait de modèles de bateaux, mais ne pourrait-on pas en construire, d'après le modèle des bâtiments de Terre-Neuve employés à la pêche aux lous-marins et dont vous avez parlé, qui pourraient traverser entre Summerside et Shédiac presque aussi longtemps que le ferait le *Northern Light* ?—Non, pas là haut, monsieur. Pas à cette extrémité de la route ; ils pourraient voyager beaucoup plus tard que ne le font les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur.

Q. Combien de temps plus tard ?—Une semaine peut-être, et quelquefois pas autant. Entre une et deux semaines. La glace se forme très vite là ; certains automnes, ils pourraient peut-être traverser pendant quinze jours.

*Par M. McIntyre :*

Q. Pensez-vous que ce serait une amélioration d'avoir des steamers à hélice à peu près du même tonnage que les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur ?

—Il n'y a aucun doute que des steamers à hélice conviendraient mieux pour la navigation en automne.

Q. Ne pensez-vous pas que le trafic a augmenté tellement qu'il exigerait maintenant deux bateaux plus gros?—Oui le trafic augmente chaque année.

Q. Combien d'années ont duré ces bateaux?—Ils ont été construits en 1864.

Q. En quelle condition sont-ils maintenant?—Ils sont meilleurs cette année qu'ils ne l'étaient il y a cinq ans.

Q. Pourquoi?—Ils ont été parfaitement radoubés à Pictou.

Q. Surchargez-vous vos bateaux?—Nous les chargeons un peu. Ça ne ferait pas l'affaire de laisser du fret en arrière.

*Par M. Brecken :*

Q. Êtes-vous obligés quelquefois de laisser du fret en arrière?—Oui, quelquefois vers l'automne.

*Par le président :*

Q. Un monsieur a dit hier qu'il était incommode pour les passagers de voyager sur ces bateaux. Il y existe une mauvaise odeur, et les passagers sont obligés de parcourir un long couloir pour se rendre à la cabine, ce qui est incommode pour les dames et les passagers, avez-vous eu connaissance qu'il y ait eu des plaintes?—Il leur faut traverser ce couloir.

*Par M. McIntyre :*

Q. C'est une manière désagréable d'entrer à bord?—S'il y avait moyen de rendre ce passage plus commode ce serait plus agréable, sans doute.

*Par M. Wood :*

Q. Combien de temps après que les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur ont cessé de le faire, un bon steamer à hélice pour le transport du fret, pourrait-il traverser entre Georgetown et Pictou?—Il pourrait le faire pendant au-delà d'un mois en cet endroit.

*Par le président :*

Q. Si nous comprenons bien, vous dites qu'il serait possible à un tel bâtiment, de tenir les communications ouvertes deux semaines plus tard à Summerside et un mois plus tard à Georgetown que les bateaux actuels de la compagnie de navigation à vapeur?—Oui, un bon steamer à hélice pourrait voyager un mois plus tard à Georgetown. Je ne pense pas qu'il pourrait traverser quinze jours plus tard entre Summerside et Shédiac.

*Par M. Brecken :*

Q. Si vous aviez un bon navire à hélice de cette description, y aurait-il beaucoup de nécessité d'avoir un bateau tel que le *Northern Light*?—Oui, je pense qu'un bateau tel que le *Northern Light* serait nécessaire malgré cela.

Q. Dans quel but?—Dans le cas où les glaces deviendraient tant soit peu fortes, on en aurait besoin.

*Par M. Brecken :*

Q. Comme règle générale avez-vous beaucoup à faire avec le *Northern Light* un mois après que les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur ont cessé de traverser?—Nous transportons en hiver sur le *Northern Light*, à chaque voyage que nous faisons, tout le fret que nous pouvons porter.

*Par M. Wood :*

Q. J'ai cru vous entendre dire que quand la glace est forte vous ne pensiez pas à propos de porter du fret?—Nous ne laissons jamais de fret, c'est-à-dire, s'il y en a à transporter.

*Par le président :*

Q. Aviez-vous du fret à bord quand vous vous êtes trouvés pris dans la glace?—Oui, monsieur.

Q. En certaine quantité?—Une assez bonne quantité, monsieur.

*Par M. Brecken :*

Q. Y a-t-il autre chose qui ne vous a pas été demandé et que vous désireriez exposer ?—Quelques personnes se mettent en tête qu'un steamer à hélice ne peut pas être approprié de manière à satisfaire aux exigences des passagers et du fret aussi bien qu'un bateau à roues, mais cela peut se faire et même plus facilement, la moitié du premier pont est occupé par les bouilloires sur les bateaux à roues.

*Par le président :*

Q. Vous dites que le fret s'accumule quelquefois à Summerside, combien de temps attend-il, une semaine ?—Un voyage peut-être—un jour ou deux l'automne dernier il y en avait plus que je n'en ai jamais vu auparavant. Cela provenait de ce qu'il n'y avait pas de demande pour nos produits sur le marché anglais, et qu'une grande quantité fut expédiée aux provinces. Je pense qu'à partir d'à présent cela continuera.

*Par M. McIntyre :*

Q. Cela était dû au fait qu'il n'y avait pas de vaisseaux pour les transporter en Angleterre ?—Il n'y avait pas de demande en Angleterre.

Q. Cela se produit de temps en temps, en tout cas ?—Oui, monsieur.

Q. Si l'on s'assurait de deux bons bateaux, il n'y aurait pas de difficulté à tenir une communication journalière entre Charlottetown et la Nouvelle-Ecosse, et Summerside et la Pointe du Chêne ?—Deux bateaux bons marcheurs pourraient le faire.

*Par M. McIntyre :*

Q. Des steamers à hélice seraient une amélioration sur les steamers actuels ?—Oui, et c'est un fait certain que les deux bateaux actuels ont fait un bon service depuis qu'ils existent.

*Par M. Brecken :*

Q. En supposant que la route d'été ne soit pas dérangée, y aurait-il de l'emploi pour trois bateaux ?—Je ne crois pas que deux bateaux auraient pu transporter tout le fret à Summerside l'automne dernier.

*Par M. Wood :*

Q. A quelle extrémité se présente-t-il plus de fret ?—Entre Summerside et la Pointe du Chêne.

Q. Y a-t-il beaucoup de différence ?—Oui, une très-grande différence.

*Par M. McIntyre :*

Q. Un tiers de plus en volume ?—Un tiers de plus en volume.

*Par M. Wood :*

Q. Cela ferait deux fois autant qu'à l'autre place ?—Oui, monsieur, au moins.

*Par le président :*

Q. Combien de temps mettez-vous à traverser de Pointe du Chêne à Summerside ?—Nous traversons en trois heures et un quart, quelquefois, lorsque le temps est beau, et quelquefois la traversée dure quatre ou cinq heures.

Q. De sorte que vous mettriez la durée moyenne à quatre heures ?—Oui.

Q. Ne pensez-vous pas que le voyage pourrait être plus prompt ?—Oui.

Q. En quel temps pourrait-il se faire, si la vitesse était l'objet en vue ?—Le voyage pourrait se faire en deux heures avec un steamer à hélice bon marcheur.

Le comité s'ajourne.

OTTAWA 6 avril, 1883.

Le comité s'assemble ce matin, M. Hackett au fauteuil.

L'honorable SÉNATEUR CARVELL est appelé et fait l'exposé suivant :—

*Par le président :*

Q. Vous plairait-il d'exposer au comité ce que vous savez par expérience relativement à la communication par eau entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme ?—Je pense qu'en traitant cette question, il vaut mieux ne prendre qu'un de ses côtés à la fois. Nous avons le service d'hiver avec le *Northern Light*, et aussi le

service ordinaire aux Caps ; bien entendu, ces deux services sont nécessairement distincts.

Q. Veuillez nous faire connaître ce que vous savez touchant le *Northern Light* d'abord ?—A l'égard du *Northern Light* je crois que de toutes les propriétés du gouvernement, est celle dont on abuse le plus. Je crois que c'est un bateau qui réalise en très-grande partie le but auquel il a été affecté. Je ne sache pas—et ayant navigué beaucoup sur l'océan dans toutes les parties du globe, je dois connaître quelque chose de la question—qu'on puisse avoir un bâtiment plus convenable pour ce service. J'ai traversé bien des fois sur le *Northern Light* et je crois qu'avec une meilleure direction, il me serait presque impossible de suggérer aucune amélioration en ce qui concerne les passagers et les malles, excepté peut-être d'arranger plus d'espace à l'avant de manière qu'une plus grande quantité de charbon ne lui fit pas perdre son assiette. Je sais d'après mes conversations avec M. Sewell avant sa mort, et après avoir traversé le Détroit plusieurs fois avec lui, que son plan de manœuvre était de ne jamais heurter le bateau contre la glace, de manière à l'arrêter. M. Sewell m'expliqua complètement quelle était son idée dans la construction de ce bateau, j'en avais alors une opinion très favorable et je l'ai encore. Lorsque le bateau arriva là, et qu'il portait la quantité de charbon considérée comme suffisante pour un voyage, il tirait environ 16½ pieds d'eau, de manière qu'avec 18 ou 19 pieds d'eau il ne tirait pas plus de 30 pouces à l'avant, et avec son avant arrondi, quand il se heurtait contre la glace, celle-ci ne l'arrêtait pas, mais il montait dessus comme je le lui ai vu faire souvent étant à bord. En quelques occasions il s'avança tellement sur la glace qu'il fallut se servir de véris pour l'en retirer. Mais je crois que le capitaine, et peut-être d'autres à bord, craignent de mettre le bateau en état de prendre une telle allure. Je ne dis pas que j'aimerais à me trouver à bord lorsqu'il est ainsi manœuvré, s'il y avait apparence d'un coup de vent et danger de rencontrer des glaces. Mais que ce soit une ainte ou nécessité, c'est un fait réel qu'il porte son avant trop bas, environ 6½ ou 7 pieds, ce qui contrecarre l'idée qu'avait M. Sewell touchant le bateau. Lorsqu'il est bien gréé, avec un étrave perpendiculaire ou renversé (*tumble home stem*), comme disent les charpentiers de navire, et avec sa machine à vapeur de 700 chevaux, il est capable de faire un bon service, mais je l'ai vu lancé contre des blocs de glace solide avec une telle force que, si je n'avais été sur mes gardes, j'aurais été jeté par terre, et par suite de la manière dont il était balancé, il était impossible qu'il produisit le moindre résultat. Ainsi sous ce rapport je dois dire que l'on agit entièrement contre les idées de M. Sewell. S'il était autrement balancé, je n'ai aucun doute qu'il se forcerait un passage beaucoup mieux. De plus il a été employé pour le fret, et quand vous mettez du fret à son bord, par suite de son mode de construction, il doit nécessairement plonger de l'avant, et je pense, quoique je n'en sois pas certain, que si on le charge d'un approvisionnement de deux ou trois jours de charbon, cela produit le même effet. S'il était possible d'aménager plus d'espace de manière à ce qu'il pût prendre un surplus de charbon sans changer son assiette, ce serait un avantage. Je l'ai vu passer à travers de la glace de 10 pouces d'épaisseur, glace aussi solide qu'elle pouvait l'être. Il montait dessus, l'écrasait sous son poids et flottait ensuite en laissant un sillage libre derrière lui.

Q. Vous considérez que le bateau était tenu tel qu'il devait l'être lorsque M. Sewell était à bord ?—Il le tenait de manière à pouvoir exécuter son idée, je ne l'ai jamais vu équilibré de la sorte depuis lors, à ma connaissance.

Q. Vous avez été à bord fréquemment depuis ?—Oh, oui, souvent.

Q. Vous pensez qu'il ne s'ouvre pas un passage à travers la glace aussi facilement que quand M. Sewell était à bord ?—Non, certainement.

Q. Comment expliquez-vous cela ?—Cela est dû à la manière dont il est équilibré. Toute personne, après l'avoir vu, reconnaîtra la forme de son étrave de suite. Ma propre impression est que ce serait une folie que d'employer un vapeur en cet endroit pour le service combiné des passagers, des malles et du fret en hiver. Vous ne pouvez avantageusement employer un vapeur plus gros, parce qu'en traversant dans les glaces, plus le vapeur est gros, moins vous avez de chance d'utiliser les passages libres partout où ils se présentent.

*Par M. McIntyre :*

Q. Pensez-vous que si un vapeur traversait en cet endroit durant l'hiver d'une manière assez régulière, il pourrait suffire à transporter tout le fret qui s'y présenterait dans les deux directions?—Non, je ne le crois pas. Deux cents barils forment un chargement pour le vapeur.

Q. Vous rappelez-vous lorsque M. Sewell était à bord et qu'il traversait assez régulièrement, quelle était alors la quantité de fret qui s'accumulait des deux côtés, et qu'il ne pouvait traverser?—Non, je ne me le rappelle pas.

Q. Pensez qu'il s'en accumulait?—Je ne me le rappelle pas. Je pense que je n'étais pas dans l'île cet hiver-là du tout. J'ai vu M. Sewell en une occasion. Je ne l'ai pas vu quand il descendit pour dégager le vaisseau à la sortie du havre de Charlottetown, mais je le vis plus tard dans la saison, et je traversai avec lui. Je ne crois pas que cela soit possible, parce que cet hiver-là était un hiver extraordinaire. Mais cet hiver, j'entends dire que ces jours derniers il y avait 6,000 barils de farine emmagasinés du côté de l'île, et je sais que j'avais là 3,750 barils de farine moi-même.

Q. Sans doute ceci a été la suite de ce que le bateau a cessé de traverser si tôt dans la saison?—Oui, tout le fret qu'il peut prendre en hiver se monte à deux cents barils par jour. A trois voyages par semaine il lui faudrait dix semaines pour enlever ces 6,000 barils de farine, sans parler d'une grande accumulation de fret d'autre genre. De sorte que je sais qu'il n'aurait pu suffire cet hiver, même s'il eût fait trois voyages par semaine.

Q. Mais si l'hiver n'avait pas commencé si tôt il aurait pu en transporter une bonne partie avant que le détroit fût fermé?—Vous ne pouvez vous attendre dans les circonstances les plus favorables, à plus de trois voyages par semaine, c'est-à-dire à traverser un jour et revenir le jour suivant.

*Par le président :*

Q. Croyez-vous qu'il soit possible de traverser tout l'hiver entre les Caps, avec un bateau convenable, assez régulièrement, soit trois voyages par semaine?—Je pense qu'il est tout simplement absurde de dire que cela se peut au cœur de l'hiver.

Q. Vous pensez qu'il faudrait le garder inactif pendant la période des fortes-glaces?—Il y a des temps où ce serait pure folie que de le faire sortir. Pour moi, je ne regarde pas tant au risque de la propriété (parce que le bateau n'appartient à personne) qu'aux risques des pertes de vies, et ceci est une question sérieuse.

Q. Quelle serait la longueur de cette période en hiver, pensez-vous?—Elle varie de six à huit semaines. Généralement mon dernier voyage à la terre ferme a eu lieu vers le 20 janvier. L'hiver dernier j'y suis venu le 19 et je retournai le 20, ce fut le dernier voyage de la saison. Comme terme moyen je crois que vous pourriez dire du 15 au 20 de janvier jusqu'au 20 de mars, ce qui fait environ deux mois. Le bateau pourrait faire un voyage de temps à autre, mais sans aucun degré raisonnable de certitude. Il y a donc une période de sept semaines environ, disons de sept à huit semaines, où ce serait de la démenche que de tenter la navigation aux Caps au moyen d'un bateau à vapeur.

Q. Vous avez, dans une partie de votre témoignage, fait allusion à une meilleure direction du bateau. En quel sens entendez-vous dire cela?—J'entends la manière de disposer le bateau convenablement. C'est une question dont je me suis souvent entretenu avec le capitaine Finlayson, et la dernière fois que je traversai j'eus une discussion avec lui à ce sujet, mais bien entendu il est le patron et je ne suis qu'un passager. Je suis cependant certain par ma propre expérience et par l'explication que m'a donnée M. Sewell que le bateau devrait, par quelque moyen, porter son avant élevé au-dessus de l'eau suivant l'intention première. Je crois qu'il est possible de le faire après le 15 ou le 20 janvier, lorsque la simple prudence exige qu'il ait deux ou trois jours de charbon à bord. Je crois qu'il serait balancé convenablement si le charbon était placé comme il devrait l'être à bord. Lorsqu'il est proprement équilibré, il monte sur la glace trois ou quatre pieds, et en se lançant contre elle il est debout. Ici je dois mentionner que l'on a répété que le bateau était pauvrement et grossièrement construit. Si tel était le cas il n'aurait pu supporter le quart de ce qu'on a exigé de lui pendant que j'étais à bord. Je l'ai vu, avec sa machine de 700 chevaux et son



propulseur placés à l'arrière, se lancer à toute vapeur contre un banc de glace aussi inébranlable que les murailles de cette bâtisse. Il trembla, mais il résista au choc, et il est merveilleux qu'il existe encore. Le gouvernement, il est vrai, depuis qu'il en a fait l'acquisition, a dépensé des sommes considérables pour ce bateau, mais c'est un vaisseau solide et fort, autrement il n'aurait jamais pu supporter un tel service.

Q. Pouvez-vous suggérer quelque autre chose à l'égard du *Northern Light*?—Je ne crois pas que l'on puisse faire mieux en ce qui regarde sa construction. Sauf l'équilibre à lui donner, je ne puis rien suggérer.

Q. Vous ne pensez pas qu'il devrait être placé sur aucune autre route?—Je pense que Pictou est incontestablement le meilleur point, et Georgetown de l'autre côté est le plus convenable. Je suppose qu'il n'existe personne à l'Île du Prince-Edouard plus intéressé que moi à voir le fret transporté là. Nous avons eu 3,750 barils de farine attendant tout l'hiver pour être traversé mais 1,250 barils, je crois, ont été traversés avant le 20 janvier, et il m'est indifférent maintenant que le reste passe de l'autre côté ou non. Je ne pense pas qu'il soit sage dans l'intérêt du commerce d'essayer de placer là un gros bateau. Je ne crois pas qu'un gros bateau soit avantageux, excepté, comme je le dis, pour le charbon. Je crois que le plus important est de traverser les passagers et les malles, quoique, bien entendu, il serait très-agréable de voir traverser le fret également. Ensuite, il y a la période qui s'écoule entre la clôture de la navigation par la glace, et son ouverture par les bateaux à roues qui est très importante. C'est une espèce d'interrègne pendant lequel notre fret devrait être traversé et les produits transportés dans l'Île, et nous avons souffert sous ce rapport plus que sous tous les autres pendant les mois de janvier, février et mars. Ça été une avanie pour nous, d'arrêter les voyages du vapeur si tôt. J'ai oublié la date, mais je pense que c'était vers le 6 décembre que les bateaux à vapeur de l'Île ont été envoyés en quartiers d'hiver, et ils auraient pu voyager trois semaines plus tard entre l'Île et la terre ferme. Les marchés de la terre ferme demandaient nos produits, nous en avions des quantités à vendre, notre vapeur qui est payé par le gouvernement était inactif, et nos produits ne pouvaient arriver aux marchés. Je crois que c'est la plus grande avanie que nous ayons jamais subie.

*Par M. McIntyre :*

Q. Y avait-il alors de la glace dans le havre de Charlottetown?—Oui, pendant un jour ou deux.

Q. Est-ce que les roues à aubes des vaisseaux qui se trouvaient là pouvaient fonctionner?—Oh oui, pendant un jour ou deux les choses parurent un peu douteuses pour les vapeurs, et il était prudent peut-être de rester au port, mais ce n'était ni prudent ni bien fait de dégréer le vapeur alors et de le garder inactif pendant trois semaines, lorsqu'on aurait pu voyager. Bien entendu, autant que je puis comprendre les choses, la compagnie de navigation à vapeur a rempli son contrat avec le gouvernement quand elle a voyagé jusqu'au 1er décembre. Après cela elle navigue à ses propres risques, mais une telle chose ne devrait plus arriver.

*Par le président :*

Q. Vous parlez de la communication d'été maintenant?—Non, je parle de la période qui s'écoule depuis le moment où les bateaux à roues prennent généralement leurs quartiers jusqu'à celui où le *Northern Light* est forcé lui-même d'arrêter. C'est la saison où notre commerce est le plus considérable.

Q. Que suggèreriez-vous de faire dans cet interm?—Nous voulons un vapeur qui puisse voyager quand il existe un peu de glace mince. Nous le voudrions capable de porter un chargement considérable, et de se rendre à la terre ferme, car c'est la route sur laquelle on peut le mieux dépendre. La plainte que je fais sans indiquer un remède défini, est que, l'hiver dernier presque tout le mois de décembre a été perdu pour le commerce; et c'était une année exceptionnelle puisque nous avions pour le marché de très considérables quantités de produits, et qu'il existait pour ces produits, une bonne demande sur la terre ferme. Nous avons encore nos produits, il est vrai, mais nous aurions pu réaliser des prix bien plus élevés si nous avions pu les faire traverser en automne. Ceci me paraît être la violation la plus flagrante que j'ai obser-

vées des termes de la Confédération. C'est là l'occasion où notre population en général a souffert le plus dont je puisse me rappeler. On a beaucoup parlé de faire voyager le *Northern Light* au Cap Traverse. Si le bateau m'appartenait, et que je ne regarderais pas trop aux moyens de faire de l'argent, je le ferais assurer au double de sa valeur, et je l'enverrais là.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous pensez que vous pourriez bientôt recouvrer vos frais d'assurance?—Oui; il est particulièrement absurde de parler de faire traverser aucune espèce de vapeur en cet endroit.

*Par le président :*

Q. Vous mettez la vapeur hors de question entièrement?—Oui, quant à faire traverser le bateau; mais vous savez que dans la saison d'hiver, au commencement et au milieu de l'hiver surtout, et vers le printemps nous avons une largeur de plusieurs milles d'eau libre soit d'un côté du détroit soit de l'autre, selon le vent qui souffle. La plupart du temps les bateaux ne marchent pas à cause de l'eau libre et des hautes vagues. Ces petits bateaux de 17 pieds de longueur environ ne peuvent tenir la mer avec une houle de six ou neuf pouces. Quelquefois ils refusent de sortir—de fait, ils le font comme règle générale—à cause des vagues, quelquefois ils se rendent à mi-chemin et sont forcés de revenir en arrière parce que la mer est trop agitée. Je pense que les plus grands dangers que j'ai jamais courus, autant que je puis me rappeler, l'ont été en traversant aux Caps quand le détroit était libre de glace. J'ai traversé environ quarante fois, et j'ai autant d'expérience de cet endroit qu'aucun autre individu, et c'est là que j'ai souffert le plus d'exposition aux intempéries, de risques et de dangers pour ma santé. Les traversiers aux Caps se sont procurés, à leurs propres frais je crois, des chaloupes (water-boats)—assez grands bateaux à rames. Mon idée serait d'avoir là un vapeur—appelez-le canot ou yacht si vous le voulez—mais quelque chose qui puisse traverser en eau libre quand les vagues sont un peu fortes. Il est impossible de traverser sans interruption. Je me rappelle avoir attendu une fois depuis le lundi à une heure jusqu'au lundi suivant à midi, avant de pouvoir traverser. Le jour précédent celui où j'ai traversé cet hiver, les hommes se rendirent à moitié chemin ou même plus, mais ils furent obligés de revenir. Afin d'obvier à cela je voudrais avoir un autre genre d'embarcation; je l'appellerai canot à vapeur, quelque bateau pour lequel on pourrait faire un bassin dans la glace de la côte, ou construit de manière à pouvoir se tirer lui-même sur la glace au moyen de sa propre machine. Ce bateau ne sortirait que lorsque le détroit est libre de glace. En hiver les bateaux ne peuvent traverser qu'environ le quart du temps. Le vent souffle du nord-est, et ils ne partent pas parce qu'ils ne peuvent traverser quand l'eau est libre.

*Par M. Wood :*

Q. La mer libre empêche la traversée plus souvent que toute autre chose?—Oui, si nous avons un petit vapeur pouvant trouver un bassin dans la glace de la côte, ou se tirer sur la glace par sa force motrice propre, ce serait une amélioration. Il traverserait les passagers, et s'il ne pouvait faire tout le trajet, les bateaux-traineaux viendraient au-devant de lui, son chargement serait transbordé, et il s'en reviendrait. De la sorte vous pourriez traverser tous les jours, vous épargneriez la moitié du temps de la traversée, vous ne seriez pas la moitié aussi exposé aux intempéries, et il n'y aurait aucun risque de vie.

*Par le président :*

Q. Veuillez donc donc décrire ce yacht à vapeur dont vous parlez, quelle devrait être sa grosseur?—Je n'ai pas d'idée définie quant à cela, quelque chose comme l'un des petits remorqueurs à vapeur que vous voyez dans nos ports. C'est-à-dire, plus qu'un yacht à vapeur, bien entendu, mais dans le même genre.

*Par M. McIntyre :*

Q. Oui, mais plus gros?—Non, pas plus gros; plutôt plus petit. Un yacht qui pourrait porter les malles et environ vingt passagers.

Q. Je suppose que vous voudriez quelque chose comme on en voit sur le Saint-Laurent ?—Oui, quelque chose comme cela. Je crois ceci très nécessaire au service d'hiver.

*Par M Wood :*

Q. De quel côté du détroit voudriez-vous avoir ce bateau ?—Pas plus particulièrement d'un côté que de l'autre. Peut-être vaudrait-il mieux le placer du côté du Nouveau-Brunswick ou du côté du nord-ouest. Je sais que j'ai attendu et jeté la vue de ce côté pendant de longues journées lorsque le temps était beau, et je pensais qu'il était bien dur de ne pas pouvoir traverser. Je sais qu'à Charlottetown on murmure et on crie quand les malles n'arrivent pas, mais c'est parce que l'on ne connaît pas l'état du détroit. Si les gens descendaient à la côte et voyaient en quelle condition est la mer ils penseraient différemment.

*Par le président :*

Q. Pouvez-vous suggérer quelques autres améliorations aux caps ?—Il y a les embranchements de chemins de fer, bien entendu, je les considère comme un fait accompli, puisque l'un est en voie de construction et que l'on va commencer l'autre de suite. Après qu'ils seront construits, je n'ai aucune crainte pour ce qui suivra, parce qu'ils nous offriront les mêmes facilités que les autres chemins de fer. De plus, dans l'état actuel des choses, il faut des remises à bateaux sur le rivage aussi près de la glace que possible. Ceci est très important. Les bateaux en traversant l'hiver se couvrent de glace, deviennent très pesants et sont sans cesse menacés de se briser. Tant qu'ils sont à l'eau ceci n'est pas apparent peut-être, parce qu'étant couvert d'une couche de glace les voies d'eau ne se montrent que lorsque celle-ci tombe ou que l'on en fait la recherche. En une occasion je partis en bateau pour traverser un espace d'eau libre d'environ trois milles. Le bateau en apparence était parfaitement étanche quand nous partîmes, parce qu'il était recouvert d'une épaisse couche de glace. Après avoir été à l'eau pendant quelque temps cette glace se fondit, le bateau fit beaucoup d'eau et nous eûmes fort à faire pour traverser. Le juge Redden (?) qui était avec moi, fut occupé à vider l'eau pendant toute la traversée, et j'eus de temps en temps à abandonner ma rame pour l'aider. Afin d'éviter ceci, il faudrait que ces bateaux après avoir complété un voyage, fussent entrés dans une maison chaude pour y être réparés. Il n'est pas nécessaire de parler longtemps de ceci pour en faire voir la nécessité dans l'intérêt du service. Les difficultés que les hommes ont à surmonter sont aussi très grandes. Ils n'ont aucun lieu où ils peuvent se retirer. Du côté de l'île ils demeurent à une distance de un à sept milles, quelquefois le temps est beau, et ils n'arrivent pas assez tôt pour profiter de la marée et traverser. Puis, lorsqu'ils sont réunis, la marée a disparu, le temps est changé et il n'y a pas de traversée ce jour-là.

*Par M. McIntyre :*

Q. Comment proposez-vous de remédier à cet état de choses ?—Suivant moi le remède le plus pratique serait de constituer le tout en un service du gouvernement. Il n'y a aucun doute quant à cela. Je mettrais ce service sous le contrôle du département des chemins de fer, ou de quelqu'autre branche du service public. Les hommes devraient être engagés, contrôlés et congédiés par le gouvernement, ce n'est que de cette façon que l'on pourrait maintenir une discipline régulière. L'insubordination et la turbulence sont quelque chose de terrible là. Il n'a été réservé aucun terrain pour y bâtir un hangar à bateaux, mais je suppose que le gouvernement va se procurer par expropriation assez de terrain non-seulement pour le terminus du chemin de fer, mais même pour une gare à l'usage des passagers.

Q. Je suppose que vous recommanderiez qu'un nombre suffisant de bateaux fut tenu de chaque côté du détroit en tout temps ?—Certainement.

Q. Est-ce vrai qu'il arrive quelquefois que les passagers sont d'un côté aux Caps, et que les bateaux se trouvent tous de l'autre côté ?—Oh oui ; le seul temps considérable que je passai là a été quand j'y ai attendu sept jours, et j'y ai été seul presque tout le temps. Je suggérerais d'augmenter le nombre des bateaux, de mettre le tout sous le contrôle du gouvernement, et de construire un hangar à bateaux, où ils

seraient entrés et réparés avant de faire un nouveau voyage. Avec ces améliorations et l'addition de canots à vapeur, je crois qu'on aurait fait tout ce qu'il est possible de faire pour cette route.

*Par le président :*

Q. Recommanderiez-vous qu'un de ces yachts à vapeur fût placé de chaque côté?—Certainement, l'œuvre ne serait qu'à moitié faite s'il n'y en avait qu'un. Beaucoup de glace passe quelquefois d'un côté du détroit, et le yacht pourrait aller jusqu'à la moitié ou au deux tiers de la traversée.

*Par M. McIntyre :*

Q. Je ne comprends pas comment vous pourriez faire que ces chaloupes à vapeur se tireraient d'elles-mêmes sur la glace?—Je crois qu'un petit vapeur avec un fond plat pourrait peut-être au moyen de sa propre force motrice se tirer hors de l'eau sur la glace.

Q. Maintenant, qu'avez-vous à dire du service d'été et de ses bateaux—les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur?—Je crois que les vapeurs de cette compagnie étaient très-bons quand ils commencèrent le service il y a dix-huit ou dix-neuf ans, mais nous devrions progresser en fait de bateaux à vapeur comme nous le faisons eu d'autres choses. Nos exportations et le commerce en général augmentent, et je ne crois pas que ces bateaux soient plus qu'à moitié suffisants pour le trafic actuel.

*Par M. Wood :*

Q. Lorsque ces embranchements de chemins de fer seront construits va-t-il se produire des changements dans le service de ces bateaux?—Bien, comme je l'ai déjà dit quand ces chemins seront complétés je n'ai pas d'inquiétude quant à ce qui sera fait là sous ce rapport, parce qu'il me semble que, de toute nécessité les chemins de fer prendront soin de la route. Ils veilleront à la communication par vapeur en été.

*Par M. McIntyre :*

Q. Vous parlez de la saison d'été?—Aussi longtemps qu'un vapeur pourra traverser. Bien entendu il ne pourra traverser tout l'hiver. Beaucoup de personnes croient qu'il est nécessaire d'avoir un vapeur voyageant de Summerside à Shédiac, et de Pictou à Georgetown, mais la grande majorité de ceux qui vont à l'île en été ne traversent pas là à cause de la longueur du voyage par mer. Je considère qu'il est d'un très-grand intérêt pour l'île du Prince-Edouard de procurer tout le confort possible aux étrangers et aux touristes. Je crois qu'il serait possible d'y attirer un grand nombre de voyageurs qui viendraient y déposer beaucoup d'argent, sans rien emporter avec eux à leur départ, si on leur procurait les facilités de voyage convenables; mais ils ne viendront pas à bord d'un vapeur lorsqu'il est chargé ou qu'il a été chargé pendant toute la saison de bêtes à cornes, de moutons et autres animaux, à cause des désagréments que cela produit nécessairement.

*Par M. Wood :*

Q. Vous pensez que cette route sera la plus favorisée par les passagers?—Je crois que beaucoup la suivraient parce que la traversée est courte.

*Par M. McIntyre :*

Q. Qu'avez-vous à dire touchant la construction de jetées, pour le service entre les Caps Traverse et Tourmente?—Plusieurs témoins en ont parlé comme étant nécessaire dans le cas où les communications seraient maintenues au moyen d'un vapeur?—Certainement elles seraient une nécessité; je ne pense pas qu'il puisse y avoir de différence d'opinion à ce sujet. Vous pourriez aussi bien faire avancer le chemin de fer en mer que décharger des vapeurs sans jetées. Il en faut pour tout service maritime. Je me suis souvent étonné de voir qu'on n'ait pas demandé de soumissions pour les matériaux afin de les construire cet été, parce qu'ils sont bien moins coûteux en hiver. Ce serait folie que de construire un chemin de fer jusqu'au rivage s'il n'existait pas de moyens pour transférer le fret et les passagers des vapeurs au chemin de fer, et du chemin aux vapeurs.

*Par le président :*

Q. Il ne serait d'aucune utilité d'établir un terminus à la mer si on n'y établissait en même temps les facilités convenables?—Non; l'étendue et le système de construction des jetées sont du ressort de l'ingénieur, bien entendu, après qu'inspection des lieux aura été faite.

*Par M. Wood :*

Q. Comme route de la malle, laquelle serait la plus désirable, celle des Caps au moyen de bateaux à vapeur reliant les chemins de fer, ou l'une des autres routes? Je veux dire la principale route de la malle—car je suppose qu'une partie sera transportée sur les autres routes comme d'habitude?—Je n'en sais rien. Il me semble qu'avec une communication convenable établie aux caps, c'est la route la plus avantageuse pour les malles pendant toute l'année.

Q. Il vaudrait mieux, je suppose, que les malles suivraient la même route toute l'année, c'est-à-dire qu'elles ne seraient pas changées d'une route à une autre?—Je n'en sais trop rien. Prenez par exemple la malle de Montréal et de l'ouest, au moyen du système de wagons affectés aux malles, celles-ci sont assorties en route. Vous descendez à Moncton avec la malle de Summerside et là elle est en communication avec le bateau à vapeur allant à Summerside, mais quand les communications avec cette ville sont fermées, il devient nécessaire de transporter la malle à Amherst, de traverser le détroit au Cap Tourmente et d'aller de là à Summerside par la ligne du comté.

Q. Charlottetown est le point principal de distribution?—Elle est distribuée en beaucoup d'autres endroits. De Summerside elle est envoyée à vingt ou trente bureaux peut-être.

*Par le président :*

Q. Les malles qui traversent du Cap Tourmente au Cap Traverse sont-elles retardées là?—Non, elles sont assorties sur le wagon des malles.

Q. Est-ce que le même système ne pourrait pas être suivi pour les malles descendant de l'ouest en été, ne pourraient-elles pas être assorties dans le wagon des malles et distribuées du chemin de fer à mesure qu'elles avancent, au lieu de les transporter en entier à Summerside?—En ce qui concerne Summerside et les points à l'ouest il serait mieux pour les intérêts du commerce que toute la malle allant dans cette direction fût débarquée à Moncton, pour être envoyée de là à la traverse du vapeur qui la débarquerait à Summerside. Ceci vaudrait mieux que de la descendre par l'Intercolonial au Cap Tourmente et la remonter ensuite à Summerside par la ligne de comté. Bien entendu, ceci est un détail à être arrangé par les autorités du département des Postes.

Q. Vous pensez donc ainsi qu'il devrait y avoir deux nouveaux bateaux à vapeur pour le service d'été?—Certainement; deux au moins, je ne pense pas que le service puisse être convenablement exécuté par moins de trois bateaux dont l'un devrait être capable de voyager quand le temps est rude et la glace peu épaisse. Je dis, en ce qui concerne la communication d'hiver, que toute la question se résume à ceci : un vapeur de chaque côté, avec des hangars à bateaux convenables, des bateaux additionnels et mettre le tout sous le contrôle du gouvernement. Quand ceci sera fait, vous aurez fait tout ce que vous pouvez faire pour la route d'hiver; et vous pouvez en toute sûreté laisser la route d'été prendre soin d'elle-même. Vous trouverez qu'une très grande majorité des voyageurs prendront la route des Caps en été, plutôt que de suivre la plus longue route. Les hommes d'affaires, en règle générale, suivront celle qui les amèneront au terme de leur voyage le plus promptement et à moins de frais.

*Par M. McIntyre :*

Q. Quel genre de bateaux suggèreriez-vous pour remplacer ceux que possède actuellement la compagnie de navigation à vapeur, quelque chose de semblable?—Je crois que des bateaux à hélice seraient à désirer, parce qu'ils pourraient voyager dans une saison de l'année qui est d'une très grande importance au commerce; et lorsque des bateaux à roues sont souvent incapables de traverser. Je n'ai aucun

donc que quand de nouveaux bateaux seront construits—et ils devront nécessairement l'être bientôt—ils seront construits plus gros et plus puissants de manière à pouvoir exécuter le service convenablement. La compagnie de navigation à vapeur a bien fait et fait encore bien son devoir, et cela est dû en grande partie à l'énergie et à l'habileté des hommes qui commandent ses bateaux. Elle est bien heureuse d'avoir des hommes de premier ordre pour ces emplois; mais il est tout simplement impossible pour aucune compagnie, ou aucune classe d'hommes, d'avoir à conduire un navire chargé en même temps de passagers, de moutons, de bêtes à cornes et de chevaux, sans que les passagers en soient grandement incommodés. Ceci a été la cause de beaucoup de plaintes.

Q. Que suggéreriez-vous pour y remédier? Désireriez-vous un service séparé pour les moutons et les passagers?—Oh! cela serait bien désirable si nous pouvions l'avoir, mais je ne sais pas si cela pourrait être fait.

*Par le Président:*

Q. Pourriez-vous faire quelques autres suggestions?—Je ne connais rien autre chose à présent. Il est certainement très clair que le service des bateaux à vapeur, tel qu'il existe à présent est très insuffisant. Cette question est apte à être considérée comme n'intéressant que l'île du Prince-Edouard seulement, mais toute personne engagée dans le commerce de cette province sait qu'elle intéresse la terre ferme aussi bien que l'île. Comme je l'ai dit de mon siège au Sénat l'hiver dernier, il y a plus de personnes des cités de Toronto et de Montréal traversant là l'hiver que d'habitants de l'île. Il en vient de toutes les parties de la Puissance. Lorsque vous venez ici soulever cette question et demander de quelque manière que ce soit ce qui est dû, de droit, pour ce service on semble croire que la chose est demandée par un habitant de l'île du Prince-Edouard tout simplement et qu'elle ne devrait pas l'être, mais ce service, intéresse la Puissance tout autant que le faisait l'Intercolonial. C'est l'intérêt du pays tout entier, et le pays le demande. En vous le demandant je ne désire suggérer aucune chose au comité, mais je veux vous laisser impressionné par l'urgence de ces besoins. Toutes ces choses vous sont nécessaires. Vous avez besoin d'un meilleur service d'été et d'un meilleur service d'hiver, et il vous les faut aussi bons que les difficultés physiques peuvent permettre qu'ils soient faits. De plus, il vous les faut sans délai. Notre position isolée nous place sous un grand désavantage, si bien qu'il y a quelques années elle était considérée, je pense, comme une des plus grandes objections à la Confédération; et l'on disait que nous ne serions jamais confédérés que de nom, et je dois dire qu'en une certaine mesure il a été prouvé que cela était vrai. Et je pense qu'après que ce que nous demandons sera fait, nous ne devrions pas le regarder comme un acte de générosité, mais simplement comme l'acquit d'un droit—droit dû à l'île du Prince-Edouard, droit dû au pays dont elle fait partie. Telles sont mes vues sur cette question. J'ai voyagé du nord au sud dans ce pays là pendant vingt-deux ans, et je crois pouvoir dire en toute sûreté que nul homme, maintenant dans la vie active, n'a traversé aussi souvent que je l'ai fait. A une période moins avancée de mon âge je me suis beaucoup occupé de navires et de leur construction, et j'ai beaucoup voyagé—non comme marin mais comme passager—de sorte que je pense pouvoir avec raison réclamer quelque connaissance de la question.

Le comité s'ajourne alors.

## RAPPORT

(144)

Sur l'ÉTUDE de la côte dans le voisinage des Caps Tourmente et Traverse, à l'île du Prince-Edouard et au Nouveau-Brunswick, et sur le projet de relier les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard au moyen d'embranchements aboutissant aux dits Caps, dans le but d'assurer les communications avec l'île en hiver.

OTTAWA, 23 avril, 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai fait une étude de la côte du détroit de Northumberland sur une étendue d'environ huit milles de chaque côté du Cap Tourmente au Nouveau-Brunswick, et sur environ six milles de chaque côté du Cap Traverse dans l'île du Prince-Edouard.

Des sondages ont été pris fréquemment sur les lignes d'exploration, s'étendant depuis le rivage jus qu'à une profondeur excédant 20 pieds au-dessous du niveau des eaux basses dans les grandes marées.

Le résultat des sondages est indiqué au plan accompagnant le présent rapport par trois lignes de contour indiquant le niveau des eaux basses dans les grandes marées, 10 pieds au-dessous de la ligne des eaux basses et 20 pieds au-dessous de cette même ligne.

Comme la côte est très-exposée et offre peu d'abri, une jetée excédant 3,000 pieds de longueur serait nécessaire pour la protection des vaisseaux du même tirant d'eau que le *Northern Light*—18 pieds.

L'eau du côté de l'île du Prince-Edouard est beaucoup plus profonde. Dans le voisinage du quai du cap Traverse on trouve une profondeur de 20 pieds à la distance de 1,500 pieds. J'ai obtenu sur la terre ferme aux caps Tourmente et Jourmain et à Pugwash, et sur l'île au cap Traverse et à Victoria, les témoignages de plusieurs personnes employées à la traverse en hiver et dont l'expérience a été mise à ma disposition.

Annexée au présent rapport se trouve la copie des demandes faites et des réponses reçues.

Ces témoignages démontrent que la méthode la plus sûre de traverser dans l'île pendant la partie la plus rigoureuse de l'hiver consiste à faire usage de bateaux-traineaux, et qu'un bateau à vapeur ne pourrait pas servir pendant cette période, que la glace ne s'ouvre pas à intervalle régulier dans aucune partie du détroit et que les mouvements de la glace sont contrôlés par le vent et la marée.

Qu'en général de chaque côté du détroit la glace flottante, se presse contre la glace de bordage et glisse le long de celle-ci de manière à ne pas permettre à un vapeur d'en approcher pour débarquer les passagers et les malles. Que la meilleure ligne de traversée pour les bateaux-traineaux se trouve entre l'île Jourmain du côté de la terre ferme, et la baie située entre le cap Traverse et Carleton Head sur l'île. Ils prouvent aussi qu'un vapeur à hélice, tirant environ 10 pieds d'eau, serait le plus convenable pour toutes les saisons, quand la traversée est praticable, et que les bateaux-traineaux pourraient commencer à traverser dès que le vapeur serait forcé d'arrêter.

Sur la terre ferme le cap Jourmain est l'endroit le plus convenable à la construction d'un quai pour des vaisseaux tirant dix pieds d'eau, la distance à la ligne de contour de 10 pieds est d'environ 1,300 pieds. Cet endroit est aussi protégé en partie par des battures au nord-ouest et au sud-est et se trouve près du point de départ et d'arrivée des bateaux-traineaux.

Sur l'île, le quai actuel du cap Traverse est dans la position la plus abritée de tous les environs; la distance du rivage à la ligne de dix pieds est d'environ 2,000 pieds, et il n'est pas éloigné du point de départ et d'arrivée des bateaux-traîneaux. J'ai en conséquence choisi ces points pour les termini des chemins de fer projetés pour se relier d'un côté avec l'Intercolonial et avec le chemin de fer de l'île de l'autre. Afin de protéger le bateau à vapeur et les autres vaisseaux il sera nécessaire de construire une jetée au cap Jourimain d'environ 2,100 pieds de longueur. à un coût évalué à \$147,148, qui donnera 700 pieds de quai avec une profondeur de 10 à 12 pieds au niveau des eaux basses dans les grandes marées; tandis qu'au cap Traverse la jetée actuelle devra être allongée de 740 pieds et élargie, faisant en tout une longueur de 2,200, dont le coût est évalué à \$94,904. Ceci donnerait un quai de 180 pieds avec une profondeur de 10 à 15 pieds aux eaux basses.

On pourra peut-être plus tard trouver nécessaire de construire des brise-lames au sud de chacun de ces quais afin d'empêcher les sables de combler ces havres. Le havre du cap Traverse pourrait être beaucoup amélioré par le dragage.

Les courants ont été observés et mesurés pendant plusieurs jours, mais pendant ces observations ils n'excédèrent pas un mille à l'heure. Le capitaine Bayfield et d'autres donnent leur vitesse comme étant de trois milles, et l'on dit que la glace, poussée par un vent violent passe avec une vitesse de quatre milles à l'heure.

Les lignes préliminaires de chemin de fer étudiées sur la terre ferme sont celle de Jourimain à Aulac au sud du chemin des émigrants, 33 milles; du cap Jourimain à Mahoneys, 11 milles; ce qui réduit la distance obtenue sur la première ligne à Aulac à 31 milles. Aussi celle à partir d'un point près de la baie Verte jusqu'à Sackville, 13½ milles, et de la baie Verte à Amherst, 17 milles. J'ai aussi exploré une ligne de Copp's-Lake à Amherst *viâ* le lac aux Oies; et de Hall's Hill à Amherst, passant sur une partie peu élevée des montagnes de Fort Lawrence. Il a été fait en 1875, une exploration d'une ligne de Pugwash à Thompson dont les plans ont été obtenus.

J'ai aussi exploré une autre ligne de Pugwash à la station de la rivière Philippe sur l'Intercolonial.

Sur l'île j'ai examiné une ligne du cap Traverse à la station de la ligne de comté, 11½ milles, avec deux lignes d'essai de 3½ et 4 milles à la station de Freetown. Du cap Traverse à Summerside 13½ milles; de Sea Cow Head dans la direction de Summerside, 3½ milles, et la ligne du chemin de fer du comté depuis Victoria à Crapaud a été mesurée, 11½ milles.

#### *Sur la terre ferme.*

Du cap Jourimain à Amherst <i>viâ</i> Tidwish, 34.07 milles,	
coût évalué à.....	\$290,635
Du cap Jourimain à Amherst, <i>viâ</i> Goose Lake, 32.10	
milles, coût évalué à.....	285,772
Du cap Jourimain à Aulac, 31.33 milles, coût évalué à....	280,776
De Pugwash à Thompson 15.30 milles, coût estimé à.....	154,183
De Pugwash à la station de la rivière Philippe 18.50 milles,	
coût évalué à .....	192,410

#### *Et sur l'île.*

Du cap Traverse à la ligne du comté, 11.44 milles, coût	
évalué à.....	102,151

La rampe la plus forte sur la ligne du cap Jourimain et du cap Traverse est de 66 pieds par mille, et cela en peu d'endroits seulement, et la plus forte courbe a un rayon de 1,433 pieds. La ligne de nivellement est faible sur le profil de manière à épargner les frais de construction, et ses divisions sont courtes afin de s'adapter aux ondulations du terrain. Les structures sont en bois. Il y a quelques ponts à armatures, et quelques-uns d'après le système de Howe, supportés sur chevalets.



LIGNE DU CAP JOURIMAIN A AMHERST *viâ* TIDNISH.

Cette ligne est commune à toutes les autres depuis le cap Jourimain jusqu'à Port Elgin. En partant du cap Jourimain elle passe sur les îles du même nom et traverse les marais qui les avoisinent. A 2½ milles elle commence l'ascension des terrains élevés s'étendant dans toute cette contrée vers l'est; le sommet, 155 pieds au-dessus du niveau des eaux, est atteint près du sixième mille. Les travaux dans cette partie sont considérables et la rampe est forte.

Afin de traverser une vallée d'une grande profondeur la ligne fait un détour vers le sud, et suit après cela une direction très droite, descendant graduellement sur un terrain ondulé à Port Elgin, elle traverse le chemin des émigrants au Ruisseau Allen.

Les travaux sur cette partie sont très légers. La rivière au Bois, sur laquelle il faudra jeter un pont à armature de 30 pieds d'ouverture, est traversée près du 14e mille.

On projette de traverser la rivière Gaspereau à Port Elgin sur un pont de chevaux pourvu d'un pont à armature, système de Howe, de 50 pieds d'ouverture.

Entre Port Elgin et la Baie Verte la ligne passe à travers, un terrain ondulé et un marais endigué et traverse le ruisseau Baie Verte, sur lequel il faudra un pont à armature d'une ouverture de 30 pieds, bâti sur pilotis.

En quittant la Baie Verte, la ligne fait un coude au sud afin d'éviter les montagnes Uniacke. Elle passe à un mille de Davidson's Corner sur la rivière Tidnish. Il ne paraît pas nécessaire de porter la ligne plus près de la rivière Tidnish parce qu'elle est déjà bien longue, et qu'il en résulterait fort peu d'avantage pour les habitants à moins qu'elle ne se prolongeât jusqu'à l'embouchure de la rivière. Vers le 20e mille les travaux seront assez considérables parce que le terrain est coupé par les cours d'eau descendant de la montagne Uniacke.

En passant à l'extrémité sud de la chaîne de hauteurs la ligne fait une courbe vers le sud ouest et suit une course directe jusqu'aux moulins de McLennan, sur la rivière La Planche, 28 milles.

Les travaux seront assez légers jusqu'au 25e mille, et très faciles sur le reste du parcours.

La rivière La Planche exige un pont à armature de 30 pieds d'ouverture.

De ce point au Ruisseau Purdy le travail est facile, excepté à la traverse Ruisseau au Castor, où il faudra un court remblai de 17 pieds de hauteur.

Le Ruisseau Purdy demandera un pont à armature d'une ouverture de 30 pieds, construit sur pilotis.

Le reste de la ligne jusqu'à la ville de Amherst passe par le marais de Amherst, sur son côté sud. Les travaux sur cette partie de la ligne sont légers. L'évaluation accompagnant le présent rapport indique la quantité de travaux de chaque genre et le nombre de stations et d'évitements projetés. Le coût par mille est de \$8,530, et le coût total du chemin de fer et du quai est de \$437,783.

LIGNE DU CAP JOURIMAIN A AMHERST, *viâ* LE LAC AUX OIES.

Le profil de cette ligne a été tracé d'après les plans levés après l'exploration de la contrée faite pour le canal de la Baie Verte—et non d'après une étude personnelle avec instruments. Je crois, cependant, que ce profil indique à peu près exactement la quantité de travaux qu'il faudra faire pour construire la ligne. On projette de partir d'un point sur la ligne *viâ* Tidnish sur la rive ouest de la rivière Gaspereau, pour se rendre à Amherst en suivant une ligne aussi droite que le permettra la nature du terrain. La ligne projetée surpasse la ligne à vol d'oiseau, d'un quart de mille en longueur.

En laissant Port Elgin, elle prend sa direction vers le sud-ouest jusqu'au flanc nord-ouest de la montagne Uniacke; puis fait une courbe au sud de l'extrémité est du lac aux Oies, et court de là en ligne presque droite jusqu'à Amherst, traversant les marais dans leurs parties les moins larges vers l'extrémité est des montagnes de Port

Lawrence, et les marais d'Amherst à Fort Point où le terrain est solide. Les travaux seront légers, en général, excepté là où la ligne passe sur le terrain mou des marais, l'évaluation pourvoit à la construction dans ces endroits, de remblais d'une hauteur de 10 à 12 pieds reposant sur le fond au dessous des boues, avec ponceaux en charpente et sur pilotis. Le pont traversant le canal d'eau douce devra être à armature, système Howe, sur pilotis.

L'évaluation donne la quantité probable de travaux de chaque espèce, ainsi que le nombre de stations et d'évitements.

L'évaluation du coût est de \$8,902 par mille, et les frais entiers du chemin de fer et du quai sont de \$432,820.

#### LIGNE DU CAP JOURIMAIN À AULAC.

Cette ligne jusqu'à Port Elgin est la même que celles déjà décrites. L'évaluation pour la partie située entre Port Elgin et Aulac est faite d'après le profil préliminaire, vu que la ligne projetée ne s'en éloignera qu'en quelques endroits seulement; ces déviations ont été indiquées.

En partant de Port Elgin la ligne passe à un quart de mille au nord de la baie Verto, puis monte jusqu'au versant des eaux entre la baie Verto et la baie de Fundy à 96 pieds au-dessus du niveau de la mer, ensuite se dirigeant vers le sud-ouest, elle descend au flanc sud de Hull's Hill, et de là elle atteint Aulac par une ligne très-droite, en suivant la rive sud de la rivière. Les travaux sur les quatre premiers milles à partir de Port Elgin sont assez faciles; sur les cinq milles suivants, ils sont plus considérables, il s'y rencontre des ravins de 20 à 50 pieds qu'il faut traverser. Le reste de la ligne est facile à construire.

Cette ligne est la plus courte entre le cap Jourimain et l'Intercolonial, mais elle a l'inconvénient de venir aboutir au marais d'Aulac, où il n'existe ni ville ni marché pour les produits.

L'évaluation fait voir quels sont les travaux nécessaires ainsi que le nombre de stations et d'évitements. Le coût est calculé à \$8,961 par mille et les dépenses totales pour le chemin de fer et le quai sont évaluées à \$427,924.

#### LIGNE DE PUGWASH A THOMPSON.

Cette ligne en partant de l'Intercolonial à la station Thompson qui se trouve à 100 pieds au-dessus du niveau des eaux, monte rapidement se dirigeant vers l'est et passe sur une crête dont le point le moins élevé est à 200 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ensuite elle fait un coude aigu vers le nord-ouest et puis à l'est, descendant dans la vallée de la rivière Pugwash qu'elle suit jusqu'à la propriété Lockhart, environ 4 milles. A partir de ce point la ligne passe à travers la contrée se dirigeant à l'est, et touche la rive ouest de la rivière Pugwash au 10<sup>e</sup> mille. Elle traverse ensuite une pointe de terre et atteint le ruisseau Vanbuskirk au douzième mille. De là faisant un coude très-accentué au nord, elle suit le côté nord des terrains plats et se termine au côté ouest du havre de Pugwash, distance 15½ milles.

La rampe est forte sur cette ligne, étant de 74 pieds sur une section, mais elle peut probablement être réduite à 66 pieds au mille. Quelques-unes des courbes sont aiguës, l'une d'elles ayant un rayon de 1,150 pieds.

Les travaux sur les deux premiers milles sont considérables, il faudra une longue tranchée au sommet de la crête, sur les trois milles suivants ils sont modérés, sauf à la traversée du ruisseau Vanbuskirk et à celle d'un autre cours d'eau au 14<sup>e</sup> mille.

Cette ligne est la plus courte entre l'Intercolonial et le Détroit de Northumberland, et par elle on obtient la plus prompte communication pendant la saison de navigation entre Halifax et Charlottetown et entre Saint-Jean et Charlottetown et l'ouest.

L'évaluation montre la quantité de travaux nécessaires, et le coût par mille est de \$9,947; le coût total du chemin de fer et d'un quai à Pugwash est de \$161,183.

## CHEMIN DE FER DE PUGWASH ET DE LA STATION DE LA RIVIÈRE PHILIPPE.

Cette ligne doit laisser le chemin de fer Intercolonial à la station de la Rivière Philippe qui se trouve à 162 pieds au-dessus du niveau de la mer, et descend à Oxford jusqu'au niveau des eaux, en 4 milles environ, dans ce trajet elle a un second sommet de 133 pieds à franchir.

L'alignement de cette portion de la ligne n'est pas bon, et les rampes sont fortes. Je crois qu'une meilleure route pourrait être tracée en laissant l'Intercolonial à un point situé près du pont qui traverse la Rivière Philippe, et en suivant cette rivière soit d'un côté soit de l'autre, selon qu'il serait jugé plus convenable, jusqu'à Oxford.

La ligne projetée, après avoir traversé la Rivière Philippe à Oxford, est maintenue dans la vallée de cette rivière par une hauteur au sud, connue sous le nom de Patton's Hill. Elle quitte la vallée au ruisseau McCormack près de Port Philippe, et atteint le côté ouest du havre de Pugwash par une ligne très droite.

S'il était plus tard jugé à propos de prolonger cette ligne jusqu'à Wallace, il serait nécessaire de jeter un pont tournant très dispendieux sur la rivière Pugwash près de la ville de ce nom.

Une ligne remplaçant celle-ci pourrait être tracée d'Oxford à Wallace, passant au sud de Patton's Hill, traversant la rivière Pugwash au point où la marée cesse de se faire sentir et se rondant de là à Wallace, avec un court embranchement sur Pugwash.

Les travaux sur cette ligne sont généralement sérieux, à l'exception de cinq milles où ils sont légers. La ligne traverse plusieurs ravins profonds exigeant une quantité considérable de structures à chevalets, ce qui est une objection contre elle.

Il est probable que la ligne suggérée, au sud de Patton's Hill, serait plus favorable.

L'évaluation indique la quantité probable des travaux nécessaires, et le coût pur mille est de \$10,400. Le coût total du chemin de fer et du quai à Pugwash est de \$199,410.

## CHEMIN DE FER DU CAP TRAVERSE À LA LIGNE DU COMTÉ.

Cette ligne est destinée à relier le quai au Cap Traverse avec le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, à la station de la ligne du comté.

Peu après avoir laissé le quai, la ligne fait un détour vers le nord pour traverser une crête élevée qui court parallèle à la côte sur une distance de plusieurs milles. Le point le plus bas de cette hauteur, dans les environs de la ligne, est à 148 pieds au-dessus du niveau de la mer, c'est à cet endroit qu'il est proposé de la faire passer.

Elle se dirige ensuite vers le nord-est afin d'éviter une hauteur vers son sixième mille et afin d'obtenir un endroit favorable pour traverser le ruisseau Wright. Une colline élevée à l'est, la fait courber vers le nord-ouest sur une courte distance, ensuite elle suit un tracé très direct vers la station de la ligne du comté.

Les travaux sur cette ligne sont légers excepté dans la vallée du Ruisseau Wright et à la rivière Dunk. Trois ponts sont nécessaires; deux à armature, de 30 pieds d'ouverture, supportés par des chevalets, et un pont, système Horne, à armature aussi, d'une ouverture de 50 pieds. Les autres structures sont légères.

L'évaluation donne la quantité de travaux de chaque espèce, et le nombre de stations et d'évitements proposés.

Le coût par mille est de \$8,929, et les dépenses totales pour les chemins de fer et le quai au cap Traverse est de \$197,055.

Ceci est la route la plus courte et la plus économique pour relier le quai au cap Traverse avec le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Toutes les autres lignes seraient beaucoup plus dispendieuses.

J'attache au rapport un tableau indiquant les distances, par les diverses routes, de Halifax à Charlottetown, et de Saint-Jean à Charlottetown, avec les distances par voie ferrée et par eau, et un calcul du temps nécessaire pour faire les différents voyages.

TABLEAU des distances et du temps entre Halifax et Charlottetown et Saint-Jean et Charlottetown.

Stations.		Ch. de fer. — Milles.	Par eau. — Milles.	Total. — Milles.	Temps.
De	A				
					H. M.
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax .....	Pictou .....	113		113	5 10
Pictou .....	Georgetown .....		43 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{2}$	3 45
Georgetown .....	Charlottetown .....	46		46	3 00
		159	43 $\frac{1}{2}$	202 $\frac{1}{2}$	11 55
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax .....	Pictou .....	113		113	5 10
Pictou .....	Charlottetown .....		50	50	4 30
		113	50	163	9 40
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax .....	Thomson .....	103		103	4 18
Thomson .....	Wallace .....	19		19	0 52
Wallace .....	Charlottetown .....		37	37	3 25
		122	37	159	8 35
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax .....	Thomson .....	103		103	4 18
Thomson .....	Pugwash .....	15 $\frac{1}{2}$		15 $\frac{1}{2}$	0 42
Pugwash .....	Charlottetown .....		42 $\frac{1}{2}$	42 $\frac{1}{2}$	3 45
		118 $\frac{1}{2}$	42 $\frac{1}{2}$	161 $\frac{1}{2}$	8 45
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax .....	Pugwash .....	118 $\frac{1}{2}$		118 $\frac{1}{2}$	5 00
Pugwash .....	Victoria .....		27	27	2 25
Victoria .....	Charlottetown .....	43 $\frac{1}{2}$		43 $\frac{1}{2}$	2 49
		162 $\frac{1}{2}$	27	189 $\frac{1}{2}$	10 14
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax .....	Amherst .....	138		138	5 40
Amherst .....	Cap Jourmain .....	32		32	1 30
Cap Jourmain .....	Cap Traverse .....		9 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	0 47
Cap Traverse .....	Charlottetown .....	43		43	2 48
		213	9 $\frac{1}{2}$	222 $\frac{1}{2}$	10 45
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean .....	Shédiac .....	108		108	5 00
Shédiac .....	Summerside .....		40	40	3 30
Summerside .....	Charlottetown .....	49		49	2 35
		157	40	197	11 05
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean .....	Amherst .....	138		138	6 00
Amherst .....	Cap Jourmain .....	32		32	1 30
Cap Jourmain .....	Cap Traverse .....		9 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	0 47
Cap Traverse .....	Charlottetown .....	43		43	2 48
		213	9 $\frac{1}{2}$	322 $\frac{1}{2}$	11 05

TABLEAU des distances et du temps entre Halifax et Charlottetown et Saint-Jean et Charlottetown.—Fin.

Stations.		Ch. de fer.	Par eau.	Total.	Temps.
De	A	Milles.	Milles.	Milles.	
					H. M.
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean.....	Thomson.....	173		173	7 54
Thomson.....	Pugwash.....	15½		15½	0 42
Pugwash.....	Victoria.....		27	27	2 25
Victoria.....	Charlottetown.....	43¾		43¾	2 49
		232½	27	259½	13 50
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean.....	Thomson.....	173		173	7 54
Thomson.....	Pugwash.....	15½		15½	0 42
Pugwash.....	Charlottetown.....		42¾	42¾	3 45
		188½	42¾	231½	12 21
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean.....	Pugwash.....	173		173	7 54
Pugwash.....	Wallace.....	19		19	0 52
Wallace.....	Charlottetown.....		37	37	3 25
		192	37	229	12 11

D'après les tableaux précédents on voit que les distances les plus courtes et le temps le plus rapide des voyages se rencontrent sur la route de Halifax à Charlottetown *via* Wallace ou Pugwash et de Saint-Jean à Charlottetown *via* Shélicac ou le cap Traverse.

Mais la route qui accommoderait le plus uniformément Halifax et Saint-Jean serait celle par voie ferrée à Wallace et Pugwash, et ensuite par bateau à vapeur à Charlottetown.

Si la route du cap Traverse était choisie, il faudrait une heure de plus pour faire le voyage de Saint-Jean à Charlottetown et de là à Halifax que par la route de Pugwash ou de Wallace; mais les raccordements par la route du cap Traverse seraient plus certains à cause du court trajet par mer, 9½ milles. Suivant les arrangements d'été ordinaires, il y a une perte de trois heures dans le voyage de Saint-Jean à Charlottetown, et de douze heures dans celui de Québec et de l'ouest à Charlottetown; ce délai serait épargné, et les malles seraient délivrées douze heures plus tôt qu'à présent par la construction d'une ligne *via* le cap Traverse.

Cette route est aussi la seule convenable à la traversée de la terre ferme à l'île en hiver au moyen de bateaux-traineaux. La ligne la plus convenable au vapeur *Northern Light* paraît être entre Pictou et Georgetown, et il est possible que celle entre Pugwash et Victoria, près de Crapaud, tienne le second rang.

Un chemin de fer de Victoria à la station de la ligne du comté sur l'île du Prince-Edouard aurait une longueur d'environ douze milles, mais la construction en serait un peu coûteuse parce que le terrain est accidenté le long de la route.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

HENRY A. F. McLEOD, I.C.

F. BRAUN, écr., secrétaire des Travaux publics.

QUESTIONS À ÊTRE POSÉES RELATIVEMENT À LA TRAVERSÉE D'HIVER ENTRE LE CAP TRAVERSE ET LE CAP TOURMENTE.

1. Où demeurez-vous ?
2. Depuis combien de temps y demeurez-vous ?
3. Avez-vous quelque expérience de la traversée d'hiver aux Caps, et pendant combien de temps ?
4. Dites quel est, dans votre opinion; du côté de l'Île du Prince-Edouard; le point le plus convenable pour une traversée d'hiver ?
5. Donnez les raisons de cette opinion ?
6. Quel est, dans votre opinion, du côté de la terre ferme, l'endroit le plus convenable pour une traversée d'hiver ?
7. Donnez les raisons de cette opinion ?
8. Jusqu'à quelle distance au large du cap Traverse et de la pointe Carlton les bordages de glace se forment-ils ?
9. A quelle date généralement cette glace se forme-t-elle et à quelle date disparaît-elle ?
10. Jusqu'à quelle distance au large des caps Jourimain et Tourmente les bordages de glace se forment-ils ?
11. A quelle date généralement cette glace prend-elle, et à quelle date disparaît-elle ?
12. Quel tirant d'eau serait le plus convenable, dans votre opinion, pour un vapeur, dans les deux services d'hiver et d'été ?
13. Un bassin taillé dans les bordages, de chaque côté du détroit, serait-il de quelque utilité au vapeur; ces bassins peuvent-ils être taillés facilement; un bateau serait-il aussi en sûreté aux Caps qu'au large de Georgetown ?
14. Un vent violent peut-il pousser la glace flottante contre la marée ?
15. Dans quelle direction la glace est-elle entraînée définitivement; quelle est la direction habituelle du vent en hiver ?
16. Avec des vents de l'ouest, où pourrait aborder le vapeur avec plus de sûreté, et en quel endroit avec des vents de l'est, de chaque côté du Déroit ?
17. Un vapeur pourrait-il traverser avec plus de sûreté sur aucun point entre le Cap Traverse et Crapaud sur l'Île du Prince-Edouard, et le cap Tourmente et Pugwash sur la terre ferme, qu'aux Caps ?
20. En quels endroits la glace se porte-t-elle avec le plus de violence du côté de l'Île du Prince-Edouard ?
21. En quels endroits la glace se porte-t-elle avec le plus de violence du côté du Nouveau-Brunswick ?
22. Quelle est l'épaisseur habituelle de la glace dans le détroit, aux Caps ?
23. Avez-vous connaissance qu'elle ait jamais touché le fond du détroit ?
24. Quelle est l'espèce de glace qui offre le plus d'avantage pour la traversée au moyen de bateaux-traîneaux; quel est le plus grand obstacle; est-ce que beaucoup d'eau libre est un obstacle ?
25. En quel endroit est-il le plus probable que la glace se sépare, et laisse de l'eau libre qui permette à un vapeur de traverser d'un côté à l'autre; connaissez-vous quelque endroit où cela se produise à des intervalles réguliers ?
26. Le service actuel des bateaux-traîneaux peut-il être amélioré en aucune manière; si cela se peut, dites comment; de hautes tours de chaque côté avec des feux et des globes-signaux seraient-ils utiles; des hangars à bateaux avec poêles sont-ils nécessaires; deux petits remorqueurs, un de chaque côté seraient-ils utiles ?
27. Eprouve-t-on des difficultés à débarquer les passagers sur les bordages ?
28. Où est le meilleur ancrage de chaque côté—le fond est-il bon ?
29. Ferait-on usage d'un quai pendant les traversées d'hiver sur l'un ou l'autre côté ?
30. Quel est le coût ordinaire d'un voyage; combien de temps prend une traversée ?
31. Quel prix prend-on par passager ?

32. A quelle date et en quel endroit, sur l'île du Prince-Edouard, les premiers câbles télégraphiques ont-ils été posés ?

33. Quel ont été les causes de l'insuccès ?

34. A quelle date et en quel endroit le câble actuel a-t-il été posé, sur l'île du Prince-Edouard ?

35. Comment a-t-il résisté ?

36. A quelle date et en quel endroit sur la terre ferme les premiers câbles ont-ils été posés ?

37. Quelles ont été les causes de l'insuccès ?

38. A quelle date et en quel endroit le câble actuel a-t-il été posé sur la terre ferme ?

39. Comment a-t-il résisté ?

40. Avez-vous jamais traversé sur le *Northern Light* ?

41. Décrivez votre voyage ?

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES RELATIVEMENT À LA TRAVERSE D'HIVER ENTRE LE CAP TRAVERSE ET LE CAP TOURMENTE.

CAP TOURMENTE, 10 octobre 1878.

THOMAS ALLEN—

1. Réside aux Iles Jourimain.

2. A vécu là toujours ; a maintenant 56 ans.

3. A connu, par expérience, la traversée d'hiver pendant toute sa vie. A été autrefois entrepreneur du transport des malles anglaises, et a traversé comme employé sur les bateaux-traîneaux ; a été employé pendant les vingt dernières années à aider les bateaux-traîneaux à transporter les malles aux bateaux, à les en ramener, et à prendre soin des malles.

4. Entre la pointe Amherst et le cap Traverse.

5. Les bordages unis jusqu'à l'eau ; bonne route sur la glace pour les chevaux, et en général bon atterrissage ; c'est l'endroit le plus près de la terre en face.

6. Sur l'île Jourimain, à Money Point, ou entre le phare et le cap Jourimain.

7. Parce que plus au sud on rencontre le courant de la Baie Verte qui entraîne les bateaux dans le détroit et généralement très loin ; la traversée est aussi plus longue au sud. Au nord l'atterrissage est plus facile, et la distance du rivage opposé est moindre. Tous les autres endroits ont été essayés avec les bateaux, mais ont été abandonnés en faveur de celui-ci qui a été préféré pendant les cinquante dernières années.

8. Depuis un quart de mille à un demi-mille.

9. Les bordages se forment du 10 au 20 décembre ; les vents de l'ouest prédominent, ils occasionnent l'échouement du fraïsil sur les bas-fonds et la glace se forme en gagnant le large, elle se brise du 15 au 30 avril, plus tard si la saison retarde ; la glace de la côte ne part que très rarement pendant cet intervalle.

10. Au cap Jourimain sur une distance d'un mille environ, même plus si l'hiver est rigoureux, et au cap Tourmente elle s'avance au large à environ un mille et demi.

11. La glace de la côte se forme du 20 au 31 décembre, si la saison est douce elle ne se forme pas aussi tôt ; les glaces flottantes s'échouent sur le récif qui se trouve à 1½ mille au nord et au large du Cap Jourimain, et sur le récif au large du phare, l'espace entre ces deux points se couvre alors de glace ; en cet endroit la glace fond du 1er au 15 avril, et avec l'aide d'un fort vent de l'ouest ou du sud-ouest, et les grandes marées, les glaces échouées sur les récifs sont emportées, et tout est libre.

12. Un vaisseau à hélice tirant de 8 à 10 pieds d'eau.

13. Un bassin coupé dans la glace abriterait bien le vapeur et pourrait être tenu ouvert ; en certains endroits la glace de la côte n'a que 12 à 18 pouces d'épaisseur et des bassins peuvent y être taillés ; n'a pas traversé dans la glace au large de Georgetown.

14. Des vents violents arrêteront le mouvement de la glace malgré la marée, si le vent se maintient très fort dans la même direction, la glace suivra cette direction sans s'arrêter jusqu'à ce que le vent tombe.

15. Vers le sud-est; des vaisseaux ont été entraînés par les glaces vers le sud-est; les vents prédominants sont ceux de l'ouest et du nord-ouest.

16. Avec des glaces dans le détroit et le vent soufflant sur les bordages de la côte, le vapeur ne pourrait aborder celle-ci; la glace de la côte se forme entre les pointes et n'offre aucune protection.

17. Aucun vapeur ne pourrait traverser dans les grands froids, il pourrait commencer vers le milieu de mars à traverser d'une glace à l'autre; il serait probablement forcé d'arrêter vers la fin de décembre.

18. Ils pourraient commencer de suite.

19. Il n'y a aucun endroit où un steamer peut traverser avec plus de sûreté qu'entre les caps; la distance y est tellement moindre qu'ailleurs, et il y a moins de glace flottante.

20. A la pointe Carleton, et à un moindre degré à la pointe Amherst.

21. Sur le récif à un mille et demi au large du cap Jourimain, et sur le récif au large du phare, la glace s'amoncèle à une grande hauteur. Avec un vent d'est-sud-d'est les grosses glaces arrivent jusqu'en arrière du cap Tourmente et s'échouent sur le rivage à la hauteur du cap.

22. De 2 à 20 pieds.

23. Ne l'a jamais vu s'échouer au milieu du détroit.

24. Lorsque la glace se forme d'abord, qu'il y a peu de neige et que le temps est sec et très froid; quand il y a des passes libre; le fraïsil est le plus grand obstacle; il s'en forme une épaisseur de 2 à 4 pieds, beaucoup d'eau libre avec du vent devient aussi un obstacle que les bateaux-traîneaux ne peuvent surmonter.

25. Ne connaît aucun endroit où la glace s'ouvre ainsi régulièrement.

26. Oui, en construisant des bateaux de types différents pour les divers états dans lesquels se trouve la traversée, pour la neige épaisse, la glace raboteuse, le fraïsil et la glace mince; des tours, des feux et des globes-sigaux seraient très utiles; rien n'est aussi nécessaire que des hangars à bateaux pourvus de poêles; deux petits remorqueurs, un de chaque côté, tenus dans des bassins, au bord libre de la glace de la côte, seraient d'une grande utilité, une communication journalière pourrait être maintenue par ce moyen.

27. Il n'y a pas de difficulté à débarquer les passagers sur la glace.

28. Le meilleur ancrage se trouve au large de l'anse du cap Traverso. Le fond est bon pour le mouillage; du côté du Nouveau-Brunswick, le fond est bon, mais les vaisseaux doivent aller à cinq milles pour trouver de l'abri.

29. Il ne serait d'aucun usage.

30. Le voyage, aller et retour, coûterait de \$20 à \$40; on met trois ou quatre heures à traverser.

31. Deux piastres par passager.

32. Près de la Pointe Amherst.

33. La glace, sur les récifs, l'a brisé.

34. Près de l'habitation Muttart.

35. Aucune difficulté.

36. A Money Point et Moth's Point.

37. La glace, sur les récifs, l'a brisé.

38. Au sud de Moth's Point.

39. Il a été brisé depuis.

THOMAS ALLEN.

BAYFIELD, 11 octobre 1878.

I. SMITH McGLASHURG, ET DAVID WILLIAMS.—

1. Demeurent à Bayfield, Cap Tourmente.

2. McGlashurg a toujours vécu là. David Williams depuis 9 ans.



3. Connaissent par expérience la traversée d'hiver. Ont traversé pendant 15 ans, et huit ans.
4. Entre la pointe Carleton et la pointe Amherst atterrissage chez Newsome, entre ces deux points.
5. C'est l'endroit le plus facile à aborder, et le meilleur pour le départ au voyage de retour, et la glace est unie. Il convient le mieux sous le rapport des marées, et il y a plus de probabilité d'y trouver l'eau libre de glace.
6. Chez Tom Allen sur l'île Jourimain.
7. C'est l'atterrissage le plus près. La glace est raboteuse sur les récifs mais unie de là au rivage. L'endroit est meilleur qu'au cap des Rochers ou à l'anse Peacock.
8. Au cap Traverse, depuis un quart à un demi-mille, et à la pointe Carleton, environ un huitième de mille.
9. Elle se forme vers le 1er janvier et part vers le 1er avril.
10. Au cap Jourimain, elle s'avance d'un demi-mille à un mille au large. Au cap Tourmente, quelque fois il n'y en a pas, elle s'étend quelquefois à un huitième de mille.
11. Se forme du 1er au 15 janvier. S'en va vers le 1er d'avril.
12. 9 pieds en hiver ; 7 pieds en été.
13. Un bassin dans la glace de la côte serait tout-à-fait inutile, parce que de grands bancs s'attachent quelque fois à la glace de la côte et y demeurent pendant des semaines, et emportent avec eux quelquefois en s'en allant une partie des bordages. Le bord libre de ces bordages est généralement épais et ne permettrait pas d'y tailler facilement des bassins. Un vapeur ne serait pas aussi en sûreté aux caps qu'au large de Georgetown, mais à Pictou il serait aussi en sûreté qu'à Georgetown.
14. Un vent très fort arrête la glace. Un vent violent du nord-ouest chasse la glace contre le courant ; mais un vent violent du sud-est ne peut que l'arrêter et produit de l'eau libre.
15. Au sud-est le vent prédominant en hiver est celui du nord-ouest, en été c'est le vent du sud-ouest.
16. Les glaces seraient pressées contre la glace de la côte, et le vapeur ne pourrait par aborder du tout.
17. Aucun vapeur ne pourrait traverser alors. Il pourrait commencer à traverser au milieu de mars ; il serait forcé d'arrêter vers le jour de l'an.
18. Pourrait commencer alors facilement.
19. Il n'y a pas de meilleur endroit à l'est du cap Traverse ; au cap Tourmente il y a plus d'eau libre ; à Pugwash il y a des bas-fonds, et la distance est très-grande.
20. A la Pointe Carleton.
21. A environ un mille au large du Cap Jourimain, sur les récifs.
22. La glace des banquises, de 2 à 3 pieds. Quand elle est amoncelée, de 20 à 30 pieds.
23. Non.
24. De grandes banquises sans neige, et avec des passes libres. Le fraïsil est le plus grand obstacle. Trop d'eau libre avec du vent fort.
25. Il n'y a pas d'endroits semblables.
26. Il peut être amélioré beaucoup. De plus grands bateaux devraient être construits capables de porter six hommes, il traverseraient mieux dans le mauvais temps, ils se tireraient mieux sur la glace. Un des entrepreneurs de la traversée devrait résider du côté du Nouveau-Brunswick. De hautes tours avec des feux et et des globes-sinaux seraient très-utiles. Des hangars à bateaux avec des poêles sont très nécessaires. Les petits remorqueurs ne pourraient être gardés en sûreté.
27. Le débarquement doit se faire promptement quelquefois.
28. De la pointe Amherst au cap Traverse et entre le phare et le cap du Rocher, le fond est bon pour le mouillage.
29. Non.
30. De \$18 à \$20. Temps moyen de la traversée, 1½ heure.
31. \$2.
32. La pointe Carleton.

33. Brisé par la glace sur les récifs.  
 34. A l'habitation Muttart, il y a environ 4 ans.  
 35. Fait bien.  
 36. En bas de chez Tom Allen et à Moth's Point.  
 37. Brisé par la glace sur les récifs.  
 38. En bas de Moth's Point, il y a environ 4 ans.  
 39. A été brisé par la glace sur les récifs une fois.  
 40. David Williams a été à bord du bateau ; à bord du *Northern Light* pendant toute la première saison où le navire a voyagé.  
 41. Traversées ont duré depuis un jour jusqu'à une semaine. L'a vu terriblement serré par les glaces, ses flancs furent forcés en dedans.

J. SMITH McGLASHURG.  
 DAVID WILLIAMS.

PUGWASH, 1er novembre 1878.

- Q. Quel est votre nom ?—James Scaman.  
 Q. Où demeurez-vous ?—A la pointe Seaman, à Pugwash.  
 Q. Combien de temps y avez-vous résidé ?—cinquante-cinq ans.  
 Q. Quelle est votre occupation ?—Pilote et cultivateur. J'ai été pilote soixante ans.  
 Q. Avez-vous quelq'expérience de la traversée à l'île du Prince-Edouard en hiver ?—Je n'ai jamais traversé en hiver.  
 Q. Quelle est la meilleure place pour traverser sur la glace en bateau-traineau ?—Entre les caps Tourmente et Traverse.  
 Q. Quelle raison vous porte à le croire ?—C'est que la traversée est plus courte et la meilleure hiver et été.  
 Q. A quelle distance de la pointe Traverse la glace de côte se forme-t-elle ?—Sur une distance d'un demi-mille à un mille.  
 Q. L'eau est-elle profonde au bord de cette glace ?—A la distance d'un demi-mille il y a trois brasses d'eau à marée basse.  
 Q. Quand cette glace se forme-t-elle, en règle générale, et quand se brise-t-elle ?—Elle se forme de Noël au jour de l'an, et se brise de bonne heure en avril.  
 Q. Quel est le tirant d'eau qui conviendrait le mieux à un bateau à vapeur hiver et été ?—De 9 à 10 pieds. Il devront être très fort. Au havre de Pugwash il y a 12 pieds d'eau sur la barre aux basses eaux dans les grandes marées.  
 Q. Un bassin dans la glace de côte serait-il utile à un vapeur—pourrait-on en tailler un facilement ?—Le bassin serait sujet à se remplir de glaces flottantes qui se cimentent au bordage de glace. La glace de la côte a deux pieds d'épaisseur.  
 Q. La glace dériverait-elle avec le courant à l'encontre d'un vent prédominant Elle ne le pourrait pas.  
 Q. Dans quelle direction les glaces sont-elles emportées définitivement, et quelle est la direction habituelle du vent en hiver ?—Vers l'est. Les vents prédominants en hiver sont ceux du nord et du nord-ouest.  
 Q. Si le vent portait sur la glace de la côte un vapeur pourrait-il aborder et débarquer ?—Il pourrait aborder ici mieux qu'à Pictou, parce que les glaces ne seraient pas très pressées ici.  
 Q. Un vapeur pourrait-il traverser dans les plus grands froids, et s'il ne peut pas, à quelle date pourrait-il commencer à traverser et quand aura-t-il à s'arrêter ?—Non, il ne pourrait pas traverser, ce serait dangereux. Il pourrait traverser jusqu'au 15 décembre et recommencer le 10 d'avril.  
 Q. Pourrait-on se servir de bateaux-traineaux entre Pugwash et Crapaud ?—Non, la distance est trop grande pour le faire avec sécurité.  
 Q. Où la glace s'amoncèle-t-elle avec le plus de force ?—Sur le récif au nord du phare ; elle s'amoncèle jusqu'au rivage.  
 Q. En quel endroit la glace est-elle sujette à s'ouvrir de manière à permettre à un vapeur de traverser d'une rive à l'autre ?—Je ne connais aucun endroit semblable ; tout dépend du vent, et la glace marche en bloc.

Q. Où est le meilleur mouillage à Pugwash?—Les petits bâtiments peuvent mouiller partout dans le chenal; les gros mouillent vis-à-vis le phare.

Q. Un quai serait-il utile en hiver?—Il ne serait d'aucune utilité quelconque et serait couvert de glace.

Q. Quelle est dans votre opinion, la meilleure méthode pour traverser le Détroit en hiver?—En bateaux-traîneaux entre les caps Traverse et Tourmente.

JAMES SEAMAN, *pilote* No. 1.

PUGWASH, 1er novembre, 1878.

Q. Quel est votre nom?—Angus Beaton.

Q. Où demeurez-vous?—A Pugwash.

Q. Depuis combien de temps y demeurez-vous?—Depuis environ 49 ans.

Q. Quelle est votre occupation?—J'ai navigué en mer pendant 32 ans et je suis pilote depuis 4 ans.

Q. Avez-vous quelque expérience de la traversée à l'Île du Prince-Edouard en hiver?—Je n'ai jamais traversé en hiver.

Q. Quelle place croyez-vous la meilleure pour la traversée des bateaux-traîneaux sur la glace?—Entre les caps Tourmente et Traverse.

Q. Quelles sont vos raisons pour cette opinion?—Parce que c'est la traverse la plus courte.

Q. Jusqu'à quelle distance de la pointe Scaman les bordages de glace se forment-ils?—Depuis un demi-mille jusqu'à trois-quarts de mille.

Q. L'eau est-elle profonde au bord de cette glace?—Elle a environ cinq brasses de profondeur.

Q. A quelle époque cette glace se forme-t-elle généralement, et quand se brise-t-elle?—Elle se forme vers le milieu de décembre et se brise vers le milieu d'avril.

Q. Quel tirant d'eau devrait avoir un vapeur hiver et été?—En hiver environ 17 pieds, et en été 12 à 8 pieds.

Q. Un bassin dans la glace serait-il utile à un vapeur, et pourrait-on en tailler un facilement?—Oui, il pourrait s'en tailler un lui-même. Les banquises flottantes ne restent pas longtemps attachées à la glace de la côte. Un changement de vent les emporte. La glace de la côte a rarement plus d'un pied d'épaisseur.

Q. La glace flotterait-elle avec la marée contre un vent habituel et continu?—Elle ne le pourrait pas.

Q. Dans quelle direction la glace est-elle entraînée définitivement?—Vers l'est. Le courant se dirigeant vers l'est est plus fort que celui qui va vers l'ouest.

Q. Quel est le vent prédominant en hiver?—Le vent prédominant est à peu près nord-ouest.

Q. Si le vent portait sur la glace de la côte, un vapeur pourrait-il aborder et débarquer ses passagers?—Cela dépendrait de la quantité de glace qu'il y aurait dans le détroit. La position de la glace dépend entièrement du vent. Avec des vents habituels de l'ouest l'eau est libre de la glace de la baie Verte, c'est-à-dire entre le cap Tourmente et Pugwash; entre les caps il y a presque toujours de la glace.

Q. Un vapeur pourrait-il traverser dans les froids les plus vifs; si non, à quelle date pourrait-il généralement commencer à traverser et quand serait-il forcé d'arrêter?—Cela dépend des saisons; quelquefois il pourrait le faire, et quelquefois il serait forcé d'arrêter. Il pourrait commencer à traverser vers le 20 avril, et il pourrait être forcé d'arrêter vers le commencement de février. Il pourrait, suivant moi, faire mieux ici qu'entre Picton et Georgetown.

Q. Pourrait-on se servir de bateaux-traîneaux entre Pugwash et Crapaud?—Non, la distance est trop grande.

Q. Où la glace s'empile-t-elle le plus?—Sur le récif au nord-est du phare.

Q. Où est le meilleur ancrage?—A un demi-mille en dedans de la pointe où est le phare, dans la direction du nord-est.

Q. Un quai serait-il utile en hiver?—Non, il ne serait d'aucune utilité.

Q. Dans votre opinion, quelle méthode est la meilleure pour traverser le détroit en hiver ?—Au moyen de bateaux-traîneaux entre les Caps si l'on veut un service sûr et régulier.

ANGUS BEATON.

PUGWASH, 1er novembre 1878.

Q. Quel est votre nom ?—Jesse C. Black.

Q. Où demeurez vous ?—Je demeure à Pugwash.

Q. Combien de temps y avez-vous résidé ?—Quatorze ans.

Q. Quelle est votre occupation ?—Cultivateur ; ma ferme est dans une position élevée, et on y a une très bonne vue du détroit jusqu'à l'Isle.

Q. Avez-vous quelque expérience de la traversée sur la glace, pour passer à l'Isle du Prince-Edouard ?—Oui, J'ai traversé six fois, j'ai demeuré dans l'Isle.

Q. Quel est le meilleur endroit pour traverser sur la glace en bateaux traîneaux ?—Entre les caps Traverse et Tourmente.

Q. Quelle raison avez-vous pour cette opinion ?—La glace est meilleure et plus forte en cet endroit, et la traversée est plus courte. A mer haute il semble qu'il n'y a pas de courant, d'après ce que j'ai vu.

Q. Jusqu'à quelle distance de la pointe Seaman les bordages de glace se forment-ils ?—Environ un quart de mille.

Q. Comme règle générale, quand cette glace se forme-t-elle et quand part-elle ?—Elle se forme vers le 1er janvier, et part vers le 1er avril.

Q. Combien serait-il convenable qu'un vapeur tirât d'eau en hiver et en été ?—10 pieds.

Q. Un bassin taillé dans la glace serait-il utile à un vapeur ?—Cela serait bien utile. Le bateau pourrait le tenir ouvert s'il y venait souvent.

Q. Peut-on couper un bassin facilement ?—Les banquises venant du large ne resteraient pas longtemps accolées à la glace de la côte.

Q. La glace marcherait-elle avec la marée en dépit d'un vent contraire ?—Non, elle ne marche pas contre le vent.

Q. Dans quelle direction la glace est-elle emportée définitivement, et quelle est la direction habituelle du vent en hiver ?—Je ne sais quelle est la direction que suit la glace en définitive. Le vent prédominant en hiver est celui du nord-ouest.

Q. Si le vent portait sur la glace de la côte, un bateau à vapeur pourrait-il aborder pour débarquer ses passagers ?—Il le pourrait à Pugwash ; je ne sais s'il pourrait le faire du côté de l'Isle.

Q. Aucun bateau à vapeur pourrait-il traverser au cœur de l'hiver ?—Il pourrait naviguer aux environs de Pugwash, je ne sais s'il pourrait traverser dans l'Isle.

Q. Pourrait-on se servir de bateaux-traîneaux entre Pugwash et Crapaud ?—Non, il y a trop d'eau libre.

Q. Où la glace s'empile-t-elle en plus grande quantité ?—Il y a un petit amoncellement sur le récif au nord-est du phare.

Q. En quelle place la glace est-elle sujette à s'ouvrir, pouvant permettre à un vapeur de traverser d'un rivage à l'autre ?—Je ne sais aucun endroit où cela se produit régulièrement.

Q. Un quai serait-il utile en hiver ?—Non.

Q. Que regardez-vous comme le meilleur moyen de traverser le Détroit en hiver ?—Traverser au moyen de bateaux-traîneaux aux caps, en améliorant le service autant que possible.

JESSIE C. BLACK.

PUGWASH, 1er novembre 1878.

John J. Seaman, ayant lu les propositions données par son père, James Seaman, s'accorde avec lui, sauf sur les points suivants, savoir :

1. Un bateau à vapeur en hiver devrait tirer de 12 à 14 pieds d'eau.

2. La profondeur de l'eau sur la barre, au havre de Pugwash est 14 pieds aux eaux basses dans les grandes marées.

3. La glace de la côte est d'un pied d'épaisseur en dehors du havre.

4. Un vapeur pourrait voyager jusqu'au milieu de janvier, et recommencer vers le milieu de février.

A été pilote diplômé depuis trente ans.

JOHN SEAMAN, *pilote No. 2.*

CAP TRAVERSE, 11 novembre 1878.

ARTHUR IRVING et LEWIS MUTTART.

1. Tous deux résident au cap Traverse.

2. Arthur Irving depuis l'âge de cinq ans, Lewis Muttart est né ici, et y a toujours résidé.

3. Tous deux en ont eu une longue expérience. A. Irving pendant 39 ans, et L. Muttart a eu un bateau sous sa charge pendant 25 ans, mais il connaît la traverse depuis 40 ans.

4. Entre la pointe Amherst et le cap Traverse.

5. Parce que la glace reste plus longtemps ici. Parce que le vent prédominant étant celui du nord-ouest, il est plus aisé d'atterrir ici. La glace, est plus unie pour se servir de chevaux jusqu'au bord de la glace de la côte. Elle se forme du fraïsil, et est moins raboteuse que la glace à l'ouest de Carleton. La distance à la terre ferme est plus courte.

6. Entre le cap Jourimain et le phare sur l'île Jourimain. De fait c'est le seul endroit où le débarquement soit praticable.

7. La glace de la côte se forme plus loin, et elle se trouve plus près de l'île ou plus directement vis-à-vis.

8. A l'est de l'île il y a beaucoup de fraïsil, et la glace de la côte ne se forme qu'en février. Elle se forme alors très-raboteuse de sorte que les chevaux ne peuvent y passer. Nous n'abordons jamais là excepté quand nous y sommes forcés. A l'ouest de l'île, les choses sont un peu mieux, mais la distance est plus grande. A l'est de l'île il y a beaucoup de remous, et le courant de la baie Verte pourrait entraîner les bateaux au large dans le détroit environ un quart de mille.

9. Elle se forme vers le milieu de décembre et se brise vers le milieu d'avril.

10. Jusqu'à environ un mille de Jourimain et à environ un mille et demi du cap Tourmente.

11. Elle se forme, au cap Jourimain, vers le milieu de décembre, et au cap Tourmente vers le 1<sup>er</sup> février. Elle se brise près de Jourimain vers le milieu d'avril et près du cap Tourmente vers le 1<sup>er</sup> avril.

12. Un bateau à hélice devrait tirer 8 à 10 pieds d'eau.

13. Oui, un bassin serait utile. On éprouverait quelque difficulté à tailler des bassins surtout du côté de la terre ferme parce que le bord de la glace de la côte est épais. Il n'y a aucun risque que les bassins soient fermés par le fraïsil ou les glaces flottantes pendant longtemps. Sur la terre ferme l'endroit où il serait plus facile de creuser un bassin serait au large du cap Jourimain. Le vapeur y serait aussi en sûreté qu'à Georgetown. Il y a environ six brasses d'eau au bord de la glace de la côte sur l'île, et trois brasses du côté de la terre ferme.

14. Un vent violent arrête la marche de la glace entraînée par le courant et la retient presque stationnaire. De forts coups de vent du nord-ouest la poussent vers le sud-est, jusqu'à ce qu'ils se modèrent.

15. Vers le sud-est. Le vent du nord-ouest est le vent prédominant, et quelquefois il souffle de l'ouest. Il vente généralement beaucoup en hiver.

16. Si le vent soufflait directement sur la glace de la côte le bateau ne pourrait pas aborder quand il y a des glaces flottantes dans le détroit.

17. Il ne pourrait pas traverser dans les hivers ordinaires. Il pourrait commencer ses voyages au milieu de mars et devrait les cesser vers le milieu de janvier.

18. Oui, il pourrait commencer immédiatement.
19. Il n'y a aucun endroit dans le détroit où un vapeur pourrait faire mieux qu'entre les caps. Avec des vents du nord-est les glaces seraient refoulées sur Pugwash.
20. Au nord de la pointe Carleton.
21. Sur ce récif au large du phare.
22. Depuis un pied jusqu'à 20 pieds.
23. Jamais.
24. Des banquises sans neige. Le fraisil est le plus grand obstacle ; l'eau libre quand il y a du vent est un obstacle.
25. Je ne connais pas de tels endroits.
26. Oui, il peut être amélioré. Les traversées devraient être faites avec deux bateaux à la fois. Il devrait y avoir un assortiment de bateaux propres aux différentes espèces de glaces. De hautes tours, avec lumières, globes-sigaux et trompes de brume seraient très utiles. Des hangars à bateaux avec poêles et gardiens sont en grand besoin et épargneraient beaucoup de voyages. Cinq remorqueurs seraient très utiles et assureraient la traversée tous les jours.
27. Non ; mais il faut des précautions et de la promptitude.
28. A l'anse du cap Traverse. Le fond est très bon. A l'est de Moth's Point, au cap Tourmente, le fond est bon.
29. Non, il ne pourrait pas servir.
30. Le coût par voyage est d'environ \$18. La durée moyenne de la traversée est d'environ cinq heures. Elle se fait quelquefois en 2½ heures, mais elle peut prendre 15 heures.
31. \$2. Beaucoup de personnes sont traversées gratis.
32. Entre Carleton et Amherst. En novembre 1852. Le second câble était trop près du cap Traverse et fut brisé par la glace.
33. Près de la maison de Lewis Muttart, en 1874.
34. Très-bien réussi—rien ne lui est arrivé.
36. A Money Point, sur l'île Jourimain, en novembre 1852. A la maison d'Allen, sur l'île Jourimain, en 1856, et à Moth's Point, au cap Tourmente, vers l'année 1868.
37. Tous ont été brisés par la glace.
38. A l'est de Money Point, en avril 1877.
36. A bien réussi.
40. Arthur Irving a fait un voyage de Georgetown à Pictou, aller et retour.
41. La traversée se fit à bonne heure en janvier. Parti de Georgetown à 6 a.m. arrivé à Pictou vers 2 p.m. ; parti de Pictou vers 3 p.m. arrivé à Georgetown vers 10 a.m. le jour suivant. N'éprouva pas trop de difficultés à traverser ; la glace était mince et facile à briser. En retournant on rencontra de fortes glaces, et le bateau fût forcé d'attendre jusqu'au matin—marcha sous vapeur à travers cinq pouces de fraisil. Il peut se forcer un passage dans quatre pouces de glaces, pas plus. Deux jours avant ce voyage, il tenta de traverser au milieu de glaces du golfe mesurant de 8 à 10 pouces, telle qu'on la rencontre ordinairement entre les caps Traverse et Tourmente, mais il ne put réussir, et fût obligé de retourner à Georgetown.

ARTHUR IRVING,  
LEWIS MUTTART.

PHILIPS S. IRVING—CAP TRAVERSE, 31 novembre 1878.

1. Au cap de la Traverse.
2. A résidé ici pendant 50 ans.
3. A beaucoup d'expérience de la traversée ; en a été le co-entrepreneur pendant 20 ans ; a traversé lorsqu'il n'avait que 18 ans ; en a maintenant 64 ; a aussi voyagé en mer, et a été employé dans l'exploration des côtes du Labrador sous le capitaine Olibar.
4. Pour la traversée en bateau-traîneau à l'anse Carruther, à l'est de Carleton ; en automne et en été au cap Traverse.

5. Parce que la distance au rivage opposé est moindre. De récif en récif, ou d'un bordage à l'autre il n'y a que six milles. L'abord est aussi facile qu'en aucun autre endroit; la glace de côte est unie. Au Cap Traverse le havre est sûr pour les petits bâtiments.

6. A Money Point; chez Tom Allen; sur l'île Jourimain.

7. Parce que ce point est le plus rapproché des pointes Carleton et Amherst; la glace de la côte est bonne; quelquefois on y trace une route que l'on balise de branches d'arbres.

8. A un demi-mille des pointes, ou un peu moins—soit un quart de mille.

9. Elle se forme permanemment vers le 15 janvier et part vers le 1er avril; cela varie suivant les saisons; quelquefois elle part au milieu de l'hiver, emportée par de forts coups de vent du nord-est.

10. Au cap Jourimain plus d'un mille; et à Moth's Point deux milles au moins.

11. Elle se forme au cap Jourimain à peu près au même temps qu'au Cap Traverse et elle se brise vers la fin de mars. Elle est plus sujette à être emportée que celle de l'île, parce qu'il existe un courant fort entre les récifs et le rivage.

12. Un vapeur à hélice tirant dix pieds d'eau en hiver et en été.

13. Un bassin ou dock de chaque côté serait nécessaire, ils peuvent être coupés facilement près du quai du Cap Traverse, et au sud-est du récif de Jourimain, plus à l'ouest la glace est haute; au dehors de ce récif il y a de six à huit brasses d'eau. Le bateau à vapeur serait plus en sûreté à Georgetown; l'eau se maintient libre plus longtemps; en certains hiver elle n'est pas couverte de glace du tout.

14. Il aurait l'effet d'arrêter les glaces et de contrebalancer la marée, mais ne pourrait les chasser devant lui.

15. Du nord au sud-est, vents prédominants, de l'ouest et de nord-ouest.

16. Avec de grands bancs de glaces il ne pourrait aborder, le vent les presse trop les uns contre les autres. Un vapeur ne devrait jamais pénétrer dans les glaces fortes et pressées s'il peut s'en dispenser.

17. Non, il ne pourrait pas traverser régulièrement; il pourrait commencer entre le milieu de mars et le 1er avril; il serait probablement obligé d'arrêter vers la fin de janvier.

18. Oui; immédiatement.

19. Je ne le pense pas; la distance est tellement plus grande.

20. Au cap Traverse et à la pointe Carleton.

21. Sur les récifs, au large de l'île Jourimain.

22. De deux à vingt pieds.

23. Non.

24. Des bancs de glace unie, sans neige; le fraïsil est le plus grand obstacle; de l'eau libre quand il vente est aussi un obstacle.

25. Je ne connais pas d'endroits semblables; tout dépend du vent.

26. Oui; plus de bateaux devraient être employés; deux devraient toujours traverser de compagnie; des flottes en gutta-percha gonflées d'air avec des planches pour traverser le fraïsil, seraient utiles; il faudrait des hangars à bateaux avec poêles et des gardiens; ils seraient utiles quelquefois; des remorqueurs rendraient service.

27. Quelquefois cela est difficile.

28. Près du quai au cap Traverse; le fond est bon en dehors du courant; dans toute la largeur du détroit, fond de glaise ferme; à l'est du cap Jourimain le mouillage est bon aussi.

29. Pas après que la glace de la côte est formée.

30. Environ \$20; de trois à douze heures; durée moyenne de cinq à six heures.

PHILIPS F. IRVING.

VICTORIA, 15 novembre 1878.

SOLOMON J. B. LAIRD.

Q. Où demeurez-vous?—A. Victoria.

Q. Depuis combien de temps y demeurez-vous?—Depuis cinq ans : avant cela j'ai résidé au cap Traverse de la pendant treize ans ; et avant cela à Tryon ; c'est là que je suis né.

Q. Quelle est votre occupation?—Officier de douane ; j'ai été entrepreneur du transport de la maille et l'ai conduite de Tryon à Bedeque pendant trois ans.

Q. Avez-vous quelque expérience de la traversée en terro ferme aux caps en hiver?—Oui, pendant quatre ans, et partie d'une cinquième année, comme patron d'un bateau ou comme matelot, pendant une partie de ce temps j'ai navigué un bateau en opposition.

Q. Quel est le meilleur endroit pour traverser sur la glace en bateau-traineau?—Entre les points Carleton et Amherst sur l'île du Prince-Edouard et entre Money Point et la pointe du Phare, à la pointe Jourimain.

Q. Pour quelle raison?—C'est là que se trouve la plus faible distance d'une terre à l'autre, et c'est la route la plus directe ; là se trouvent les meilleurs endroits pour aborder. La glace est unie à la pointe Amherst ; chez Tom Allen, elle est raboteuse sur les récifs, mais belle en dedans. Le terrain est élevé à la pointe Amherst et offre une bonne vue de la glace.

Q. Jusqu'à quelle distance du cap Traverse et de la pointe Carleton la glace de la côte se forme-t-elle?—Depuis un quart de mille jusqu'à un demi-mille. Quelquefois des banquises d'un demi-mille de largeur se soudent à la glace de la côte et y restent attachées pendant un mois ou plus.

Q. Jusqu'à quelle distance de Money Point et de la pointe du Phare la glace de bordage se forme-t-elle?—Elle se forme jusqu'au bord du récif ; la glace est plus stationnaire de ce côté. Il y a peu d'eau sur le récif à marée basse.

Q. A quelle distance de Victoria et de Tryon la glace de la côte s'avance-t-elle au large?—Environ 3½ milles, et elle demeure là presque tout l'hiver.

Q. Y a-t-il beaucoup d'eau au bord de cette glace à Victoria?—Je ne sais ; je n'ai jamais essayé à m'en assurer.

Q. Quand cette glace se forme-t-elle à Victoria, comme règle générale?—Du milieu de décembre au 12 de janvier environ, et elle se brise du 26 mars au milieu d'avril environ.

Q. Combien d'eau devrait tirer un bateau à vapeur hiver et été?—Un vapeur à hélice, 12 ou 8 pieds. Sur la barre au large de Victoria il y a onze pieds d'eau à marée basse dans les grandes mers.

Q. Un bassin coupé dans la glace de côte serait-il d'aucune utilité à un bateau à vapeur ; et pourrait-on tailler un bassin facilement?—Oui, un bassin serait utile, il faudrait en faire sortir le bateau quelquefois en lui taillant un passage au dehors. Il serait assez difficile de couper des bassins. Les bords de la glace sont épaissis par les glaçons qui s'y entassent ou s'introduisent en dessous.

Q. La glace marcherait-elle avec le courant si un vent fort et continu soufflait d'une direction opposée?—Il faut un vent extraordinairement fort pour s'opposer à la marche de la glace. Mais je l'ai vue chassée dans la même direction pendant plusieurs marées par suite de vents violents.

Q. En quelle direction la glace est-elle entraînée définitivement et quel est le vent prédominant en hiver?—A. l'est et au sud ; les vents prédominants sont ceux de l'ouest et du nord-ouest.

Q. Si le vent soufflait dans la direction de la côte, le steamer pourrait-il approcher pour débarquer les passagers?—Il pourrait le faire ; il ne le pourrait pas cependant si le vent soufflait dans une direction diagonale.

Q. Est-ce qu'un bateau à vapeur pourrait traverser dans les plus grands froids ; et s'il ne le peut pas, à quelle date pourrait-il généralement commencer et quand serait-il obligé de cesser ses voyages?—Je ne crois pas qu'il soit possible de construire un vaisseau capable de traverser dans les grands froids. Il pourrait commencer ses voyages du 1er au 10 mars, et devrait arrêter du 25 janvier au 1er février. Le froid le plus vif se produit avant le 12 février, alors la force de l'hiver est épuisée.



Q. Pourrait-on se servir des bateaux-traîneaux entre Victoria et Pugwash?—Non, la distance est trop grande, cela serait dangereux.

Q. Où les glaces s'amoncellent-elles le plus violemment?—Au large, au sud-ouest des battures de Tryon. Cette batture se prolonge au sud-ouest par une branche qui n'est pas indiquée correctement sur les cartes de Bayfield, cet éperon devrait être examiné et certifié sur les cartes, c'est un récif et un banc de sable sur le trajet suivi par tous les vaisseaux.

Q. En quel endroit les glaces sont-elles sujettes à s'ouvrir avec quelque régularité de manière à permettre à des bateaux à vapeur de traverser d'une rive à l'autre?—Je ne connais aucun endroit semblable; ayant conduit la malle, tel qu'il a été mentionné plus haut, j'ai remarqué tous les endroits où se rencontre le plus d'eau libre. Où l'on voit des amas de glaces brisées à proximité de larges plaines unies, on trouve généralement des passages d'eau libre au renversement de la marée. Ceci se produit aussi fréquemment entre le cap Traverse et Sea Cow Head qu'en aucune autre partie du détroit entre l'île Saint-Pierre et Sea Cow Head. Les mouvements de la glace dépendent en grande partie de la direction et de la force du vent.

Q. Où se trouve le meilleur mouillage à Victoria?—Dans le bassin se trouve un superbe mouillage pour des vaisseaux de 300 tonnes; il y a là 12 goëlettes à l'ancre; 60 ou 70 de ces vaisseaux pourraient mouiller là.

Q. Quel moyen préférez-vous pour traverser le détroit en hiver?—Un bateau à vapeur jusqu'à ce qu'il gèle, et ensuite les bateaux-traîneaux aux caps.

SOLOMON J. B. LAIRD,

*Percepteur de douanes, Crapaud, I.P.E.*

VICTORIA, 15 novembre 1878.

WESLEY MYERS, ABRAHAM MYERS, JOHN B. LEE.

Q. Où demeurez-vous?—Wesley Myers, à Victoria; Abraham Myers, à Crapaud; et John B. Lee à Tryon.

Q. Combien de temps avez-vous demeuré là?—Toute leur vie.

Q. Quelle est votre occupation?—M. Myers, maître du port depuis huit ou neuf ans. Les autres sont cultivateurs.

Q. Avez-vous quelque expérience de la traversée d'hiver?—N'ont jamais traversé dans les glaces en hiver; sont allés sur les bords de la glace de la côte.

Q. Quel est le meilleur endroit pour la traversée en bateaux-traîneaux sur la glace?—Entre les caps.

Q. Quelle est la raison de cette préférence?—Parce que c'est la traversée la plus courte, avec plus de glace et moins d'eau.

Q. Jusqu'à quelle distance de Victoria la glace des bords se forme-t-elle?—Jusqu'à la barre.

Q. A quelle date, en général, cette glace se forme-t-elle, et quand part-elle?—Elle se forme du 20 décembre au 15 février, et se brise du 20 mars au milieu d'avril environ.

Q. Quel serait le tirant d'eau le plus convenable à un vapeur en hiver et en été?—12 pieds d'eau pour un bateau à hélice.

Q. Un bassin dans la glace serait-il utile à un bateau à vapeur, pourrait-on en couper un facilement dans la glace?—Oui on pourrait lui faire un bassin convenable et sûr; aucun danger des glaces à cause des barres s'avancant au-delà du bassin. Il n'y aurait pas grand trouble à couper un bassin, la glace n'ayant qu'une épaisseur d'un à deux pieds.

Q. La glace monterait-elle avec la marée à l'encontre d'un vent continu?—Non, le vent l'arrêterait; il la chasse quelquefois à l'encontre de la marée.

Q. En quelle direction la glace est-elle emportée finalement et quels sont les vents prédominants en hiver?—Au sud-est. Le vent du nord-ouest est le plus fréquent.

Q. Avec un vent soufflant dans la direction de la côte un vapeur pourrait-il aborder et débarquer ses passagers?—Il le pourrait généralement.

Q. Un bateau à vapeur pourrait-il traverser dans les plus grands froids? sinon en quel temps commencerait-il et cesserait-il de traverser?—Il pourrait descendre et remonter le détroit en tout temps. Quel que soit le degré du froid, il y a généralement parlant, en hiver beaucoup d'eau libre entre Crapaud et Pugwash. Abraham Myers habite sur un terrain élevé sur le devant du village de Crapaud et a observé de l'eau libre durant tout l'hiver; en certains jours il n'y a pas d'autre glace en vue que celle des rivages. Wesley Myers a remarqué la même chose. Le détroit paraît se boucher de glace entre les caps. Avec les vents prédominants de l'ouest et du nord-ouest il y a toujours de l'eau libre au large de Victoria.

Q. Pourrait-on se servir de bateaux-traîneaux entre Victoria et Pugwash?—Non, la distance est trop grande.

Q. Où la glace s'entasse-t-elle avec le plus de violence?—Sur l'extrémité ouest du récif de Tryon.

Q. En quel endroit la glace se séparerait-elle probablement, de manière à permettre le passage d'un bateau à vapeur d'une rive à l'autre?—Entre Victoria et Pugwash. L'eau est généralement libre de glace ici. Les marées ont peu d'effet sur les glaces quand il y a du vent.

Q. Un quai serait-il utile en hiver?—Non, d'aucun usage.

Q. Quelle est, suivant votre opinion, la meilleure manière de traverser le Détroit en hiver?—Au moyen d'un bateau à vapeur entre Victoria et Pugwash. Il pourrait faire ses voyages aussi régulièrement que les bateaux-traîneaux aux caps.

WESLEY MYERS.  
ABRAHAM MYERS.  
JOHN B. LEE.

#### CAP TRAVERSE, novembre, 1878.

Q. Combien de temps après (ou avant) la marée basse le courant dans le Détroit change-t-il de direction, du côté de l'île du Prince-Edouard?—Le flot nous arrive du nord-ouest ici et son cours vers le sud-ouest cesse en mer deux heures avant le plein sur la côte; et il cesse de se porter au nord-ouest environ deux heures avant les mortes eaux.

Q. Quelle est la direction du courant depuis le jusant jusqu'au moment du flot?—Pendant le flot le courant se dirige au sud-est, pendant le jusant il suit la direction contraire.

Q. En temps calme, quelle est la vitesse du courant lorsqu'il est dans sa plus grande force et se dirige vers l'est, et quelle est sa vitesse vers l'ouest?—Le courant dans les marées de vives eaux est d'environ trois nœuds et d'environ deux nœuds dans les marées de mortes eaux. Je crois qu'il a la même vitesse à peu près, en temps ordinaire.

Q. Avec un vent frais d'en haut ou d'en bas du Détroit, quelle est la vitesse du courant vers l'est quand il est dans toute sa force, et quelle est sa vitesse vers l'ouest?—Je crois que la glace venant du nord-ouest poussée par le courant et un vent grand frais court vers le sud-est avec une vitesse d'au moins quatre nœuds, et d'environ trois nœuds quand elle va en direction contraire.

PHILIPS F. IRVING.

## CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST.

(via Tidnish, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse).

Ligne principale ..... 34.07 milles.  
 Quai et évitements..... 1.73 "

ÉVALUATION, AVRIL 1879.

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.	Total.
	<i>Droit de passage.</i>	\$ cts.	\$	\$
250 Acres.	Terrain, de \$10 à \$100 par acre.....			8,130
	<i>Abattage et déracinement.</i>			
126 do	Abattage.....	20 00	2,520	
35 do	Déracinement.....	50 00	1,760	4,270
	<i>Clôture.</i>			
2 Milles.	Clôture, en planche.....	2 75	550	
66.14 do	do en perches.....	1 30	8,598	9,148
	<i>Nivellement.</i>			
10,380 Verges c	Excavation dans le roc.....	1 00	10,380	
115,641 do	do en terre, dans les tranchées.....	0 23	26,598	
136,876 do	do en terre, tranchées et fossés latéraux..	0 18	24,638	61,616
	<i>Structures de ponts.</i>			
46 .....	Ponceaux à chevalets.....			
5 .....	Ponts et chevalets.....			15,086
	<i>Passages à niveau.</i>			
23 .....	Passages à niveau pour chemins publics.....		2,065	
101 .....	do à bestiaux.....		1,515	3,580
	<i>Rails en acier et attaches.</i>			
3,079 Tonnes.	Rails en acier (55 lbs. par verge) à.....	27 00	83,133	
90 do ...	Eclisses en acier.....	27 00	2,430	
108 do ...	Carvelles.....	58 00	6,264	
27 do ...	Boulons.....	65 00	1,755	93,582
	<i>Traverses.</i>			
78,760 Chaque.	Traverses.....	0 08		6,300
	<i>Posage de la voie et ballastage.</i>			
3,580 Milles ...	Pose de la voie (y compris les évitements.....	200 00	7,160	
80,550 Verges c	Ballastage.....	0 35	27,193	35,353
	<i>A reporter.....</i>			

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST—*Fin.*EVALUATION, AVRIL, 1879—*Fin.*

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$	\$
	Reporté .....			
	<i>Bâtisses de gares.</i>			
3	Gares à voyageurs et à fret (combinées) au Cap Jourimain, à Port Elgin, à la Baie Verte.....		3,000	
2	Plaques tournantes et hangars au Cap Jourimain et à Amherst.....		2,000	
3	Réservoirs et maisons .....		1,500	
3	Hangars à houille.....		1,500	
3	Plateformes.....		300	
7	Stations à plateformes.....		700	9,000
	<i>Télégraphe.</i>			
34.07	Milles ... Télégraphe .....	100 00		3,407
	<i>Travaux d'art et dépenses contingentes.</i>			
	..... 16½ par cent. ....			41,163
	Total .....			290,635
	Ou \$8,530 par mille, y compris la voie sur le quai et les évitements. ....			
	<i>Quai au Cap Jourimain.</i>			
73,574	Verges c De quai.....	2 00		147,148
	Total au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse <i>viâ</i> Tidnish.....			437,783

HENRY H. MACLEOD.

## CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST.

(Via le lac aux Oies, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse.)

Ligne principale..... 31.10 milles.

Quai et évitements..... 1.50 do

EVALUATION, AVRIL 1879.

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.	Total.
	<i>Droit de passage.</i>	\$ cts.	\$	\$
237 Acres ...	Terrain, de \$5 à \$100 par acre.....			7,480
	<i>Abattage et déracinement.</i>			
135 Acres ...	Abattage.....	20 00	2,700	
40 do ...	Déracinement.....	50 00	2,000	4,700
	<i>Clôture.</i>			
2 Milles ...	Clôture en planches.....	275 00	550	
62.20 do ...	do en perches.....	130 00	8,086	8,636
	<i>Nivellement.</i>			
10,380 Vgs. c.	Excavation dans le roc.....	1 00	10,380	
113,202 do ...	do en terre dans les tranchées. ....	0 23	26,036	
164,439 do ...	do en terre, tranchées et fossés latéraux.	0 18	29,599	66,015
	<i>Structures de ponts.</i>			
45 .....	Ponceaux à chevalets.....			
3 .....	Ponts et chevalets.....		15,363	15,363
	<i>Passages à niveau.</i>			
17 .....	Passages pour chemins publics.....		1,606	
100 .....	do à bestiaux.....		1,500	3,106
	<i>Rails en acier et attaches.</i>			
2,890 Tonnes.	Rails en acier (55 lbs. par verge).....	27 00	78,030	
84 do ...	Eclisses en acier.....	27 00	2,268	
101 do ...	Carvelles.....	58 00	5,858	
26 do ...	Boulons.....	65 00	1,690	87,846
	<i>Traverses.</i>			
73,920 Chaque.	Traverses.....	0 08		5,914
	<i>Pose de la voie et évitements.</i>			
33.60 Milles ...	Pose de la voie (y compris les évitements).....	2 00	6,720	
75,600 Vgs. c.	Ballastage.....	0 35	26,460	33,180
	A reporter.....			

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST—*Fin.*ÉVALUATION, AVRIL 1879—*Fin.*

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$	\$
	Report .....			
	<i>Bâtisses de gares.</i>			
3 .....	Gares à voyageurs et à fret combinées, au cap Jourimain, à Port-Elgin et à Baie Verte.....		3,000	
2 .....	Plaques tournantes et hangars au Cap Jourimain et à Amherst .....		2,000	
3 .....	Réservoirs et maisons.....		1,500	
3 .....	Hangars à houille .....		1,500	
3 .....	Plateformes.....		300	
5 .....	Stations à plateformes .....		500	8,800
	<i>Télégraphe.</i>			
32.10 Milles ...	Télégraphe.....	100 00		3,210
	<i>Travaux d'art, dépenses contingentes.</i>			
	17 pour cent.....			41,522
	Total.....			285,772
	Ou \$8,902 par mille, y compris la voie sur le quai et les évitements.			
	<i>Quai au Cap Jourimain.</i>			
73,574 Vgs. c..	De quai.....	2 00		147,148
	Total au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse <i>via</i> le lac aux Oies.....			432,920

HENRY H. MACLEOD.

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AULAC, NOUV.-BRUNSWICK.

Ligne principale..... 31 33 miles.

Quai et évitements..... 1.67 " "

ÉVALUATION, AVRIL, 1879.

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.	Total.
	<i>Droit de passage.</i>	\$ cts.	\$	\$
234 Acres	Terrain, de \$10 à \$80 par acre.....			8,210
	<i>Abattage et déracinement.</i>			
91 do	Abattage.....	20 00	1,820	
21 do	Déracinement.....	50 00	1,200	2,020
	<i>Clôture.</i>			
2 Milles	Clôture en planches.....	275 00	550	
60.66 do	do en perches.....	130 00	7,886	8,436
	<i>Nivellement.</i>			
13,732 Verg. c.	Excavation dans le roc.....	1 00	13,732	
113,288 do	do en terre dans les tranchées.....	0 23	26,056	
140,778 do	do do et fossés latéraux.....	0 18	25,340	65,128
	<i>Structure de ponts.</i>			
51	Ponceaux à chevalets.....			
2	Ponts et chevalets.....			14,993
	<i>Passages à niveau.</i>			
19	Passages pour chemins publics.....		1,806	
115	do à bestiaux.....		1,725	3,531
	<i>Rails en acier et attaches.</i>			
2,838 Tonnes.	Rails en acier (55 lbs. par verge).....	27 00	76,656	
83 do	Eclisses en acier.....	27 00	2,241	
99 do	Carvelles.....	58 00	5,742	
25 do	Boulons.....	65 00	1,625	86,234
	<i>Traverses.</i>			
72,600 Chaque.	Traverses.....	0 08		5,808
	<i>Pose de la voie et ballastage.</i>			
33 Milles	Pose de la voie (y compris les évitements).....	200 00	6,600	
74,250 Verg. c.	Ballastage.....	0 25	25,988	32,588
	A reporter.....			

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AULAC N.-BRUNSWICK—*Fin*.  
ÉVALUATION, AVRIL, 1879—*Fin*.

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$	\$
	Reporté.....			
	<i>Bâtisses de gares.</i>			
3	Gares à voyageurs et à fret combinées au cap Jourimain, Port Elgin et à la Baie Verte.....		3,000	
2	Plaques tournantes et hangars au cap Jourimain et à Aulac.....		2,000	
3	Réservoirs et maisons.....		1,500	
3	Hangars à houille.....		1,500	
3	Plateformes.....		300	
6	do et stations.....		600	8,900
	<i>Télégraphe.</i>			
31-33	Milles ... Télégraphe.....	100 00		3,133
	<i>Travaux d'art et dépenses contingentes.</i>			
	17 par cent.....			40,796
	Total.....			280,776
	Ou \$8,961 par mile, y compris la voie sur le quai et les évitements.			
	<i>quai au cap Jourimain.</i>			
73,574	Veig. c. De quai.....	2 00		147,148
	Total au N.-Brunswick <i>viâ</i> Aulac.....			427,924

HENRY H. MACLEOD.



## CHEMIN DE FER DE PUGWASH ET THOMPSON, NOUVELLE-ECOSSE.

Ligne principale..... 15.5 milles.  
 Evitements ..... 0.5 mille.

EVALUATION, AVRIL, 1879.

Quantité.	Description.	Rate.	Montant.
		\$ ts.	\$
30 Acres.....	Abattage.....	20 00	600
47 do .....	do .....	15 00	705
163,747 Verges c....	Cuvrage en terre.....	0 23	37,662
20,600 do .....	Fossés et excavation d'emprunt .....	0 18	3,600
755 Pieds lin....	Chevalets.....	8 00	6,200
1 .....	Ponceaux sur chevalets.....		80
270 Verges c....	Maçonnerie, 3e classe.....	4 00	1,080
10 Acres .....	Déracinement.....	50 00	500
2 Milles .....	Clôture.....	275 00	550
29 do .....	do .....	130 00	3,770
36,000 Verges c....	Ballastage.....	0 35	12,600
35,200 Chaque ...	Traverses.....	0 08	2,816
16 Milles.....	Rails d'acier, 55 lbs à la verge, et attaches.....	2,610 00	41,760
16 do .....	Pose de la voie.....	200 00	3,200
127 Acres .....	Droit de passage .....	30 00	3,810
155 Milles .....	Télégraphe.....	100 00	1,550
.....	Bâtiments de gares.....		7,000
10 .....	Traverses de routes publiques.....	100 00	1,000
	Travaux d'art et dépenses contingentes—20 pour cent. ....		25,700
	Total.....		154,183
	Ou \$9,947 par mille, y compris les voies d'évitement...		
	Quai à Pugwash .....		7,000
	Total .....		161,183

HENRY H. MACLEOD.

CHEMIN DE FER DE PUGWASH ET DE LA STATION DE LA RIVIÈRE  
PHILIPPE, NOUVELLE-ÉCOSSE.

Ligne principale.....18.50 milles.  
Voies d'évitement..... 1.50 "

ÉVALUATION, AVRIL, 1879.

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.
		\$ cts.	\$ cts.
78 Acres	Abattage.....	20 00	1,560
39 do	do.....	18 00	702
15 do	Déracinement.....	50 00	750
2 Milles	Clôture.....	275 00	550
35 do	do.....	130 00	4,550
102,040 Verges c.	Ouvrages en terre dans les tranchées.....	0 23	23,470
45,887 do	do fossés d'excavation d'emprunt.....	0 18	8,260
12,000 do	Excavation dans le roc.....	1 00	12,000
500 do	Maçonnerie, 2e classe.....	5 00	2,500
500 Pieds lin.	Ponts sur pilotis.....	10 00	5,000
500 do	Chevalets.....	15 00	7,500
11 chaque	Ponceaux sur chevalets.....	120 00	1,320
17 do	do.....	80 00	1,362
20 Milles	Rails en acier, 55 lbs par verge, et attaches.....	2,610 00	52,200
45,000 Verges	Bulstige.....	0 35	15,750
44,000 chaque	Traverses.....	0 08	3,520
20 Milles	Pose de la voie.....	200 00	4,000
4 chaque	Traverses de routes publiques.....	100 00	400
40 do	Traverses à bestiaux.....	15 00	600
150 Acres	Droit de passage.....	30 00	4,500
	Bâtisses de gares, etc.....		8,000
18½ Milles	Télégraphe.....	100 00	1,850
	Travaux d'art et dépenses contingentes, 20 p. c. ....		32,068
	<b>Total</b> .....		<b>192,410</b>
	Ou \$10,400 par mille, y compris les voies d'évitement.		
	Quai à Pugwash.....		7,000
	<b>Total</b> .....		<b>199,410</b>

HENRY H. MACLEOD.

CHEMIN DE FER DU CAP ET DE LA STATION DE LA LIGNE DE COMTÉ, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Ligne principale ..... 11.44 milles.  
 Quai et voies d'évitement ..... 0 80 "

EVALUATION, MARS, 1879.

Quantité.	Description.	Prix.	Montant.	Total.
<i>Droit de passage.</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$
15.71 Acres ...	Terres défrichées.....	60 00	943 00	
49.02 do ...	do .....	40 00	1,961 00	
14.30 do ...	Terres boisées.....	20 00	386 00	3,290
<i>Abattage et déracinement.</i>				
19 Acres ...	Abattage.....	20 00	380 00	
6 do ...	Déracinement.....	50 00	300 00	680
<i>Clôture.</i>				
22.88 Miles ...	Clôture (un côté).....	130 00		2,975
<i>Nivellement.</i>				
7,550 Vgs. c.	Excavation dans le roc.....	1 00	7,550 00	
36,369 do ...	do en terre, dans les tranchées.....	0 20	7,274 00	
40,970 do ...	do tranchées et fossés latéraux, etc.....	0 15	6,146 00	20,970
<i>Structure de ponts.</i>				
15 .....	Ponceaux sur chevalets.....			6,357
3 .....	Ponts et chevalets.....			
<i>Passages à niveau.</i>				
10 .....	Passage pour chemins publics.....		906 00	
28 .....	Passages à bestiaux.....		420 00	1,326
<i>Rail en acier et attaches.</i>				
10.53 Tonnes.	Rails en acier (55 lbs. par verge).....	27 00	28,431 00	
30 do ...	Eclisses en acier.....	27 00	810 00	
36 do ...	Carvelles.....	58 00	2,088 00	
9 do ...	Boulons.....	65 00	585 00	31,914
<i>Traverses.</i>				
26,928 Chaque.	Traverses.....	0 08		2,154
<i>Pose de la voie et ballastage.</i>				
12.24 Miles ...	Pose de la voie (y compris les évitements).....	200 00	2,448 00	
24,480 Vgs. c.	Ballastage.....	0 35	8,568 00	11,016
A reporter.....				

CHEMIN DE FER DU CAP TRAVERSE DE LA STATION DE LA LIGNE  
DU COMTE.—*Fin.*

Quantité.		Description.	Prix.	Montant.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$
		Report .....			
		<i>Bâtisses de gares.</i>			
1		Gare à voyageurs et à fret (combinée), au Cap Traverse .....		1,000 00	
1		Plaque tournante et hangar.....		1,000 00	
1		Réservoir et maison.....		500 00	
1		Hangar à houille.....		500 00	
1		Plateforme .....		100 00	
2		Plateforme et stations .....		200 00	
					3,300
		<i>Télégraphe</i>			
11.44	Milles...	Télégraphe.....	100 00		1,144
		<i>Travaux d'art et dépenses contingentes.</i>			
		20 par cent.....			17,025
		Total.....			102,151
		Ou \$8,929 par mille (y compris la voie sur le quai et les évitements) .....			
		<i>Quai au Cap Traverse.</i>			
47,452	Vgs. c.	De quai .....	2 00		94,904
		Total sur l'Île du Prince-Edouard.....			197,055

HENRY H. MACLEOD.

---

**RAPPORT**  
DU  
**COMITÉ SPÉCIAL**  
SUR LE  
**COMMERCE INTER-PROVINCIAL**  
AVEC LES TÉMOIGNAGES.

---

**ORDRE DE RENVOI.**

CHAMBRE DES COMMUNES, lundi 5 mars 1883.

*Résolu*,—Qu'il soit nommé un comité spécial chargé de s'enquérir et de faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour développer le commerce interprovincial, augmenter davantage les recettes et le trafic de l'Intercolonial en transportant les produits d'Ontario et de Québec dans les provinces maritimes et Terre-Neuve, et en rapportant du fret de retour.

Mercredi, 7 mars 1883.

*Ordonné*,—Que MM. Burpee (St. Jean),  
“ Desjardins,  
“ Farrow,  
“ Gunn,  
“ Laurier,  
“ McCallum,  
“ Mitchell,  
“ Paint,  
“ Richey et  
“ White (Cardwell),

composent le dit comité.

Attesté,

J. G. BOURINOT, *greffier*.

Jeudi, 8 mars 1883.

*Ordonné*,—Que le dit comité ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents.

Attesté,

J. G. BOURINOT, *greffier*.

---

## RAPPORT.

Le comité spécial chargé de s'enquérir et de faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour développer le commerce interprovincial, augmenter davantage les recettes et le trafic de l'Intercolonial en transportant les produits d'Ontario et de Québec dans les provinces maritimes et Terre-Neuve, et en rapportant du fret de retour, présente le rapport suivant :—

Des personnes venant de diverses parties de la Confédération et parfaitement renseignées sur le trafic qui a cours entre les provinces de Québec, Ontario, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard, ont comparu devant le comité; et après les avoir interrogées sur l'augmentation de ce trafic depuis l'union des provinces en 1867, sur son état actuel, ses chances d'augmentation et les conditions qui peuvent nous faire espérer de le voir se développer bien davantage, le comité est heureux de pouvoir déclarer que, sur tous ces points, la preuve faite devant lui paraît être très importante et des plus encourageante.

Ainsi, par exemple, il est démontré qu'en 1866, la valeur des articles importés du Canada dans les provinces maritimes n'atteignait que le chiffre de \$1,200,000, tandis qu'en 1882, ces importations se sont élevées à la somme de \$22,000,000; et bien que le plus fort courant commercial se dirige de l'ouest vers l'est, néanmoins l'on constate que l'importation du charbon de la Nouvelle-Ecosse dans la province de Québec a considérablement augmenté pendant ces dernières années, et que le commerce du hareng et de la morue du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse s'est, suivant l'expression de l'un des témoins, "développé dans de grandes proportions." "Le trafic inter-provincial," dit-il, "augmente tous les jours, et les relations entre les provinces sont bien plus satisfaisantes qu'elles ne l'étaient il y a quelques années."

Suivant un autre, "un trafic considérable de poisson, d'huile, de denrées des Indes Occidentales et de charbon se dirige déjà vers l'ouest jusqu'à Montréal." "L'on se rend compte, toutefois, que ce mouvement commercial est loin d'avoir atteint son apogée, et qu'il s'accroîtra indubitablement, à mesure que l'on fera disparaître les obstacles qui s'opposent à son développement.

Tous les témoins s'accordent à dire que ce commerce ne jouit pas actuellement de toutes les facilités qu'il devrait avoir. Les chemins de fer, suivant eux, ne peuvent fournir à la demande. Les marchands et autres personnes qui ont été interrogés, déclarent que le Grand-Tronc ne peut suffire aux besoins. L'un d'eux, comme on peut le voir, s'exprime en ces termes : "Nous avons des marchandises expédiées il y a deux mois de London à Québec dont nous ne pouvons encore avoir aucune nouvelle et, avant mon départ, il y en avait aussi une quantité assez considérable en route depuis un mois. Il en a été ainsi tout l'hiver. Nous avons un client à Chatham à qui nous vendons beaucoup. Nous lui avons expédié dernièrement cinq wagons de marchandises qui ne lui sont pas encore parvenus, bien qu'ils soient sur le chemin quelque part depuis environ six semaines."

Un autre dit : "A Toronto nous sommes à une distance de 800 à 1,300 milles de Halifax et durant la saison d'hiver, surtout cet hiver, les retards nous ont causé beaucoup d'embarras. Nos expéditions ont mis jusqu'à six semaines à parvenir à destination. C'est là un des grands empêchements du commerce. L'été, le transport se fait souvent en 15 et quelque fois en 10 jours."

Et encore : "Vous n'avez pas d'idée des tracas auxquels nous sommes exposés. Nous avons des difficultés exceptionnelles à maintenir ce commerce. Tout récemment il y avait, dans un seul dépôt, 136 wagons chargés attendant le départ. Ce n'est pas la faute du Grand Tronc, parce que tout son matériel roulant est sans cesse en mouvement.

Un autre parle d'un encombrement récent de wagons de charbon à la jonction de la Chaudière. Pour dégager la voie, les autorités de l'Intercolonial offrirent leurs propres locomotives, si le Grand-Tronc voulait leur permettre de charroyer le charbon, sur son chemin, jusqu'à Montréal, et de ramener leurs wagons. Et le même témoin

mentionne une lettre d'un correspondant de Chicago dans laquelle celui-ci dit qu'il a été obligé de discontinuer l'importation du poisson de Halifax, parce que ses marchandises avaient mis quelques fois quarante jours à faire le trajet de Halifax à Chicago.

Outre l'augmentation des facilités de transport en chemin de fer par de grandes lignes rivales—ce qui de toute nécessité, ne pourra se faire qu'après un temps considérable—les principaux moyens pratiques suggérés à votre comité de surmonter ces difficultés sont l'établissement immédiat d'une ligne de propulseurs pour relier les ports de l'extrême ouest du lac Ontario avec le chemin de fer Intercolonial à la Pointe-Lévis, et le creusage aussi rapide que possible des canaux du Saint-Laurent à la même profondeur que le canal Welland. On prétend qu'une ligne de propulseurs faisant un service régulier en correspondance avec l'Intercolonial non-seulement répondrait aux besoins du commerce actuel, mais qu'elle causerait dans le tarif de transport une réduction telle, qu'une grande quantité des expéditions qui se font maintenant de l'Ontario par les États-Unis, prendrait dorénavant nos voies de communications; ce qui permettrait d'offrir dans les villes et villages de l'Ontario le charbon de la Nouvelle-Ecosse à aussi bas prix que celui qui est importé de la république voisine; tandis que les autres produits des provinces maritimes pourraient aussi de cette manière atteindre les marchés des provinces supérieures en quantités beaucoup plus considérables que maintenant. On a dit néanmoins qu'avec le contrôle que les compagnies de chemins de fer peuvent exercer, aucune ligne de propulseurs ne pourrait être établie sans la garantie d'une certaine quantité de fret pour chaque voyage, ou un subside accordé par le gouvernement, bien que l'on pense qu'une fois l'opération en bonne voie, ces conditions ne seraient plus nécessaires dans les années à venir. La majorité semble croire qu'il faudrait dix mille dollars pour six mois pour chaque bâtiment de la ligne, quoique d'autres prétendent qu'on pourrait obtenir une ligne effective de trois ou quatre bateaux pour \$25,000 à \$30,000.

Quand au creusage des canaux, on prétend que cela est indispensable au développement régulier du commerce inter-provincial. Un homme de grande expérience, de l'Ontario, affirme: "que le moyen le plus efficace d'augmenter le commerce avec les provinces maritimes serait l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent à l'époque la plus rapprochée possible, pour les assimiler au canal Welland quant aux dimensions d'écluses et à la profondeur d'eau, de sorte que des bâtiments d'un fort tonnage puissent y passer.

Les navires transportant de fortes cargaisons donneraient le moyen d'abaisser le tarif de transport. Ils pourraient se rendre dans les provinces maritimes, y décharger leurs cargaisons et prendre, au retour, un chargement de charbon et le transporter dans les provinces supérieures pour un prix minime, disons \$1.00 ou \$1.25 par tonne. Ils pourraient aussi transporter du poisson et autres articles qui leur seraient offerts. De cette manière le charbon pourrait probablement être transporté dans l'ouest d'Ontario pour un prix moindre que le charbon américain, et, par conséquent, il entrerait, pour une large part, dans la consommation d'Ontario.

Un autre, domicilié au Cap-Breton, et ayant des intérêts dans des entreprises minières, déclare "que si le creusement des canaux était complété, nous pourrions expédier au-delà d'un million de tonnes de charbon dans Ontario. Une fois cet agrandissement opéré, le trafic du grain prendrait la route de Montréal, notre charbon serait expédié dans l'ouest, le tarif de transport serait diminué, et le Canada se suffirait à lui-même."

Le comité a considéré qu'il était de son devoir de faire part, de cette manière, des faits et opinions qui ont été mis au jour au cours de l'enquête, et il a maintenant l'honneur de soumettre à la considération de la Chambre la preuve et les déclarations en détail, telles qu'elles ont été faites.

Le tout respectueusement soumis,

HENRY N. PAINT, *président.*

Présenté à la Chambre des communes, le 25 avril 1883.





PREUVE  
FAITE DEVANT  
LE COMITÉ SPÉCIAL  
SUR LE  
COMMERCE INTER-PROVINCIAL.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA, 15 mars 1882.

Le comité s'assemble ce matin.

JOHN MAGOR, écrivain, marchand à commission, de Montréal, est appelé et interrogé :

*Au comité :*

J'ai été engagé dans le commerce qui se fait entre Montréal et les provinces maritimes et Terre-Neuve pendant les dix-huit ou vingt dernières années, et j'y ai acquis une expérience considérable.

*Par M White :*

Q. Dans quelle branche de ce commerce?—Le commerce des pêcheries et des produits, l'importation du poisson, de l'huile, du sucre et de la mélasse et tous les produits des provinces maritimes. En ce qui regarde le commerce de Terre-Neuve, c'est en grande partie ce que l'on appelle le commerce du Labrador, d'où vient tout le hareng. La maison dont j'ai fait partie pendant bien des années, a vendu entre trente et quarante mille barils de harengs venant du Labrador dans une seule année. Pendant ces dernières années les pêcheries ont diminué un peu—de fait elles ont diminué considérablement, et celles du Cap-Breton ont augmenté beaucoup, et nous recevons maintenant nos approvisionnements du Cap-Breton ou de la Nouvelle-Ecosse, par voie d'Halifax, et le poisson est presque aussi beau que celui que nous avions coutume de recevoir du Labrador. Le poisson est gros mais pas tout à fait aussi gras ; il est bien préparé, inspecté avec soin et est en aussi grande demande dans le pays maintenant que le hareng du Labrador. C'est un trafic qui devrait être encouragé et cultivé, et qui, je le crois, est susceptible d'une augmentation considérable. Il y a environ sept ou huit ans nous avions le hareng de Canso—poisson mal préparé et d'une mauvaise réputation dans tout le pays. Il ne pouvait, à cause de cela, atteindre plus de la moitié du prix du hareng du Labrador, et ce commerce a cessé graduellement ; mais dans les trois ou quatre dernières années celui des nouvelles pêcheries du Cap-Breton ou de la Nouvelle-Ecosse s'est développé dans de grandes proportions.

*Par le président :*

Etes-vous d'opinion que la loi d'inspection passée par le gouvernement de la Puissance il y a quelques années est pour quelque chose dans ce résultat?—Elle a eu beaucoup d'effet, surtout sur le poisson canadien. Un baril de hareng du Cap-Breton ou de la Nouvelle-Ecosse, inspecté convenablement, a aussi bon cours que le louis sterling.

*Par M White :*

Q. Ce poisson est inspecté conformément à nos lois, et par des inspecteurs du gouvernement?—Oui, par des inspecteurs nommés par le gouvernement.

Q. En ce qui regarde les lois d'inspection de Terre-Neuve, n'est-il pas vrai que les pêcheurs de cette île se constituent leurs propres inspecteurs, et nous envoient du

poisson ici ? Est-ce le cas ?—Ces inspecteurs sont régulièrement nommés par le gouvernement de Terre-Neuve comme le sont les nôtres. Il n'y a pas de différence dans les nominations, et autant qu'il est possible, le poisson est inspecté presque aussi bien qu'il est possible de l'être. Il serait impossible d'inspecter le hareng du Labrador après son arrivée en Canada.

*Par M. McCallum :*

Q. Si vous ouvrez les barils, vous avariez le poisson ?—Si vous vidiez les barils vous endommageriez le poisson.

Q. Quelle en est la cause ; j'étais sous l'impression que le poisson pouvait être inspecté en ouvrant les barils sans qu'il fût nécessaire de les vider ?—Tout poisson mis en baril devrait être laissé intact. Je ne pense pas qu'il soit possible d'améliorer l'inspection du poisson du Labrador, excepté en avertissant le gouvernement de Terre-Neuve de veiller strictement à la nomination de ses inspecteurs. Dans les années où la pêche est bonne, nous trouvons le poisson gros et bien préparé ; dans les mauvaises années, quand la pêche est pauvre, les pêcheurs envoient le poisson plus petit. Quant à la préparation du poisson j'ai cru qu'elle est aussi parfaite qu'elle peut l'être, et beaucoup de ce poisson est envoyé dans la partie ouest d'Ontario.

*Par M. Farrow :*

Q. Vous n'en savez pas la quantité ?—Pas en aussi grande quantité qu'autrefois. Le poisson du Cap-Breton commence à être en demande au lieu de celui du Labrador. C'est une des raisons pour lesquelles la Puissance devrait encourager ce commerce. Ce hareng est presque aussi bon que celui du Labrador, et nous favoriserions nos compatriotes. Terre-Neuve est en dehors de la Puissance, mais nous y avons un patronage très considérable. Je suppose qu'elle reçoit de nous la moitié de sa consommation de farine, de lard, ainsi qu'une quantité énorme de beurre, de bottes, souliers, et d'articles fabriqués de toutes sortes. C'est un patronage très important, et quoiqu'en dehors du pays, nous devions l'encourager beaucoup comme doit l'être toute bonne clientèle ; notre poisson en même temps est presque aussi bon que le leur. Il y a aussi la morue dont le commerce avec la Nouvelle-Écosse et le Cap-Breton, du mois d'octobre au mois de mars, augmente ici énormément. Nous avons un approvisionnement continu de morue fraîche en août ; elle est mise en baril, envoyée ici, et se vend dans tout le pays. Jusqu'à ces années dernières il ne nous venait que très peu de morue de ces endroits ; nous recevions ordinairement ce poisson de Gaspé, mais le produit de cette industrie a diminué, et le trafic du Cap-Breton a pris sa place. Ce poisson est mis en baril et préparé convenablement et nous vient par le chemin de fer Intercolonial.

*Par M. McCallum :*

Q. Vous servez-vous de saumure pour le poisson ?—On emploie le sel sec. D'abord le poisson est salé en bloc sur les plates-formes à poisson, et après qu'elle en est suffisamment imprégnée, la morue est mise en baril et nous est ainsi envoyée. Dans l'éventualité de l'abrogation du traité de Washington il nous importe beaucoup d'encourager ce commerce avec les provinces maritimes, parce qu'alors nos pêcheurs seraient certains de trouver un marché ici. Les Américains se sont beaucoup livrés à la pêche de la morue et les provinces d'en haut ont été approvisionnées par Boston surtout. Ils sont en possession de ce commerce à l'heure qu'il est, mais si le traité de Washington est abrogé nous leur succéderons dans ce trafic.

*Par M. Farrow :*

Q. Vous n'anticipez pas une grande perte s'il était abrogé ?—Non ; ce me serait une source de profits personnellement, et un bénéfice pour le commerce de Montréal. Avant le traité, Montréal avait coutume de fournir de poisson toutes les provinces de l'Ouest ; maintenant elles le reçoivent de Boston.

*Par M. White :*

Q. En supposant le traité de Washington aboli, quelle comparaison y aurait-il entre notre marché canadien et le marché américain ?—Nous aurions un bien plus grand commerce que les États-Unis.

Q. Cet état de chose serait donc pour nous une bien bonne compensation si on parvenait à amener l'abrogation de ce traité?—Oui, autant que je puis en juger à présent.

*Par le président :*

Q. Nous vient-il beaucoup de poisson américain dans l'ouest d'Ontario?—Il en vient beaucoup de Boston.

*Par M. Farrow :*

Q. D'où recevons-nous notre poisson en boîtes, tel que le homard, etc.?—De la Nouvelle-Ecosse et des provinces maritimes. Quant à l'huile, produite sur le lieu même où se prend le poisson, depuis l'existence du traité de Washington, la plus grande partie nous vient de Boston. Les habitants de Boston sont très experts dans le mélange des huiles. Ils ont contracté l'habitude de fournir au Canada un mélange d'huile d'aspidophore (pogie) et de morue, de sorte qu'au lieu d'avoir cette huile pure comme nous l'avons eue pendant bien des années pour tanner nos cuirs, les Américains nous servent ce mélange. Cela brûle le cuir au lieu de lui donner du corps, et le rend collant. Si le traité de Washington était abrogé, nous retournerions à nos anciennes habitudes et nous nous servirions d'huile pure.

*Par le président :*

Q. Avez-vous reçu de cette huile de pauvre qualité?—Cette huile est achetée par les commerçants de Montréal et d'autres lieux pour faire la concurrence avec les Américains. Ils sont obligés de faire comme ces derniers et la mélangent; mais la pêcherie d'aspidophores (pogie) a diminué considérablement aux Etats-Unis pendant les quelques dernières années. D'après la connaissance que j'ai des Américains, ils ne possèdent presque aucune pêcherie qu'ils ne puissent épuiser en bien peu de temps. Ils ne protègent aucunement leurs pêcheries. Ils sont les pêcheurs les plus habiles du monde entier, et possèdent les meilleurs agrès de pêche. Un pêcheur yankee prendra deux poissons quand nos pêcheurs des provinces maritimes en prendront un. Ils se servent des derniers modèles de vaisseaux, des meilleurs instruments de pêche, et n'épargnent aucunes dépenses; ils ont en conséquence ruiné leurs pêcheries. Ils ne protègent aucunement leur poisson; ils n'ont pas de lois les empêchant de prendre le menu fretin, ils prennent le poisson tel qu'il vient, gros ou petit.

*Par M. Gunn :*

Q. L'approvisionnement de morue n'était pas suffisant l'an dernier, n'est-ce pas?—Oui, il était très suffisant. Les Américains prétendent que notre pêche aux maquereaux ne leur est d'aucune valeur. Je ne puis m'expliquer cela que par le fait qu'ils ont épuisé le maquereau. Je crois qu'ils ont en grande partie abandonné cette pêche pour s'occuper de celle de la morue. Ils sont allés sur les côtes et les bancs de Terre-Neuve prendre ce poisson pour en fournir leur pays, de sorte que les vaisseaux engagés autrefois à la pêche du maquereau sont employés maintenant à celle de la morue.

*Par M. McCallum :*

Q. Et les pêcheurs américains approvisionnent leur propre pays de morue fraîche en barils, tout en fournissant certaines parties du Canada?—Ils alimentent le marché de l'ouest du Canada en grande partie.

Q. Vous croyez que si le traité de Washington était abrogé nous fournirions leur marché?—Oui. Ils ont aussi presque tout le trafic qui se faisait à Montréal.

Q. Alors vous pensez que l'abrogation du traité de Washington n'affecterait pas beaucoup nos pêcheurs?—Cela ne nous affecterait que peu si nous pouvions établir un commerce intérieur. Il est bien vrai que notre population est peu nombreuse comparée au peuple américain. Il est bon d'avoir un marché considérable afin de pouvoir vendre son surplus.

*Par M. Gunn :*

Q. Il leur faudra du poisson quel qu'en soit le prix?—Oui. L'abrogation du traité de Washington aurait l'effet d'augmenter nos pêcheries jusqu'à un certain

point, parce que nous leur fournirions le poisson qu'ils prennent maintenant eux-mêmes. S'ils excluaient notre poisson, ils donneraient une plus grande valeur au leur et augmenteraient le nombre de leurs pêcheurs, mais s'ils n'ont pas de pêcheries de morue à leur disposition, ils seront forcés d'acheter notre poisson.

*Par le président :*

Q. En conséquence de la petitesse d'une grande partie du poisson, n'est-il pas nécessaire de le mettre en barils ?—Oui. Le poisson frais qui nous vient ici est pris tard en automne, et sa préparation ne se trouve complète que tard au printemps de l'année, et en conséquence il est d'une grande importance pour les provinces maritimes d'avoir notre marché.

Q. Recevons-nous du poisson de Saint-Pierre de Miquelon pendant l'année ?—Non.

Q. Il est envoyé par cargaisons à Halifax ?—Oui. Il va à Halifax en entrepôt, aux Indes Occidentales et en France. Je crois qu'il y a un droit sur le poisson français.

Q. Mais je pense que le droit est payé. Quel est le montant du commerce de Terre-Neuve avec le port de Montréal à votre connaissance ?—Les importations ?

Q. Oui.—Je n'ai aucune idée de ce montant.

Q. Quelles sont les autres maisons dans Montréal, outre la vôtre, s'occupant de ce commerce ?—Il y en a plusieurs autres. Nous importons de Terre-Neuve une grande quantité d'huile de phoque. Moi-même j'en ai reçu environ deux mille barils l'an dernier.

Q. A quel usage l'emploie-t-on ?—On la mêle avec d'autres huiles pour l'éclairage. Elle n'est pas propre aux machines, mais son mélange en fait une huile d'éclairage sans danger aucun pour les chemins de fer, et pour d'autres usages. Le mélange se fait en ajoutant une certaine quantité d'huile de phoque à de l'huile de charbon.

*Par M. Gunn :*

Q. Cette pêche n'a-t-elle pas manqué l'année dernière, et les prix n'ont-ils pas été plus élevés en conséquence ?—Oui ; il y avait presque disette ici.

Q. Est-il trop tôt maintenant pour juger de la pêche de cette année ?—Oui.

*Par M. Richey :*

Q. Vous croyez que ce commerce inter-provincial peut être augmenté beaucoup ?—Oui.

Q. Pouvez-vous suggérer quelques moyens pratiques pour son accroissement ?—Je ne sais si je le puis, il va croissant chaque année. Tout ce que je sais, c'est que si le traité de Washington était abrogé, ce commerce nous viendrait très certainement.

*Par le président :*

Q. Avez-vous pensé à quelque moyen pouvant mieux attirer ce trafic vers la Puissance ; j'entends cette partie du commerce qui se fait entre Terre-Neuve et la Grande-Bretagne ?—Oh ! non ; leurs huiles de charbon et de phoque sont envoyées à la Grande-Bretagne, mais nous en avons autant qu'il nous en faut et que nous voulons en payer. Je ne connais pas de moyen d'augmenter de beaucoup le commerce avec Terre-Neuve.

*Par M. Gunn :*

Q. Le peuple de Terre-Neuve ne pourrait-il pas importer de chez nous plus qu'il ne le fait à présent ?—Il achèterait plus chez nous si le commerce des céréales était libre. La demande de farine canadienne ne serait pas considérable, mais Montréal en fournirait davantage. Les pêcheurs de Terre-Neuve veulent une farine d'une qualité inférieure et quelque peu grossière, qu'ils peuvent faire venir des Etats-Unis. Avant l'établissement des droits sur les céréales, nous leur en fournissions une grande quantité qui descendait par nos canaux, et que l'on exportait de Montréal. Maintenant nous ne leur en envoyons pas un seul baril, elle leur vient toute de New-York.

Q. Nous avons perdu ce commerce ?—Oui. Notre farine canadienne est pres-

qu'entièrement fabriquée de blé blanc qui produit une farine de qualité supérieure, et au printemps les pêcheurs demandent une farine à meilleur marché. C'est une farine moins fine, qui leur convient mieux.

*Par le président :*

Q. Pourquoi ne fait-on pas venir la farine américaine en entrepôt à Montréal et ne l'exporte-t-on pas de là ?—Pour la raison suivante : quiconque importerait cette farine des États à Montréal dépendrait entièrement de Terre-Neuve pour ce commerce. Il faut un marché libre pour induire le commerce à s'offrir libéralement et spontanément. C'est la même chose pour le blé ; si nous amenons ici le blé américain, les exportateurs seuls l'achètent : et il s'ensuit qu'il ne nous reste rien autre chose à faire qu'à l'exporter nous-mêmes. Nous ne cultivons presque entièrement que le blé blanc. Avant l'imposition des droits sur la farine, le Canada importait une quantité énorme de cette farine américaine pour sa propre consommation, et nous exportions un meilleur article, mais aujourd'hui ils sont obligés de consommer la farine de blé blanc, le meilleur article qui existe. Il leur faut payer \$5 par baril pour cette farine tandis qu'avant cela une farine coûtant \$4 le baril leur convenait parfaitement. Alors nous faisons venir une grande quantité de cette farine pour notre commerce de Terre-Neuve ; maintenant nous n'en avons plus du tout.

*Par M. McCallum :*

Q. Pouvez-vous dire d'après votre expérience du passé et du temps actuel, quelle différence il y a entre le commerce avec Terre-Neuve tel qu'il était autrefois, et tel qu'il est maintenant ? Est-ce une matière sérieuse ?—Je pense que la perte s'élève à deux ou trois cent mille piastres. Le montant des affaires, bien entendu, serait plus considérable si les droits sur les céréales étaient abolis. Nous pourrions vendre exactement autant de notre bonne farine, tout en vendant celle de qualité inférieure.

Q. Quels moyens de communications existent-ils entre Montréal et Terre-Neuve ?—Une ligne de steamers qui s'y rendent tous les dix jours, de même que la chose existe à New-York.

*Par M. White :*

Q. Que transportent-ils généralement ?—Du beurre, de la farine et des articles de fabrique. Les vaisseaux s'y rendent avec des cargaisons complètes et reviennent avec du charbon.

Q. Est-ce que le total de l'exportation de la farine à Terre-Neuve va s'augmentant ?—Un certain nombre d'articles ont diminué, mais la farine a augmenté. Nous avons l'habitude d'envoyer des cuirs et du tabac, mais maintenant ces articles sont fournis par les Américains. Son commerce est une affaire de réciprocité. Une maison, je le sais, fait une importation considérable de cuirs américains, parce que la maison américaine prend de l'huile en retour. Mais le prix, bien entendu, est aussi moins élevé. Ce qui fait que le nombre des articles a diminué, c'est que Terre-Neuve a adopté la même politique que nous avons inaugurée ici nous-mêmes, ils sont devenus protectionnistes sur une petite échelle, et approvisionnement en grande partie leurs grandes manufactures.

*Par M. Gunn :*

Q. Quelle est la population de Terre-Neuve ?—D'environ cent cinquante mille âmes, et elle augmente. Cette population consomme plus par tête à Terre-Neuve que dans presque aucun autre pays. Les pêcheurs ont tout à acheter, et sont quelque peu extravagants. Je ne vois pas comment on pourrait faire augmenter, entre Terre-Neuve et le Canada, un commerce qui ne consiste presque exclusivement qu'en un seul article, sur lequel il n'existe à présent aucune restriction, aucun droit n'étant imposé sur leur poisson ou leur huile.

*Par M. McCallum :*

Q. Quels moyens recommanderiez-vous pour augmenter le commerce entre les provinces ?—Chaque province de la Puissance exporte plus ou moins à Terre-Neuve. Le commerce entre les provinces se développe rapidement, et je crois qu'il y a eu

beaucoup plus d'accroissement dans ce commerce durant les cinq dernières années qu'auparavant. Il augmente journellement, il y a beaucoup plus de sympathie entre les provinces qu'il en existait il y a cinq ans. Sans aucun doute, si le traité est abrogé, elles entreront dans des relations d'affaires encore plus intimes, mais cela le sera-t-il plus avantageux, je ne puis le dire.

*Par le président :*

Q. Prenant le St. Laurent comme grande voie de communication naturelle, pensez-vous que ses avantages pour le commerce ne pourraient pas être améliorés considérablement ? Et par quels moyens ?—Entre les provinces ?

Q. Oui. Comment pourrions-nous le développer dans la direction des provinces maritimes ?—Le meilleur moyen de développer le mouvement commercial sur le Saint-Laurent et les canaux serait d'abolir les droits sur les céréales. Ceci se rapporte plus spécialement à nos lacs et à nos canaux.

Q. Vous entendez par là le droit de cinquante et quarante centins sur la farine de blé d'Inde et la farine de blé ?—Oui et sur le blé aussi. Vous avez construit des canaux larges et profonds, et dépensé des millions pour ces travaux, afin de créer un trafic considérable qui descendrait par ces routes à Montréal, d'où se ferait l'exportation ; et après cela vous bloquez les produits que vous voulez y voir descendre.

*Par M. McCallum :*

Q. Ne pouvez-vous pas les mettre en entrepôt ?—C'est une erreur que chacun commet. Tout ce qui embarrasse le commerce, l'arrête jusqu'à un certain point, et dans le cas dont il s'agit, lui cause un dommage énorme.

*Par M. Gunn :*

Q. Pensez-vous que le volume du trafic augmenterait si les droits étaient abolis ?—Je le pense.

*Par M. McCallum :*

Q. L'abolition des droits sur les céréales augmenterait-elle le commerce de l'huile ?—Oui, je crois qu'elle le développerait. J'entends pour les provinces maritimes seules. Je parle du Saint-Laurent comme grande voie de transport naturelle, et du trafic sur cette route.

Q. Vous pensez que l'abolition du droit augmenterait le commerce extérieur ?—Je m'occupe à Montréal non seulement du commerce avec les provinces maritimes, mais encore du commerce d'exportation, et je pourrais manier une quantité double de marchandises si le système d'entrepôt n'existait pas. Je pourrais souvent acheter cinq ou six cargaisons de blé si je pouvais le vendre moi-même à Montréal, et n'être pas obligé de l'exporter, mais il me faut l'exporter à cause des droits.

Q. Que font nos minotiers canadiens ?—Ils moulent le blé canadien pour nourrir notre propre population.

*Par M. Farrow :*

Q. Y a-t-il beaucoup de diminution dans la quantité de grain descendant par le Saint-Laurent ?—Oui.

Q. Savez-vous pourquoi ?—La récolte a manqué, et la demande en Angleterre a été peu considérable.

Q. Est-il à votre connaissance aussi que de plus grandes facilités étaient accordées par les lignes de vapeurs de New-York, et qu'elles payaient effectivement une prime en quelque sorte pour se procurer des clients ?—Oui, je sais cela.

Q. Et ceci militait contre notre propre route pour le transport du grain comme à l'ordinaire ?—Oui, c'est ce que je veux dire. Les avantages donnés par New-York étaient supérieurs aux nôtres.

Q. Vous savez que l'on a aboli les droits de péage sur le canal Erié. Ceci n'a-t-il pas augmenté leur commerce ?—Oui ; leur trafic s'accroît et le nôtre diminue.

*Par M. McCallum :*

Q. Est-ce que les droits du havre à Montréal ne sont pas pour quelque chose là-

dedans ?—Toute charge imposée sur le commerce dans un port, l'embarrasse proportionnellement, cela est évident, quand on le compare avec un autre port.

Q. Ne pensez-vous pas que le système d'entrepôt, et les droits sur les céréales font plus de tort au volume du trafic que les droits de port ? S'il était permis aux vaisseaux d'aller à Montréal, librement, sans droits de port aucun, le commerce en serait-il beaucoup mieux ? Non ; je crois que les droits de douane constituent le grand désavantage du commerce. Le commerce d'exportation dépend beaucoup des hommes qui s'en occupent, non pas de l'endroit où il se fait. Bien entendu que ces hommes désirent jouir de la plus grande liberté possible pour manier les marchandises qui leur arrivent dans cet endroit. Il est notoire que le commerce du grain est celui qui paie le moins ceux qui y sont engagés. Si vous examinez les trente années passées, vous trouverez que ceux qui s'en sont occupés sont de rudes travailleurs et des hommes persévérants.

Q. N'est-ce pas la même chose partout ailleurs ?—Non ; c'est un commerce qui jouit d'une grande considération partout ailleurs. Montréal est la dernière place du monde où ceux engagés dans le commerce du grain devraient aller pour faire des affaires. Les désavantages y sont très grands, et nous voulons les faire disparaître. Le système d'entrepôt est l'un des dés avantages dont nous voulons nous débarrasser.

Q. Le libre échange ?—Oui, en fait de céréales.

*Par M. Gunn :*

Q. Montréal, alors, est la plus mauvaise localité pour le commerce du grain ?—Oui.

Q. Et depuis que le système d'entrepôt est devenu en force, le mal s'est aggravé ?—Oui ; et très considérablement.

*Par M. Farrow :*

Q. Cela est dû au système d'entrepôt ?—Oui ; les droits sur les céréales ont diminué le volume du trafic, et aujourd'hui c'est la plus mauvaise place du continent pour ce genre de commerce.

*Par M. Gunn :*

Q. Vous dites que le commerce entre les provinces augmente ?—Oui.

Q. Par un commerce réciproque ?—Oui.

Q. Quel est ce commerce réciproque ? Vous n'entendez pas par là le charbon ? N'y a-t-il pas de gros vaisseaux allant à Montréal de Pictou et Sydney ?—Oui ; mais le plus grand nombre s'en retournent sur lest.

*Par le Président :*

Q. Mais les voiliers ne s'en retournent pas sur l'est ?—Non ; ils prennent des cargaisons de bois de charpente pour l'Amérique du sud.

Q. Et du grain pour l'Angleterre et l'Europe ?—Oui ; c'était un grand commerce, mais il est bien réduit maintenant.

Q. Et le fret sur le charbon qu'ils nous apportent contribue à payer les déboursés du vaisseau ? Sans cela nous n'aurions pas de vaisseaux du tout ?—Non.

*Par M. Farrow :*

Q. L'industrie des transports sur notre Saint-Laurent n'est donc pas aussi considérable à présent qu'elle l'était ?—Non.

Q. Et vous dites que cela est dû au système d'entrepôt ?—C'est là l'un des désavantages.

Q. Vous convenez avec moi qu'une des raisons de cet état de choses est qu'il y a moins de blé à descendre qu'autrefois ?—Oui.

Q. Et vous avez reconnu avec moi qu'au lieu d'avoir le transport du blé américain, celui-ci allait à New-York, et cela parce que les vaisseaux y exigeaient des taux moindres ; que de fait ils offraient de le transporter gratis ?—Ils faisaient la même chose à Montréal.

Q. Mais ils n'offraient pas de le transporter à aussi bon marché ?—Les vaisseaux n'étaient pas aussi nombreux ici.

Q. Mais vous devez vous rappeler que la saison de navigation à New-York est de douze mois, et qu'elle n'en a que six à Montréal ?— Je sais cela.

*Par M. McCallum :*

Q. Qui alimente le commerce de Terre-Neuve à présent ? Sont-ce les Canadiens ou les Américains ? Pensez-vous que notre commerce avec ce pays soit plus fort qu'il ne l'était, ou bien a-t-il diminué ?—Je crois que nous y faisons plus de commerce il y a quelques années que nous n'en faisons maintenant, certainement pour beaucoup d'articles. Sur la farine surtout, je suis porté à croire qu'il y a en diminution.

Q. Qui possède ce commerce maintenant ? Vous fournissez aux habitants de Terre-Neuve la farine canadienne ?—Oui.

Q. Ne supposez-vous pas que c'est un profit pour le peuple du Canada d'avoir son propre marché ici ?—C'est un avantage comme ceci ; que nous n'avez jamais que le prix d'exportation de votre farine, que vous vous la procuriez ici ou ailleurs. Le pays n'a que le prix d'exportation, que la farine aille en Angleterre ou ailleurs.

*Par M. Gunn :*

Q. Si l'on permettait au blé d'entrer ici sans payer de droit, vous en auriez d'avantage ? Il n'en résulterait aucune différence qu'on l'envoyât en Angleterre ou ailleurs ?—Non.

*Par M. Gunn :*

Q. Vous alimentiez ces habitants, et vous dites que c'est un fardeau pour eux d'avoir à se procurer de la bonne farine ?—Mais ils n'achètent de la bonne farine que parce que nous ne pouvons leur procurer de la farine américaine. Ils s'adressent ailleurs pour se procurer celle-là.

Q. Dans quelle proportion, pensez-vous, ont-ils été fournis, l'an dernier, de farine canadienne et américaine ? La leur envoyez-vous de Québec et de Montréal ?—Nous nous procurons de la farine de blé blanc en dépôt de Détroit, parce qu'elle est à meilleur marché que celle du Canada.

Q. Le total de nos exportations de Québec l'année dernière se montait, je crois, à \$640,058. Sur ce total nous avons exporté pour \$527,694 de farine canadienne, et pour \$122,345 de farine américaine, de sorte que nous avons l'avantage de nourrir cette population. Les Américains les alimentaient auparavant, mais nous le faisons maintenant ?—Les Américains ont l'avantage de leur fournir plus maintenant qu'ils ne le faisaient anciennement, mais pas par le Saint-Laurent.

Q. Pas par la voie du Saint-Laurent ?—Non, mais si nous n'avions pas de droits sur les céréales, nous pourrions exporter chez eux plus que nous ne le faisons autrefois. Ce serait autant d'affaires pour nos marchands et nos vaisseaux, et cela nous donnerait toute l'industrie des transports aller et retour, du Nord-Ouest à Montréal, et de Montréal à Terre-Neuve. Le cultivateur en Canada ferait plus d'argent si nous avions la même qualité de farine qu'ils ont aux Etats, et qui n'est maintenant produite que là.

Q. Elle est fournie en grande partie par New-York et Boston ?—Oui.

Q. Ceci n'est-il pas dû aux communications par la vapeur avec Terre-Neuve ?—Non ; nous avons coutume de les approvisionner avant.

Q. Nous ne produisons pas de farine de qualité inférieure ?—Ce n'est pas une farine de qualité inférieure, c'est une farine à meilleur marché. Le Canada n'a qu'une seule qualité de farine de blé d'hiver.

Q. Alors le peuple de Terre-Neuve doit être un plus grand consommateur qu'autrefois ?—Oui. Il est dans un état très prospère maintenant, et les pêcheurs consommeront une fois davantage quand ils peuvent payer qu'ils ne feront si l'argent est rare. Cette farine est grossière, mais elle est plus nutritive. Elle serait peut-être meilleure pour nous aussi.

*Par le président :*

Q. Nous allons en recevoir du Nord-Ouest bientôt ?—Oui, si le peuple du Nord-Ouest cultive le blé dont on la fait.

Q. L'exportation de farine du Canada à Terre-Neuve l'année dernière s'est élevée à



\$565,363 en farine canadienne, et à \$123,514 pour la farine américaine passant par la voie du Canada, de sorte que nos fermiers ont eu l'avantage dans ce commerce?—Ce trafic est susceptible d'autant d'accroissement que vous le voudrez. Vous prétendez tous que le Saint-Laurent est pour l'ouest une route naturelle, et que la farine pourrait être transportée de l'ouest à moins de frais que de New-York. Elle pourrait venir de l'ouest par le Saint-Laurent pour 30 cts, tandis que le transport de New-York coûte de 50 à 60 cts; il serait possible d'attirer ce commerce ici si les droits n'existaient pas.

Q. Ne pensez-vous pas que les frais de port à Montréal causent un grand déchet à notre commerce extérieur, et à l'industrie des transports de ce pays?—Je ne le crois pas. Je m'occupe peu de transports moi-même. Je paie mon fret, je dois en savoir quelque chose.

Q. Ne pensez-vous pas que les droits de havre à Montréal constituent une lourde charge sur le commerce inter-provincial?—Si ces droits étaient abolis, cela aiderait à amener les vaisseaux dans votre port et augmenterait le trafic; cela se conçoit. Moins les droits sont élevés dans un port plus vous y attirez de trafic?

Q. Est-ce que ces droits de havre ne sont pas la cause du trouble plutôt que les droits de douane?—Oh! cela n'a que peu d'importance. Quand je fais venir du grain de l'ouest ce sont les droits de douane que je considère.

*Par le président :*

Q. Vous ne pouvez cependant pas perdre de vue le fait que si les droits de havre étaient légers, les vaisseaux pourraient transporter les produits de ce port à meilleur marché?—Ceci est tout naturel. Plus les droits de havre sont légers, plus il y vient de vaisseaux, et moins le coût du transport y est élevé. Le propriétaire d'un vaisseau considère toujours quels sont les droits du port où il va. Si ces dépenses sont légères à Montréal, il ira là et y prendra son chargement, sinon il ira ailleurs.

*Par M. McCallum :*

Q. Que recommanderiez-vous pour l'amélioration du commerce inter-provincial et l'accroissement du trafic des provinces entre elles?—Je n'ai pas de recommandations à faire. Je crois que le commerce augmente de jour en jour, et que cette augmentation deviendrait très considérable si le traité de Washington est abrogé.

*Par M. Farrow :*

Q. Pensez-vous que si nous imposions un droit sur le sel venant de l'Europe, les provinces maritimes se serviraient de notre propre sel?—Ce sel n'est pas le même que celui que leur fournissent le Portugal et l'Espagne.

Q. Nous fabriquons toutes sortes de sel, gros et fin, et les chimistes nous prouvent que c'est le meilleur sel au monde?—Oui, mais ces gens tiennent à leurs anciennes habitudes, et ne voudront pas risquer leur poisson. Il vous faudrait beaucoup de temps pour persuader aux pêcheurs, je ne parle pas des patrons et des marchands, de se servir de notre sel.

Q. Ceci était une objection autrefois, mais elle n'existe plus?—Vous serait-il possible de l'envoyer aux provinces maritimes à aussi bon marché qu'il leur vient du Portugal ou d'Espagne?

Q. Puisqu'il y a du charbon dans l'est et que nous avons du sel dans l'ouest, les vaisseaux auraient leurs cargaisons, aller et retour?—Le fret sur le sel est peu élevé. Il vient comme lest de Cadix et du Portugal.

*Par M. Richey :*

Q. Le commerce entre les provinces se fait-il par chemin de fer ou par eau?—En grande partie par chemin de fer.

Q. Serait-il avantageux pour notre commerce intérieur si nous augmentions nos facilités de transport par eau?—Je crois que toutes les facilités désirables existent à présent. Les chemins de fer, voyez-vous, ont chassé les bateaux à vapeur. Avant l'existence des chemins de fer, il y avait une ligne de vapeurs allant aux ports du golfe; elle a succombé. Dès que vous en aurez créé une autre, les chemins de fer

la chasseront. Les vaisseaux à charbon augmentent. Le fait est que Montréal où viennent ces vaisseaux a bien peu de trafic avec ces provinces, et ces vapeurs s'en retournent sur lest. Québec, à part des articles de manufactures, fournit bien peu de chose au peuple de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Et la farine?—Montréal en envoie bien peu.

Q. Que pensez-vous de l'utilisation de toute notre route par eau pour le transport du fret de l'ouest à Montréal et à Québec d'abord, et de là aux provinces maritimes, et celui du charbon dans l'ouest au retour?—On en parle depuis bien des années, mais comme ces projets ne sont pas mis à exécution, c'est une preuve que peu de chose se fait à présent dans ce sens.

*Par le président :*

Q. Quel est l'état du commerce avec les Indes Occidentales?—C'est un commerce considérable.

Q. Est-il possible de l'augmenter. Ce trafic se fait-il presque tout par eau, ou par le chemin de fer Intercolonial à Halifax?—Ce commerce se fait par la rivière en été, et par voie ferrée en hiver. Le transport par eau est bien moins coûteux, bien entendu pour les articles volumineux.

Q. Comment se fait-il que l'on paie autant pour envoyer un sac de farine de l'ouest, à Halifax ou à Saint-Jean, que pour le faire transporter en Angleterre?—Pour la même raison qu'un baril de farine nous vient de Chicago à Montréal au même coût à peu près que de Toronto à Montréal. J'ai exporté l'an dernier au-delà de cent mille barils, et j'ai importé de la mélasse, du poisson et de l'huile; depuis j'ai fait un grand trafic local—peut-être deux cent mille barils.

Q. Pouvez-vous suggérer quelques moyens pour diminuer le fret de l'ouest à Halifax, ou aux provinces maritimes?—La seule chose qui puisse le diminuer c'est la compétition. Je ne vois rien autre chose qui puisse le faire.

Q. Et comment pouvons-nous créer cette compétition?—Par nos voies ferrées—le chemin de fer du Pacifique et le Grand-Tronc.

Q. N'y a-t-il pas quelque route par eau que l'on pourrait utiliser?—Je crois que les vapeurs ont peu de chances contre les chemins de fer; ceux-ci chassent les bateaux à vapeur de partout. Il est vrai qu'une immense quantité de farine est transportée de certains endroits par eau, parcequ'il est bien moins coûteux pendant l'été de la faire transporter par les vapeurs, c'est à-dire là où les chemins de fer ne font pas de compétition.

*Par M. Richey :*

Q. Mais n'éprouvez-vous pas de grands délais dans le transport de la farine par voie ferrée?—Oui, surtout pendant l'hiver; cela ne peut être évité, ces chemins devenant alors en mauvais ordre.

Q. Ces délais se font-ils sentir beaucoup en été?—Les transports se font assez promptement en été, saison où les chemins de fer fonctionnent beaucoup mieux. La compétition est aussi pour quelque chose en cela. Un des désavantages pour le commerce de grain de Montréal, est le temps considérable que prend le transport du grain de l'ouest à Montréal. Dans l'espace de deux ou trois semaines les prix changent une demi-douzaine de fois, tandis que New-York est un dépôt pour cette marchandise. Vous pouvez acheter le grain sur les lieux, et l'exporter de suite. Voilà pourquoi Montréal est une mauvaise localité pour ce trafic.

*Par le Président :*

Q. Autant que vous pouvez vous rappeler, les chemins de fer aux Etats-Unis ont-ils détruit l'efficacité du transport intérieur par eau?—Non, parce que les droits de péage ont été abolis.

Q. Le transport par eau fait la compétition aux chemins de fer?—Certainement. Le commerce avec les Indes Occidentales se développe beaucoup.

Q. Combien de bateaux à vapeur durant la saison dernière étaient engagés au transport du charbon des provinces maritimes en haut?—Environ vingt-cinq, je suppose.

Q. Portant de quinze cents à deux mille cinq cents tonnes?—Oui, et il y en aura plus cette année. Le commerce entre les provinces est dans un état satisfaisant.

OTTAWA, 17 mars 1883.

Le comité s'assemble ce matin. M. PAINT au fauteuil.

JAMES A. CHIPMAN, écrivain, marchand de farine et à commission, est interrogé.

*Au comité :*

En l'absence de statistiques démontrant l'état du commerce inter-provincial, il mesera impossible de vous donner autre chose qu'un exposé détaillé, embrassant la question générale, je pense, ainsi que les sources de ce commerce et les moyens, suivant moi, les plus propres à le développer,

*Par M. McCallum :*

Q. Vous voulez dire par là l'augmenter et l'améliorer?—Quoique cela ne se rattache pas directement au sujet, il sera peut-être à propos de parler de la condition où se trouvaient les provinces lors de l'union, et de faire voir comment le peuple des provinces maritimes et celui des Etats-Unis de l'est, étaient liés par les sympathies et les intérêts commerciaux, et comment, par l'abrogation du traité de réciprocité des Etats-Unis, par l'union des provinces du Golfe, et par l'introduction d'un meilleur système d'échange commercial et social entre les différentes provinces, le commerce a été graduellement détourné des Etats-Unis, et les habitants des provinces amenés à des relations plus intimes et plus étendues entre eux. Immédiatement après l'union, nos moyens de communication entre les provinces maritimes et celles de l'ouest, Ontario plus particulièrement, et même Québec je pourrais dire, étaient dans un état rudimentaire et tout-à-fait primitif, et les facilités d'échange de produits entre l'est et l'ouest tellement dispendieuses qu'elles équivalaient à la prohibition. Depuis, comme je l'ai déjà dit, les sympathies du peuple des provinces maritimes étaient portées entièrement ou presque entièrement vers le peuple de la partie est de la Nouvelle-Angleterre, le commerce aussi se faisait là, et il existait une prévention très marquée contre toutes relations commerciales et sociales avec le peuple de l'ouest du Canada.

*Par M. Farrow :*

Q. Cet état de choses existait lors de la Confédération et avait existé jusqu'à lors?—Oui, et plus tard aussi. L'abrogation du traité de réciprocité, l'établissement de l'union, et la construction du chemin de fer Intercolonial nous donnant plus de facilités pour nos relations sociales et matérielles, ont amené un changement dans la condition du commerce, et le peuple des provinces maritimes commença de suite à regarder l'ouest du Canada comme la principale source d'approvisionnement en céréales, comestibles et en beaucoup d'articles manufacturés. L'introduction du présent système de politique fiscale a naturellement resserré encore davantage les relations commerciales des provinces de l'est et de l'ouest, et le développement du commerce pendant les cinq dernières années a fait un progrès marqué, et y a introduit de nouvelles conditions et de nouveaux produits, que peu de temps auparavant on n'aurait jamais cru pouvoir être échangés par le commerce entre les provinces. Cet accroissement remarquable nous fait espérer que ce commerce peut encore augmenter beaucoup, si on prend les moyens les plus propres à le développer. Je puis dire que déjà nous prenons de l'ouest d'Ontario, en articles comestibles, seulement, dans les environs de 2,500,000 barils de farine annuellement.

*Par le président :*

Q. Quelles provinces prennent cette farine?—Les provinces maritimes, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard.

Q. Sans y comprendre Terre-Neuve?—Je n'ai pas compris Terre-Neuve dans cet estimé.

*Par M. Burpee :*

Q. Vous entendez dire que les provinces maritimes, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard importent près de, ou environ 2,500,000 barils de fleur d'Ontario?—J'entends en céréales, farines de blé, autres farines et aliments pour les animaux, et, je devrais peut-être comprendre tout le pays à l'est de la jonction de la Chaudière, ainsi que Terre-Neuve.

*Par le président :*

Q. Pour environ 200,000 barils?—Non ; Terre-Neuve ne prend pas autant que cela de nous. Mon estimé n'est pas loin de la vérité, et comprend la quantité totale, venant de toutes sources, de céréales et de grain pour la nourriture des animaux, envoyés aux provinces maritimes, à l'est de la jonction de la Chaudière, par voie ferrée ou par eau, de Boston, New-York ou ailleurs. Une partie de ce montant s'en va à Terre-Neuve et de là, est emportée par les pêcheurs aux côtes du Labrador. Ces 2,500,000 barils évalués au bas prix de cinq dollars et demie chacun, le fret compris, calcul moins élevé que le prix moyen pendant les cinq dernières années, représentent environ \$12,700,000.

*Par M. Gunn :*

Q. La consommation ne doit pas, je pense, excéder en tout 500,000 barils?—Je puis vous démontrer qu'Halifax et Saint-Jean seuls reçoivent dans les environs de 400,000 barils par an. Avant l'imposition d'un droit sur le blé-d'inde, la quantité de farine de blé-d'inde seule, dont nous nous servions pour notre consommation et celle de animaux, se montait à environ 750,000 barils, ou bien près de cela. Maintenant ce que nous consommons et donnons à nos animaux n'est pas éloigné de la quantité que je vous donne. Ontario nous fournit maintenant en grande partie, au lieu de farine de blé-d'inde, du menu grain, moulu et non moulu, pour les animaux.

*Par M. Burpee :*

Q. Vous voulez dire que la consommation dans la Nouvelle-Ecosse est de 300,000 barils par année?—C'est ce que je veux dire. Nous avons amené à Halifax environ 200,000 barils, et le commerce d'Halifax est très limité. Nous n'avons pas le trafic des côtes de l'ouest, cela va directement à Boston en grande partie. Les habitants de cette partie de la côte envoient leur poisson et ses produits à Boston, et de plus ils sympathisent avec cette ville, mais nous les ramenons par degrés. J'ai ici (et les erreurs qui pourraient se trouver dans ces chiffres sont contre nous et non en notre faveur, parce que là où les marchandises ne sont pas entrées pour droits, ils est possible que ces statistiques ne soient pas complètes) quelques statistiques tirées des livres de la douane et du chemin de fer à Halifax. En 1881, Halifax seulement a amené par voie ferrée 143,675 barils et par eau 43,675 barils, ou environ 176,000 barils en tout, et en 1882 nous avons reçu par chemins de fer 142,266 barils et par eau 62,279 barils, ou au-dessus de 200,000 barils. Notre approvisionnement en farines, menus grains et autres articles de même nature porterait cette quantité à près de 300,000 barils pour Halifax.

*Par M. Laurier :*

Q. Avez-vous les statistiques pour les grains?—Non, je ne les ai pas ; mais je connais mon propre commerce et celui d'autres marchands. Soixante à soixante-dix mille barils de farine seulement sont passés par mes mains. C'est-à-dire dans les provinces maritimes. Le compilateur de ces statistiques m'a dit qu'à sa connaissance, Saint-Jean en a fait venir autant. Maintenant, j'ai quelqu'information touchant le commerce de l'Île du Prince-Edouard, du commerce intérieur de la province et de celui des côtes de l'ouest ; et je crois que, prenant le total d'aliments, venant de toutes sources, pour la consommation humaine et animale, mon estimé n'est pas très extravagant.

*Par M. Farrow :*

Q. Avez-vous un établissement vous-même dans l'Île du Prince-Edouard?—Oui.

*Par le président :*

Q. Comprenez-vous la farine d'Ontario qui est en entrepôt à Boston. Nous en recevons beaucoup de cette manière, et qui nous vient de Boston par les vaisseaux à charbon?—Oui. Tout ou presque tout le commerce de l'ouest est contrôlé par des maisons de Boston; c'est-à-dire elles font venir la farine par le pont suspendu; elles le faisaient du moins autrefois. Il est possible que depuis la fusion des chemins de fer Grand Occidental et Grand-Tronc, cela ne se fait plus autant.

Q. Nous changeons donc cet état de choses graduellement par divers moyens?—A propos de consommation, vous devez vous rappeler que notre population de pêcheurs, et de fait, le peuple des provinces maritimes consomme une plus grande quantité de farine par tête, que votre population de l'ouest, parce que les pêcheurs se nourrissent en grande partie de pain.

*Le président.* J'ai appris moi-même que le calcul à faire est d'environ deux barils pour chaque membre d'une famille. A Terre-neuve on n'a pas de légumes.

*Par M. McCallum :*

Q. Comment les fermiers d'Ontario vont-ils faire pour alimenter tout ce peuple?—En comptant ce que nous consommons, et ce que nos vaisseaux pêcheurs emportent le long des côtes de Terre-neuve et du Labrador, mon estimé de la consommation d'aliments par les habitants et leurs animaux n'est pas loin d'être correct.

*Par M. Laurier :*

Q. Ceci comprend le commerce maritime et inter-provincial, et les produits venant des Etats-Unis aussi?—Oui. Ceci comprend tout notre approvisionnement alimentaire. Il est vrai que les principales industries des provinces maritimes qui pourraient servir à développer notre commerce inter-provincial, ont leur source dans nos pêcheries et leurs produits, dont l'extension paraît ne devoir être limitée que par les demandes du marché. Mais outre ceci, nous avons nos mines de charbon inépuisables—du minerai de fer, et les produits du fer—dont la production ne peut être limitée que par la question du travail à bon marché auquel on ne peut arriver qu'au moyen d'aliments à bon marché aussi.

*Par M. Gunn :*

Q. Connaissez-vous la valeur du fer ouvré?—Les forges de Londonderry emploient, je pense, environ mille hommes. Je ne puis estimer la valeur de leurs produits. Je puis dire simplement que ceux qui les possèdent annoncent emphatiquement que si la question de la main-d'œuvre à bon marché pouvait être résolue à la Nouvelle-Ecosse comme elle l'a été dans la mère-patrie, si la vie n'était pas aussi coûteuse qu'elle l'est, l'étendue de production de nos usines pourrait soutenir la comparaison avec celles d'aucun autre pays au monde.

*Par M. McCallum :*

Q. C'est-à-dire que vous avez la matière première en quantité?—Oui, en quantité. Ce qu'il nous faut c'est le travail à bon marché. Avec lui, nous pourrions exploiter plusieurs mines de fer auxquelles nous n'avons pas encore touché à cause de cela. A part cela, il y a les produits des Indes Occidentales, et les sucres raffinés, dont le commerce est considérable et susceptible de beaucoup d'augmentation.

*Par M. Burpee :*

Q. Le commerce d'exportation et d'importation entre la Nouvelle-Ecosse et les Indes Occidentales a-t-il augmenté beaucoup?—Les principales difficultés consistent dans le mode d'échange de ces produits, et au même degré que pour l'échange commercial entre les produits des provinces maritimes et les articles alimentaires et de fabrique des provinces de l'ouest, où le principal embarras est le coût élevé du transport. Il est arrivé fréquemment déjà qu'il a été plus dispendieux de faire descendre un sac de fleur de Toronto à Halifax que de l'envoyer de Chicago à Liverpool en Grande-Bretagne. Mon impression, monsieur, est que les exportations et les importations ont toutes deux augmenté dans ces dernières années.

Je sais que le commerce d'importation a augmenté très-considérablement, et je pense que les exportations se sont aussi accrues.

Q. Je ne pense pas que les exportations aient augmenté du tout durant les huit dernières années ?—L'exportation du poisson qui maintenant représente environ quatre millions a augmenté, je pense.

Q. Quelle est la quantité de trafic sur le chemin de fer Intercolonial, entre les provinces maritimes et celles de l'ouest, aller et retour, en volume ?—Je puis seulement donner un estimé sur cette question. Si je comprends tout, j'estime que le volume total du trafic sur le chemin de fer Intercolonial doit être de trois millions de barils au moins.

*Par M. Burpee :*

Q. A combien par baril ?—Je parle de tout le trafic sur le chemin de fer Intercolonial, aller et retour, y compris tout le commerce européen—trois millions de barils.

Q. Quel serait pensez-vous le prix moyen du fret par baril ?—Je sais à peine ce que l'on charge pour le transport des marchandises anglaises. Je ne connais pas le tarif. Je connais le prix de transport de la farine d'un point donné à un autre, mais ces marchandises seraient distribuées tout le long de la ligne, jusqu'à la Jonction de la Chaudière peut-être. Je ne pourrais non plus entreprendre d'estimer quelle proportion du fret résultant de ce trafic irait au Grand Tronc ou au chemin de fer Intercolonial. Je dois dire que je regarde la question du fret—la réduction possible des frais de transport entre les provinces de l'Est et de l'Ouest—comme étant d'une importance souveraine au vrai développement du commerce inter-provincial, et à l'échange convenable des produits naturels des différentes provinces de l'Est et de l'Ouest, et dont nous attendons l'établissement de notre commerce intérieur.

*Par le président :*

Q. Avons-nous en Canada du blé propre à produire la qualité de farine que l'on demande dans les Indes Occidentales ?—Mon impression, à la vue de la farine sortie des moulins d'Ogilvie à Winnipeg, est que nous avons exactement la qualité de blé qui donnera la farine en demande sur le marché des Indes Occidentales. Je pense que notre blé du Nord-Ouest produira justement la farine que requiert le commerce des Antilles.

*Par M. McCallum :*

Q. Pouvez-vous recommander quelques moyens pour diminuer le coût du transport ?—Je regarde la route du Saint-Laurent et des lacs qu'il relie comme étant la voie naturelle pour le développement de notre commerce inter-provincial durant la saison navigable de l'année ; et je crois essentiel au développement de tout commerce d'établir par quelques moyens une compétition salutaire dans l'industrie des transports, c'est-à-dire par tous moyens légitimes.

*Par M. Gunn :*

Q. Pourrait-on réduire les frais de transport de beaucoup au moyen des voies ferrées ?—La compétition dans les transports a réduit le coût de l'envoi d'un sac de farine (deux cents livres) de Chicago à Liverpool à trente centins, lorsqu'il en coûte de quatre-vingt à quatre-vingt-dix centins pour le faire descendre du même point, dans l'ouest, à Halifax ; en d'autres termes il aurait été moins coûteux alors de faire venir la farine, de Chicago à Halifax par voie de Montréal et Liverpool, Grande-Bretagne, que de la recevoir de Chicago à Halifax directement par le Grand Tronc. Ceci était dû aux lignes de chemins de fer ayant des débouchés à Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, Portland et Montréal dont la compétition pour le fret d'entier parcours était si acharnée dans l'été de 1881.

*Par M. Burpee :*

Q. Avez-vous dans l'esprit et pouvez-vous suggérer quelque meilleur moyen de développer notre commerce inter-provincial ?—Avez-vous quelque suggestion à faire

concernant la route par eau?—D'après mes informations sur cette matière, je suis persuadé que, sans l'intervention du parlement ou du gouvernement, il serait impossible à aucune ligne de propulseurs engagée dans cette industrie de résister aux moyens d'action que pourraient leur opposer les chemins de fer.

*Par M. McCallum :*

Q. De quel chemin de fer voulez-vous parler?—J'entends dire que, en supposant qu'une ligne de propulseurs soit établie en connection avec le chemin de fer Intercolonial à la Pointe-Lévis et au district de Niagara, arrêtant aux ports intermédiaires, à moins qu'elle ne reçoive un subside du gouvernement et ne prenne quel'arrangement avec l'Intercolonial pour l'établissement d'un tarif couvrant toute la route, le Grand Tronc étouffera toute compagnie à capital modéré, et ne possédant que des moyens ordinaires, dès qu'elle entrera en opération. Ainsi, dans le présent état de choses, nos routes par eau ne nous sont d'aucune utilité, parce que nulle compagnie ne pourrait résister au Grand Tronc sans l'aide du gouvernement.

Q. Quel est le montant du subside nécessaire à un tel essai pour une année?—Si un tarif était arrangé avec le chemin de fer Intercolonial, ce qui je le pense pourrait être fait, tarif non désavantageux aux propulseurs et en faveur du Grand Tronc, mais traitant ces vaisseaux sur le même pied que les chemins de fer et leur accordant les mêmes privilèges, je crois qu'une ligne hebdomadaire de propulseurs—disons trois ou quatre vaisseaux—d'une capacité de 5,000 barils chacun, pourrait être établie entre le district de Niagara, Toronto, Hamilton et les autres ports, et se relier au chemin de fer Intercolonial à la Pointe-Lévis, avec un subside de \$25,000 à \$30,000.

*Par M. Burpee :*

Q. Les chemins de fer aux Etats-Unis n'ont-ils pas détruit la navigation intérieure?—J'ai observé avec soin le système de communications par eau des Etats-Unis, et, sachant combien de lignes de chemins de fer y ont été établies, et la vive compétition qui s'est organisée à différentes époques entre ces lignes, je crois que, sous tous les systèmes de compétition dans ce pays, les routes par eau des Etats-Unis se sont maintenues contre les chemins de fer; elles ont été regardées comme étant d'une telle importance, que les législatures ont aboli les droits de péage sur les canaux et se sont chargées de leurs améliorations; il me semble, d'après cela, tout à fait évident que notre système de communication par le Saint-Laurent, qui leur est bien supérieur, est pour nous d'une importance majeure comme étant notre seul moyen de défense contre la pression que pourraient exercer sur le pays nos compagnies de chemins de fer; en d'autres termes, il n'existe à présent aucune compétition entre ces chemins, et, dans l'état actuel des choses, même quand le chemin de fer du Pacifique canadien sera terminé, le Grand-Tronc, en acquérant le chemin de la Rive Nord lui a enlevé les moyens de communiquer avec les provinces maritimes, et à moins qu'il ne soit ouvert une autre ligne entre Sorel et la Chaudière, il ne peut y avoir de compétition importante pour nous entre ces chemins de fer. Dans tous les cas, je regarde le transport par eau comme tellement moins coûteux que par voie ferrée, qu'une ligne de steamers une fois établie sur le Saint-Laurent pourrait, après une année ou deux, se maintenir par le seul développement du commerce, sans aucun subside.

*Par M. McCallum :*

Q. Un subside de vingt-cinq à trente mille piastres, donné par le gouvernement suffirait, dites-vous, à mettre sur cette ligne quatre steamers. Je ne crois pas cette somme suffisante. Vous pensez que quatre steamers placés sur une ligne de la Pointe-Lévis à Niagara contribueraient matériellement à l'accroissement du commerce entre les provinces?—Je le crois.

*Par le président :*

Q. Avez-vous fait quelques calculs à ce sujet, et pouvez-vous donner en quelques mots des renseignements sur le fret de ces steamers et leurs cargaisons de retour?—Les cargaisons de retour que Québec s'attend à recevoir par le chemin de fer Intercolonial, consistent en produits de toutes sortes, du poisson et de l'huile, et il

existe déjà, vers l'ouest jusqu'à Montréal, un commerce considérable en poisson, huile, produits des Indes occidentales et charbon. La proposition est qu'une ligne de steamers fasse le service entre les districts du port de Niagara et la Pointe-Lévis de concert avec le chemin de fer Intercolonial, avec un tarif direct et unique, distribuant partout dans les provinces maritimes les produits alimentaires et les articles de fabrique de l'Ouest, et portant au retour aussi loin à l'ouest qu'il sera possible de leur trouver un marché, le charbon, le poisson et ses huiles, les produits des Antilles et les sucres raffinés. On calcule que la fleur pourrait être transportée de Toronto à Saint-Jean à un taux n'excédant pas trente centins par baril.

*Par M. Burpee :*

Q. Vous recommandez comme un moyen d'encourager le commerce inter-provincial l'établissement d'une ligne de vapeurs se reliant au chemin de fer Intercolonial?—Oui.

Q. La farine est transportée maintenant de Toro. to à Saint-Jean pour cinquante-cinq centins le baril, et une remise de dix pour cent est accordée si l'envoi est au-dessus de deux mille barils. Pourriez-vous lutter contre cela?—Le tarif est de soixante centins par baril à présent.

Q. Mais il est de cinquante-cinq en été?—Il était de cinquante-cinq centins avant le fusionnement du Grand-Tronc et du Grand-Occidental, mais il est maintenant de soixante-cinq centins.

Q. Recommanderiez-vous une réduction dans le tarif du chemin de fer Intercolonial?—Autant que je sache, l'intention de l'Intercolonial est de faire les transports à aussi bas prix que possible pour développer le commerce. Mais il est contrôlé en grande partie par le Grand-Tronc et doit accepter le tarif imposé par celui-ci. Le Grand-Tronc règle le tarif de l'ouest à l'est.

Q. Les voies de communication par eau dans l'intérieur des Etats-Unis n'ont-elles pas été détruites par les chemins de fer?—J'ai vu un article, il n'y a pas douze mois, dans un des principaux journaux de New-York, écrit par une des meilleures autorités sur le sujet du commerce de cette ville, montrant l'accroissement et le développement comparatifs du commerce au moyen des systèmes de chemins de fer et de canaux des Etats-Unis, et cet article démontrait que, depuis la guerre, le service des transports par eau au lieu de diminuer, augmentait en proportion relative avec les chemins de fer, et que, quoiqu'il ne constituât pas une corporation puissante, il avait combattu pouce par pouce pour conserver cette industrie, et avait soutenu la lutte si bravement qu'il s'était attiré le support et l'assistance du peuple par la législature.

*Par M. McCallum :*

Q. Pensez-vous éprouver des difficultés à établir une ligue de steamers si vous obteniez un subside du gouvernement? Pourrions-nous avoir quatre bateaux par semaine pendant la saison pour trente mille piastres?—J'ai eu, à ma disposition, les offres de ceux qui voulaient établir cette ligne. Bien entendu, plus on considère le sujet, plus on voit surgir de difficultés contre l'entreprise, à cause du Grand-Tronc. Un subside de trente-cinq à quarante mille piastres assurerait, sans l'ombre même d'un doute, l'opération immédiate de la compagnie dès l'ouverture de la navigation.

Q. De quatre bateaux?—Oui! ou de vingt-cinq mille piastres pour trois vaisseaux. Il faudrait quarante mille piastres pour quatre vaisseaux, car nous ne savons pas où nous pourrions immédiatement trouver le quatrième.

*Par M. Burpee :*

Q. Quel est le taux du fret en été sur les vaisseaux faisant le service entre Boston et les petits ports de la Nouvelle-Ecosse?—Les steamers exigent treize centins.

Q. A Halifax? Oui.

*Par le président :*

Q. Quel a été le tarif le moins élevé?—Six centins par baril. Les steamers transportent régulièrement le fret direct pour treize centins.



Q. Vous estimez à deux millions cinq cent mille barils l'approvisionnement alimentaire des provinces maritimes?—Ceci comprend les aliments nécessaires à la population et aux animaux.

Q. Ai-je compris que vous disiez que les aliments hachés et moulus pour animaux étaient employés en quantité considérable dans les provinces maritimes?—Depuis l'imposition d'un droit sur la farine de blé-d'inde, il nous en vient une bonne quantité, fourrage haché, son, orge, etc.

*Par M. Laurier :*

Q. Qu'est-ce qui fait la vie si chère dans les provinces maritimes? Les frais excessifs que nous payons pour le transport des ceutres de production dans l'ouest, augmentent de beaucoup le prix des produits alimentaires. C'est peut-être une simple matière d'opinion, mais je pense qu'Halifax est l'endroit du monde où il en coûte le plus pour vivre.

*M. Burpee.*—Saint-Jean excepté.

*Par le président :*

Q. Mais la vie n'est pas coûteuse dans les campagnes?—Les pêcheurs ne paient pas d'aussi larges profits aux marchands qu'autrefois. Si vous leur procuriez des aliments au meilleur marché possible, vous leur donneriez l'opportunité d'envoyer leur poisson dans l'ouest du Canada, parceque le traité de Washington abrogé, il nous faudra un marché dans l'ouest pour notre poisson.

*Par M. Burpee :*

Q. Les provinces maritimes expédient peu de poisson maintenant en haut du fleuve?—Une grande quantité de poisson va à Montréal et dans l'ouest du Canada.

Q. Mais c'est le plus mauvais marché en Amérique pour notre poisson?—Vous trouvez beaucoup de poisson expédié à Ontario de Boston et Gloucester qui devrait l'être de la Nouvelle-Ecosse.

*Par M. Farrow :*

Q. Quand la population de Toronto veut du saumon du Nouveau-Brunswick il lui faut l'acheter à Chicago, n'est-ce pas? Ou elle doit faire des arrangements avec l'acheteur de Chicago pour que le poisson soit laissé en route à Toronto, celui-ci ayant le contrôle du marché au saumon?—Je ne le pense pas.

*Par M. Burpee :*

Q. Vous recommandez, je comprends, comme un encouragement au commerce interprovincial, l'établissement d'une ligne de steamers entre Niagara et la Pointe-Lévis, en correspondance avec le chemin de fer Intercolonial?—Je crois que cela serait d'un grand secours à ce commerce.

Q. Mais ne recommandez-vous pas une réduction dans le tarif du fret de l'Intercolonial?—Je pense qu'en tant que ce chemin a été construit plutôt pour des fins militaires que commerciales, il devrait être exploité comme s'il était de deux cent cinquante milles plus court qu'il ne l'est réellement, et devrait travailler dans l'intérêt du commerce interprovincial, sans égard aux profits comme entreprise commerciale.

*M. Farrow :*—Le commerce de farine a augmenté de 1866 à 1882, comme suit:—Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ont importé de l'ouest en 1866, venant de toutes sources, 110,823 barils de farine. L'an dernier, il y en a été transporté par le Grand-Tronc et l'Intercolonial seulement 692,095 barils, montrant une augmentation d'un delà de 500,000 barils. Ceci démontre que ces deux provinces doivent faire une bien plus forte consommation.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 20 mars 1883.

Le comité s'assemble cet après-midi. M. PAINT au fauteuil.

Le capitaine Thomas LEACH, de Toronto, est appelé devant le comité et est interrogé :

*Au comité :*

J'ai fait un traité avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour le service à vapeur sur la rive nord de la province pendant dix ans. J'ai reçu à Toronto des informations qui m'ont porté à croire qu'il était possible d'ouvrir une ligne de propulseurs entre Québec et Toronto, et j'ai présenté au ministre des Chemins de fer une demande de subside, ou de garantie de gains. Je pense qu'il serait avantageux pour le chemin de fer Intercolonial et pour les consignataires de placer sur cette route une couple de propulseurs. Cela augmenterait les connections du chemin. Cette ligne relierait l'Intercolonial avec le chemin de fer du Sud du Canada, connection qu'il n'a pas à l'heure qu'il est, le chemin de fer du Sud n'ayant pas de rapport avec le Grand-Tronc, et ayant son débouché à Boston. Les moulins à farine sur le trajet du chemin de fer du Sud n'emploient qu'environ un sixième de leur pouvoir. Ils ont un tarif local sur le chemin de fer du Sud, et un tarif d'entier parcours sur le Grand-Tronc; ceci leur est défavorable. Le chemin de fer du Sud s'étend de la rivière Détroit à Niagara.

*Par M. Ritchey :*

Q. Ce trafic va aux Etats-Unis maintenant?—Oui. Ils expédient par les Etats-Unis, mais ils disent que s'ils avaient des communications meilleures, s'ils pouvaient obtenir du chemin de fer du Sud un tarif moins élevé vers l'Intercolonial, ils pourraient faire la compétition au Grand-Tronc et expédier aux provinces maritimes.

Q. Avez-vous des statistiques concernant ce trafic?—Le nombre de barils envoyés de Québec aux provinces maritimes l'an dernier a été de 656,110 barils de farine en 43 semaines. Ceci est un trafic énorme, et mon idée est qu'une couple de steamers l'aiderait beaucoup. Le Grand-Tronc a en mains un très grand trafic, plus, de fait, qu'il n'est capable d'en faire, et cela cause beaucoup de délais. Récemment, plus de soixante-quinze wagons chargés de farine demeurèrent pendant près d'un mois dans ses gares à Toronto. Il y a des plaintes générales dans tout l'Ouest de la part des expéditeurs.

Q. Mais ce commerce passe par les Etats-Unis?—Non. Puisque toute cette farine a été envoyée d'Ontario à la Pointe Lévis.

*Par M. Laurier :*

Q. Par quelle voie est-elle arrivée à la Pointe Lévis?—Elle descend à Montréal par les promulseurs, puis est transportée sur les bateaux de la compagnie du Richelieu ou sur le Grand-Tronc. Ce transbordement est très coûteux. Toronto, l'an dernier a consommé 136,522 tonnes de charbon dur et 97,865 tonnes de charbon mou venant des Etats-Unis. De plus vous pouvez ajouter à cela encore de quarante à cinquante mille tonnes que le Grand-Tronc a amené à Toronto, par le Pont Suspendu, où les droits ont été payés au préjudice de la douane de Toronto qui n'en a rien retiré. Ce charbon vient de Buffalo et est consommé par les fondries et les habitants de Toronto. Le coût de ce charbon livré à Toronto par le Grand-Tronc, est comme suit : Le mois dernier il valait deux piastres et cinquante-six centins livré à Fort Erié; le transport de là à Toronto, quatre-vingts milles, coûte soixante centins, les droits sont de soixante centins, et le charroiyage du dépôt aux cours dix centins, de sorte que livré à Toronto il coûte trois piastres et quatre-vingt-six centins la tonne, poids net.

*Par le président :*

Q. Mais il est vendu à un haut prix en détail?—Oui; il se vend, en détail, six piastres la tonne. Le chemin de fer Intercolonial pourrait livrer le charbon des provinces d'en bas à Toronto au moyen d'une telle ligne de promulseurs à un prix aussi raisonnable. Supposant que l'Intercolonial l'amènerait à la Pointe Lévis sur ses wagons qui reviennent presque vides, pour une piastre la tonne, le coût du transbordement sur les steamers étant de dix cents, le transport par steamers une piastre cin-

quante centins, le coût du charbon aux mines une piastre cinquante ; le droit d'entrée et de sortie quinze cents ; les droits de havre cinq centins, et le charroyage aux cours dix centins. Le coût total par grosse tonne serait de quatre piastres et quarante centins ; déduisez un huitième de ceci et vous avez trois piastres et quatre-vingt-cinq centins, presque le même coût que dans l'autre cas. Le charbon de Pictou est un bon charbon bien net, et dure plus que le charbon américain de même qualité. Deux ou trois cargaisons de ce charbon furent envoyées dans l'ouest sur le vaisseau "Her Majesty," il y a quelques années, mais le charbon était petit, et les acheteurs ayant reconnu cela, le commerce en fut déprécié.

*Le président* :—Ce charbon particulier venait de Port Hood, et était de qualité très inférieure ; d'une mauvaise qualité telle, de fait, que l'on ne s'en servait pas même dans les provinces maritimes.

*Par M. Laurier* :

Q. Quel est le tarif entre Pictou et le Pointe-Lévis ?—Il est de quatre piastres pour Toronto, et est divisé entre les deux compagnies—deux piastres à l'Intercolonial et deux piastres au Grand-Tronc.

Q. Je comprends que vous dites qu'il peut être transporté pour une piastre ?—Pour vous montrer à quel bas prix peuvent être transportées les marchandises comme cargaisons de retour, je puis dire que nous avons prie de telles cargaisons l'an dernier à dix-huit centins seulement par tonne pour un trajet de deux cent trente milles. Il n'y a aucun doute que le charbon de Pictou est supérieur au charbon américain de même qualité, mais non pas meilleur que celui de Briar Hill que l'on ne pourrait livrer à Toronto à moins de quatre piastres et demie la tonne. Les mines de charbon de Briar Hill au surplus sont épuisées. Pour vous démontrer ce qu'une ligne de propulseurs pourrait faire, aller et retour, de Toronto à la Pointe-Lévis.

*Par le Président* :

Q. Quelle est la capacité de ces vaisseaux ?—Six cents tonnes, ou quatre cents tonnes de registre. Nous portons trois cents tonnes ou trois mille barils avec un tirant d'eau de neuf pieds. Le tarif direct de Toronto aux différents points sur l'Intercolonial est comme suit :—De Toronto à Saint-Jean, N.-B., en hiver, 65 centins, et en été, 60 centins. Si un homme expédie 2,000 barils, il obtient sa remise de dix centins par baril. De Toronto à Saint-Henri, près de Québec, le tarif est de 60 centins ; 65 centins à la Rivière-du-Loup ; 70 centins pour toutes les stations de Cacouna à Moncton ; 70 centins à Chatham ; et 75 centins à toutes les stations de Humphries à Amherst et Pointe Duchêne.

*Par M. Laurier* :

Q. C'est le tarif conjoint du Grand-Tronc et de l'Intercolonial, n'est-ce pas ?—Oui ; et il est à peu près le même pour Halifax. Le gain du steamer en descendant serait comme suit :—3,000 barils à 30 centins, donneraient \$900 ; 1,500 barils additionnels à Montréal que nous prendrions à 10 centins, donneraient \$150 ; et dix passagers \$90, feraient un total de \$1,140. Le produit du voyage de retour serait 300 tonnes de charbon pour Toronto à \$1,50 donnent \$450 ; 150 tonnes de Québec à Montréal à \$1, formeraient \$150 et 10 passagers \$90, donnant un grand total de \$1,690 pour le voyage, aller et retour. Un voyage aller et retour prendrait douze jours, et deux bateaux formeraient une ligne hebdomadaire. Les dépenses d'un des steamers reviendraient à \$120 par jour, les droits de péage et tous frais compris. Le projet est de mettre une ligne de propulseurs en correspondance à Québec avec l'Intercolonial, et à Hamilton, Toronto et Niagara avec les chemins de fer du Sud, Hamilton et Nord-Ouest, et Toronto, Grey et Bruce, pour \$1,690 par voyage, aller et retour. Si nous pouvons obtenir une garantie que les gains ne seront pas moindres que cela, et si le trafic l'exige, l'année prochaine nous pouvons couper les vaisseaux en deux, et les allonger de manière à employer toute la capacité des canaux et à pouvoir descendre avec 5,000 barils et remonter avec 500 tonnes de charbon.

*Par M. McCallum :*

Q. Quel profit le pays retirera-t-il de vos lignes de steamers ?—Vos relations d'affaires avec l'Ouest augmenteront et vous aurez un accroissement de trafic sur le chemin de fer Intercolonial.

Q. Aucune réduction sur le fret du tonnage ?—Pas cette année, mais l'an prochain ayant allongé nos vaisseaux, nous pourrions réduire notre tarif. Il en coûte \$23,000 pour agrandir ces vaisseaux.

Q. Pas de réduction sur le fret cette année ?—Aucune cette année.

*Par M. Gunn :*

Q. Quel serait le profit au taux que vous mentionnez pendant toute la saison d'été ?—\$20 par jour.

Q. Ceci couvre-t-il l'assurance ?—Oui, cela couvre toutes les dépenses. Pour vingt-six semaines, cela produit près de \$1,000 net pour la saison.

Q. Quelle est la valeur de ces steamers ?—Tels qu'ils sont maintenant, ils valent \$20,000 chacun.

Q. C'est-à-dire 15 pour cent, y compris la détérioration des vaisseaux ?—Oui.

*Par M. McCallum :*

Q. Combien de vaisseaux vous proposez-vous de mettre sur la ligne ?—Deux cette année, mais nous pourrions en mettre quatre à ce taux, s'il était nécessaire.

Q. Quel subside demanderiez-vous au gouvernement ?—Le grand trouble est le risque à courir. Sans une garantie nous ne serions pas en sûreté, car le Grand-Tronc peut exercer sa pression sur l'Intercolonial et nous empêcher d'avoir du fret. Il pourrait dire à l'Intercolonial : " Si vous ne nous donnez pas le fret nous porterons le nôtre à Portland."

*Par M. Laurier :*

Q. Quelle est la nature de la demande que vous avez adressée à l'honorable ministre des chemins de fer ?—Je lui ai adressé une lettre l'informant que nous mettrions deux steamers sur la ligne si un encouragement suffisant nous était offert sous forme d'une garantie ou d'un subside. Nous voulons une garantie de nos gains.

Q. Quel montant de garantie voulez-vous ?—\$1,690 pour chaque voyage. Si nous réalisions ce montant, il n'en coûterait rien au gouvernement, mais si nous faisons moins que cela, nous voudrions que le gouvernement nous en payât la différence. Ou bien s'il aimait mieux donner un subside, nous demandons \$20,000 pour deux bateaux. Nous pourrions faire trente voyages pourvu que la saison fût bien favorable.

*Par M. McCallum :*

Q. Vos espérances, je crois, sont trop belles ?—Nous montrons quels doivent être nos gains. A moins de faire autant que cela nous perdrons de l'argent.

Q. Combien de pieds d'eau calculez-vous avoir tout le long des canaux du Saint-Laurent ?—Neuf pieds.

Q. Avez-vous neuf pieds partout ?—Oh, oui.

Q. En quelques endroits, je pense, vous n'aurez que 8½ pieds ?—Nous aurons neuf pieds partout.

Q. Croyez-vous réellement que si cette ligne de bateaux était établie, il se produirait une augmentation assez considérable du commerce interprovincial ?—Je ne puis dire si cet accroissement du trafic interprovincial serait en proportion de ce que vous nous paierez, mais cela vous donnerait de plus grandes facilités. Le commerce augmente certainement.

Q. Qu'entendez-vous par la pression que pourrait exercer le Grand-Tronc ?—Supposez que j'exploite une ligne en correspondance avec l'Intercolonial, et que le Grand-Tronc pour punir ce chemin, envoie son fret à Portland, l'Intercolonial me jettera probablement par-dessus bord et montera le fret du Grand-Tronc.

Q. Pensez-vous que vous pourriez avoir beaucoup de trafic du chemin de fer du Sud du Canada par le moyen de celui de Credit-Valley maintenant ?—Oui, le chemin.

du Sud n'a pas de rapports avec le Grand-Tronc. Il y a aussi une autre chose à considérer; le volume du trafic dans les provinces maritimes est considérable, et le Grand-Tronc a autant de besogne qu'il en peut faire. Si cette ligne était établie nous aurions un service de transport plus prompt, et moins de délais.

Q. Vous mettriez deux bateaux pour \$20,000?—Oui, et nous accepterions le risque.

Q. Et mettriez-vous quatre bateaux pour \$10,000?—Oui; je crois que je pourrais arranger cela.

Q. Combien feriez-vous de voyages?—Ces steamers feraient le voyage, aller et retour, en douze jours, ce qui donnerait un arrivage à Toronto tous les trois jours. S'il n'y avait que deux bateaux il y aurait un voyage par semaine.

Q. En supposant que le gouvernement accorderait un subside, réduiriez-vous le tarif?—Nous pourrions transporter la farine à Québec pour 25 centins le baril.

Q. Vous ne pourriez pas le faire à meilleur marché?—Non, nous avons à payer les péages dans les canaux.

Q. Mais le gouvernement, s'il vous donne un subside, doit en retirer un bénéfice, et rentrer dans son argent en amenant une réduction de tarif. Ne pourriez-vous transporter le fret à un peu meilleur marché que cela?—Avec une garantie, nous ne pourrions pas réduire le coût du transport, mais avec un subside nous pourrions le faire. Disons 20 centins le baril. Aussitôt que vous réduirez le fret, le Grand-Tronc fera la même chose.

*Par le président :*

Q. Ne pourriez-vous pas réduire le taux à 15 centins par baril?—Nous ne pourrions pas le faire.

*Par M Farrow :*

Q. Vous pensez que vous pourriez le réduire à 20 centins?—Oui.

Q. Un baril de sel?—Oui.

Q. De Toronto à la Pointe-Lévis?—Oui; en correspondance à la Pointe-Lévis avec le chemin de fer Intercolonial, nous descendrons le fret à 20 centins par baril, et nous prendrons le charbon à \$1.50, le transportant nous-mêmes à Hamilton, Toronto u Niagara. Je crois que le charbon comme fret de retour pourrait être mis sur le marché de Toronto, et faire avantageusement concurrence au charbon américain.

*Par le président :*

Q. Combien de temps avez-vous navigué dans les provinces maritimes?—J'ai été patron de navire dix ans, et entrepreneur avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Q. Avez-vous commandé des propulseurs sur les lacs depuis?—Oui. Nous avons deux autres vaisseaux, mais nous pourrions peut-être avoir deux des bateaux de la ligne d'Ogdensburgh. Ils ont été allongés et pourraient être induits à venir partager le subside avec nous. Ils pourraient faire le transport des marchandises à meilleure composition que nous, parce qu'ils pourraient descendre avec 5,000 barils contre nos 3,000. Je pense que si quelqu'un d'intéressé dans les mines de charbon des provinces d'en bas établissait un dépôt de charbon à Toronto et introduisait ce charbon sur le marché, tous les autres marchands le prendraient facilement avec le temps.

Q. Quelle quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse se rend à Toronto?—Il n'y en avait pas l'an dernier, le transport par eau comme fret de retour, d'Oswego à Toronto (135 milles) coûte 25 centins la tonne, frais d'entrée et de sortie compris. Les vaisseaux descendent là avec du grain et reviennent avec du charbon.

*Par M. Laurier :*

Q. Quel est le prix du charbon à la Nouvelle-Ecosse, pris aux mines?—Il serait livré aux chemins de fer pour \$1.50. Il a été livré aux vaisseaux pour \$2.

Q. Est-ce le prix actuel?—C'était le prix il y a quatre ans, mais alors il y avait beaucoup de demandes. Pendant la guerre il valait \$2. S'il en était expédié beaucoup cela causerait une différence dans le prix. Pour le charger sur les wagons de l'Intercolonial, le charroyage serait peu considérable. Ce charbon devrait être introduit

convenablement dans Ontario et à aussi bon marché que possible. Je ne vois pas pourquoi nous faisons venir des États-Unis 150,000 tonnes de charbon, quand nous avons des mines dans le pays qui pourraient être exploitées.

*Par le président :*

Q. Quelle profondeur auront les canaux quand ils seront complétés?—Treize pieds quand ils auront été élargis. Le canal Welland a treize pieds d'eau maintenant. Vous pouvez passer des vaisseaux portant 50,000 minots de grain dans ce canal maintenant contre 15,000 minots comme on le faisait avant.

Q. Y a-t-il quelques vaisseaux en construction, ou construits quelque part, qui pourraient porter 50,000 minots?—Il en est un en construction à Hamilton. Nous avons deux vaisseaux rallongés pouvant porter de 26,000 à 30,000 minots de grain

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 29 mars 1883.

Le comité s'assemble cet après-midi. M. PAINT au fauteuil.

JOHN DOULL, écrivain, marchand de nouveautés, d'Halifax, N.-E., est appelé devant le comité, et, ayant été requis de donner quelque information sur les matières soumises à l'investigation de ce comité, il dit que n'ayant pas été prévenu d'avance des informations désirées par le comité, il n'était pas en position de parler beaucoup du commerce inter-provincial. La Chambre de commerce d'Halifax, dont il est président, n'avait pas reçu, avant son départ de cette ville, la lettre que lui avait adressée le président du comité, demandant des informations à ce sujet.

John J. Bremner, écrivain, marchand des Indes Occidentales, d'Halifax, est ensuite interrogé.

*Au comité :*

Le trafic, sur le chemin de fer Intercolonial, a sans aucun doute, très rapidement augmenté. Ma maison s'occupe du commerce du poisson et des sucres. Je crois pouvoir dire que le commerce du poisson à Hamilton, Toronto et Montréal a pris beaucoup d'accroissement; ce n'est que depuis quelques années, de fait, que ces articles sont tirés des provinces maritimes. Ils étaient achetés à Boston, et étaient d'une qualité très inférieure; et comme Halifax approvisionne Boston, il n'y a pas de raison pour que nous ne fournissions pas les provinces de l'ouest directement. Quant au coût du transport à ces provinces, je ne pense pas que nous ayons à nous plaindre. Le tarif pour Hamilton est, je crois, de 30 centins par cent livres, ce qui est raisonnable. Quant au fret sur le sucre et le poisson destinés à Toronto et Hamilton il est aussi très convenable.

*Par M. McCallum :*

Q. Ne trouvez-vous pas une différence entre le coût du transport en été, et celui chargé en hiver?—Je ne pense pas qu'on ait fait aucune différence en cela, dernièrement. Nous avons un sujet de plainte à Halifax en ce qui regarde les frais de transport des sucres. On charge moins de fret sur le sucre brut que sur le sucre raffiné, ce qui n'est pas très juste, considérant que le sucre brut est fréquemment d'une valeur aussi grande que les qualités inférieures de sucre jaune que nous envoyons par cette ligne. De plus, la plus grande partie du sucre amené par cette ligne en hiver est en sacs, sur lequel il n'y a qu'environ deux pour cent de tare, tandis qu'elle est d'environ dix pour cent sur le sucre raffiné que nous envoyons par cette ligne; en conséquence nous (les raffineurs) payons sur le poids brut, tandis qu'ils paient sur le poids net. N'ayant pas de liste de fret dans le moment, je ne me rappelle d'aucun autre sujet de plainte que de cela.

Q. Vous avez donc un tarif de fret aussi peu coûteux à la clôture de la navigation que lorsque celle-ci est ouverte?—Nous avons été très-satisfaits de nos taux de transports d'Halifax à Toronto.

*Par M. White :*

Q. Y a-t-il un marché considérable à Toronto et Hamilton pour les sucres raffinés, et va-t-il en augmentant ?—Oui, il y existe un bon marché pour les sucres raffinés. Nous avons un autre sujet de plainte, à propos du tarif pour Winnipeg. Nous trouvons que le tarif d'entier parcours pour Winnipeg est plus élevé que le tarif actuel pour Montréal, et celui de Montréal à Winnipeg, ensemble.

Q. C'est-à-dire qu'il est moins coûteux si le voyage est divisé à Montréal ?—Oui ; si nous avions le même tarif de Montréal à Winnipeg que l'on accorde aux marchands locaux de Montréal, il nous serait moins dispendieux d'envoyer nos sucres à Montréal d'abord, et de là à Winnipeg. J'espère que cela sera bientôt changé, vû qu'un chargement direct devrait être moins coûteux dans tous les cas.

*Par le président :*

Q. N'envoyez-vous pas des marchandises à Chicago et aux Etats-Unis des provinces maritimes ?—Oui ; nous expédions beaucoup de poisson à Chicago.

Q. Quelle espèce de poisson ?—Du maquereau, de hareng, de la morue sèche, etc. Ce poisson, en vertu du traité de Washington, ne paie pas de droits.

Q. Importez-vous de la farine ?—Non. Je dois dire, pour être juste, que les taux que l'on nous charge pour Chicago sont à peu près les mêmes que si nous envoyions nos marchandises par les Etats-Unis. Ils sont à peu près les mêmes par la voie de Montréal que par celle de Boston, autant que nous avons pu nous en enquérir ; mais aussi, c'est la route rivale.

*Par M. Richey :*

Q. Sont-ils les mêmes en été qu'en hiver ?—Je ne sais, parce que nous expédions peu en hiver.

*Par M. Gunn :*

Q. Ne pouvez-vous pas expédier vos marchandises directement à Manitoba par la voie de Boston ?—Je ne le sais pas. Nous n'avons pas essayé cela.

*Par le président :*

Q. Votre commerce de poisson avec Chicago augmente-t-il ?—Oui, considérablement.

Q. Avez-vous entendu quelques-uns des consignataires se plaindre de délais sur la route ?—Oui, notre commerce avec Chicago se fait presque entièrement en été, et il n'y a pas alors autant de plaintes ; cependant il y a eu des plaintes.

Q. Importez-vous beaucoup de sel de Turk's Island ?—Nous n'en avons pas beaucoup importé dernièrement.

Q. Quand vos vaisseaux reviennent sur lest, il peut leur arriver d'y arrêter et de charger là ?—Oui.

*Par M. Farrow :*

Q. Vous n'employez pas notre sel de l'ouest ?—Non ; il est trop fin.

Q. Avez-vous vu notre gros sel ?—Non. Je n'en ai pas vu. On m'a montré du sel de Goderich.

Q. Vous n'avez vu que le sel fin ?—Je n'ai pas vu de gros sel. Le sel qu'il nous faut est un sel en cristaux durs, qui puisse rester tout l'été sans se dissoudre.

Q. Nous fabriquons cet article ?—Nous devons avoir notre sel à bas prix afin de faire concurrence aux Etats-Unis.

Q. Si nous pouvons prendre des arrangements pour envoyer du sel dans les provinces maritimes et faire la concurrence au sel anglais, ce dernier devra être à bien bas prix pour soutenir la compétition avec le nôtre. Si nous pouvons obtenir quelque chose de ce comité sous forme de fret de retour, il est très probable, vû que les fabricants de sel portent un grand intérêt à cette question, qu'il vont envoyer du sel aux provinces maritimes, et elles auront l'opportunité de l'essayer. Les chimistes ont prouvé que ce sel est le meilleur et le plus pur qui soit au monde. Je puis dire aussi, qu'aussi longtemps que le monde existera, et quelque soit la quantité que nous puis-

siez employer, nous en avons assez pour satisfaire aux demandes. Nos mines de sel sont inépuisables. On n'emploie pas de chaux dans sa fabrication. M. Rightmeyer, de Kincardine, m'écrit que sa maison a réduit le prix du sel; et qu'elle a pris des arrangements pour envoyer son sel dans l'est, cette année, et l'introduire dans les provinces maritimes, et qu'elle est préparée à le vendre à très bas prix pour faire concurrence au sel anglais?—L'on ne se sert pas de chaux dans la fabrication du sel anglais. Nous trouvons que le sel des Indes Occidentales est le plus pur que nous puissions nous procurer. J'ai un tableau d'analyses.

*Par M. Richey :*

Q. Pouvez-vous nous donner quelque information sur le commerce du charbon?—J'imagine que les meilleurs arrangements à prendre pour le charbon serait de trouver le moyen de l'envoyer ici sans transbordement. Cela endommage le charbon.

*Par M. Laurier :*

Q. Vous entendez le faire parvenir directement de Pictou à Hamilton?—Oui; il est hors de doute que ce serait un grand avantage s'il pouvait être expédié de Québec.

Q. Vous voulez dire que les propulseurs le recevraient de l'Intercolonial?—Oui; j'ai vu du charbon rendu inutile pour avoir été transbordé plusieurs fois.

Q. Pouvez-vous mentionner des chiffres relativement aux frais de transport?—Non; je ne puis que parler généralement du commerce de charbon.

*Par M. McCallum :*

Q. Pensez-vous qu'une ligne de steamers entre la Pointe-Lévis et Niagara diminuerait le coût du fret?—Je suis certain que ce serait une très bonne chose, cela donnerait beaucoup d'accroissement au commerce.

THOMAS E. KENNY, écr., président de la Banque des Marchands à Halifax, est ensuite interrogé.

*Au comité :*

Je suis très-heureux d'avoir l'occasion d'être présent à ce comité, mais je ne puis m'attacher aux faits et aux chiffres, n'ayant pas une connaissance approfondie du genre de commerce dont s'occupe le comité. Mais je vous dirai ce que j'ai entendu à propos du commerce de poisson entre Halifax et Toronto. J'ai rencontré une personne engagé dans ce trafic; elle m'a informé qu'elle venait de recevoir une lettre d'un de ses correspondants de Chicago lui annonçant qu'il avait été obligé de cesser son commerce de poisson avec Halifax parce qu'une partie de son fret avait mis quarante jours à faire le trajet d'Halifax à Chicago. Je suis porté à croire que le délai s'était produit à l'ouest de la jonction de la Chaudière. Les populations des provinces de l'est et de l'ouest se connaissent encore très peu. Nous n'avons été que quinze ou seize ans en Confédération, et ce n'est qu'en venant à Ottawa qu'un homme peut concevoir l'étendue et la valeur de ce pays, et combien il est nécessaire d'encourager autant que possible le commerce inter-provincial. Nous sommes aussi entièrement canadiens dans nos provinces maritimes que l'est le peuple des provinces de l'Ouest; cependant quoique animés de sentiments unionistes, notre lien d'union est réellement le chemin de fer Intercolonial. Sans un système parfait de voies ferrées, nous retomberions dans nos préjugés provinciaux et notre condition isolée. Maintenant que nous avons notre chemin Intercolonial—et il me semble qu'il est aussi nécessaire à notre existence naturelle que le sont les rues d'Ottawa à son existence civile, parcequ'il nous faut quelque voie de communication pour passer d'une section du pays dans une autre—je ne pense pas qu'il soit plus sage d'essayer d'en retirer un grand revenu, qu'il le serait de la part des autorités civiles de chercher à prélever un revenu sur le trafic se faisant par le moyen des rues d'Ottawa. Je pense aussi que même si la balance était contre le chemin, la chose serait peu importante, vu que le coût modéré des transports donnerait aux fabricants de l'Ouest la facilité d'expédier à l'Est les produits de leurs fabriques, leur farine et leurs tissus de coton et de laine.



*Par le président :*

Q. Mettriez-vous les canaux au même rang que les chemins de fer ?—Ils forment partie d'un même système. Nous devons faire tous nos efforts pour encourager le commerce inter-provincial et nous ne devons pas tenter de faire de l'argent avec le chemin de fer Intercolonial, pas plus que nous devrions essayer d'en faire avec notre département des Postes qui nous est aussi bien utile. Nous devons travailler à encourager le trafic des différentes provinces entr'elles. Quant au commerce du charbon, nous désirons son développement autant que possible durant les mois d'hiver ; car Halifax devient un port de relâche pour un grand nombre de steamers faisant le transport du coton des Etats-Unis au sud du Cap Hatteras. Halifax étant presque sur leur route dans leurs voyages réguliers en Europe, ils s'y arrêtent pour remplir leurs soutes à charbon. Nous attachons beaucoup d'importance à la distribution de notre charbon dans les différents ports de la Puissance, et cela ne peut se faire que dans les mois d'hiver. L'agent d'une de nos mines de charbon me disait il y a quelque temps qu'il y avait un encombrement très-considérable de wagons à charbon à la jonction de la Chaudière, et que lorsque cet état de choses fut rapporté aux autorités du Grand-Tronc et de l'Intercolonial, ce dernier offrit d'envoyer ses propres locomotives pour transporter le charbon à Montréal et dégager ainsi ses wagons. Je tiens cette information de bonne source. Nous avons cru que la faute était due à l'administration du Grand-Tronc. Ceci est arrivé durant le cours de cinq ou six semaines dernières. Il me semble pénible de voir le Grand-Tronc être cause d'embarras au nord et au sud du Saint-Laurent.

*Par M. Laurier :*

Q. Vous paraissez avoir moins de difficultés avec l'Intercolonial cet hiver que vous en avez dans l'Ouest ?—Oui, les embarras sur la ligne du Grand-Tronc sont bien plus grands. Il existe bien moins d'encombrement à l'est de la Chaudière qu'à l'ouest de cette station. Quant à l'Intercolonial, les gens de l'Ouest peuvent différer d'opinion avec moi, mais sans ce chemin nous n'aurions pas eu l'Union, et maintenant que nous sommes unis, nous le regardons comme notre grande route nationale et nous ne devrions pas tenter de le rendre productif aux dépens du commerce.

*Par M. McCallum :*

Q. Ne pensez-vous pas qu'il serait d'un grand avantage pour ce pays si nous avions un autre débouché de la Pointe-Lévis vers l'Ouest ?—Décidément.

*Par le président :*

Q. Vous avez eu beaucoup de vaisseaux chargeant à Québec et à Montréal durant les trois ou quatre années dernières ?—Pas autant durant ces dernières années qu'au-paravant. La compétition entre les steamers et les voiliers est maintenant tellement vive qu'il y a certains ports de ce côté de l'Atlantique qui sont propres aux steamers seulement, comme Montréal et la Nouvelle-Orléans.

Q. Je présume que toutes les fois que vos vaisseaux ont visité le Saint-Laurent, ils sont venus chargés de charbon ?—De sucre du Brésil et de charbon. Ils font de Sydney un point de relâche maintenant. Les raffineurs d'Halifax patronisaient l'Intercolonial, mais ce chemin ne fait aucune différence entre les tarifs d'été et d'hiver.

M. Bremner.—Les raffineurs d'Halifax paient 22 centins par cent livres en été, tandis que ceux de Montréal ne paient que 18 centins par cent livres en hiver. A Halifax vous pouvez aussi faire descendre la farine par voie de Boston à 15 ou 20 centins meilleur marché par baril que par l'Intercolonial.

Le président.—Vous voulez dire la farine d'Ontario ?

M. Bremner.—Oui, 15 centins meilleur marché, et de plus on vous assure votre farine. Tout ceci est bien propre à pousser le commerce du Canada vers les Etats-Unis. Le chemin de fer Intercolonial devrait être employé de manière à tenter de conserver le trafic qui se fait entre les provinces au lieu de l'envoyer aux Etats-Unis.

*Le président :*

Q. Dans une lettre reçue de M. Collingwood Schreiber, il dit : " La quantité de

marchandises passant à la jonction de la Chaudière pour l'ouest, pour l'année civile 31 décembre, a été de 133,711 tonnes, et de celles allant vers l'est, 107,538 tonnes." Ceci équivaut à 2,171,241 barils, sans compter ce qui a laissé le port de Montréal par les vaisseaux, etc. Savez-vous, M. Kenny, si, lorsqu'il vous arrive d'envoyer des commandes à Ontario, vos marchandises ont souffert des délais sur les chemins, dans leur trajet de là à Halifax?—J'ai entendu des plaintes de Montréal à propos de ces délais. Quelquefois le fret met quarante jours pour venir de Toronto à Halifax.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 5 avril 1883.

Le comité s'assemble ce matin. M. PAINT au fauteuil.

ROBERT J. STARK, éer., de la maison Stark frères, marchands de grain et de farine est appelé et interrogé.

*Au comité :*

Il y a 18 ans passés (avant la confédération), M. Chisholm, de Toronto, tenta l'inauguration du commerce entre Toronto et Halifax, au moyen d'un vaisseau appelé "Her Majesty," mais le projet tomba en partie à cause de sa mort prématurée et de sa faillite. Depuis la confédération toutefois, il a été démontré que ce commerce est très important. Je suis allé moi-même l'année dernière aux provinces maritimes et j'y ai passé environ quatre mois. Pendant mon séjour, j'ai visité presque chaque ville, et me suis adressé aux personnes engagées dans le commerce, et j'ai éprouvé beaucoup de difficultés à trouver les personnes convenables avec lesquelles je voulais entrer en relations commerciales. Je trouvais qu'il est difficile de développer le commerce parce qu'il n'existe qu'une ligne de chemin de fer, à peine suffisante au trafic énorme qui se dirige vers ces provinces. M. Chipman, je le sais, a donné au comité des statistiques précieuses, qui au fond sont correctes, relativement aux produits apportés d'Ontario aux provinces maritimes. Je puis confirmer son témoignage vu que sa maison possède sa part de ce commerce. Nous ne nous en occupons que depuis dernièrement, mais les apparences sont telles qu'il promet devoir prendre une importance énorme. Si l'on pouvait faire quelque chose pour assurer des cargaisons de retour, cela donnerait à ce commerce une grande impulsion. La question est très compliquée sans doute, et par suite de la connection de l'Intercolonial avec le Grand-Tronc, nous dépendons entièrement de cette route pour nos communications entre les provinces maritimes et celles de l'ouest. Cela amène ces deux corporations en contact, et ce comité est le tribunal le plus propre à juger la question et à trouver les moyens de faire quelque chose pour encourager ce commerce sans nuire aux connections dont j'ai parlé. Nous sommes à Toronto à une distance de 800 à 1,300 milles d'Halifax, et durant la saison d'hiver—et particulièrement en hiver—nous avons éprouvé des délais très-ennuyeux, nos marchandises restant parfois six semaines en route avant de parvenir à leur destination. Ces délais sont un des plus grands obstacles à ce commerce; en été fréquemment le trajet dure 13 jours, il se fait quelquefois en 10 jours. Une lettre est transportée en quatre jours, de sorte qu'il y a matière à beaucoup d'amélioration dans les transports. Il y a beaucoup de difficultés auxquelles nous ne pouvons espérer de remédier à présent. Lors de la visite de M. Chipman à Toronto, j'ai eu quelques conversations avec lui sur cette matière, et nous avons devisé des meilleurs moyens à prendre pour encourager ce commerce. Il suggéra une ligne de steamers entre Niagara, Toronto et Québec; si une telle ligne pouvait être exploitée en harmonie avec les intérêts de chemins de fer d'à présent, elle serait, je pense, d'un grand secours. Dans l'ouest du Canada nous employons peu des produits des provinces d'en bas; nous prenons beaucoup de poisson, mais peu de charbon, qui ne parvient qu'à Kingston tout au plus. Une occasion m'a été offerte l'autre jour de me former une idée de ce qui pouvait être fait dans cette direction. Un des plus grands marchands de Toronto M. Nairn, disait qu'il y a environ cinq ans, quand sa maison recevait du charbon des provinces maritimes, il

provenait des veines de surface, et qu'en conséquence il était d'une pauvre qualité, mais que depuis lors, ces mines ayant atteint une plus grande profondeur, on a pu se procurer un article aussi bon qu'aucun charbon de la Pensylvanie et pouvant lui faire une concurrence favorable. Dans Ontario nous avons de 1,400 à 1,600 moulins à farine dont le produit est de 50 à 300 barils par jour, la moyenne étant probablement d'environ 75 barils par jour. Une bonne partie de cette farine pourrait être envoyée aux provinces d'en bas, la quantité suffisante à notre propre consommation étant aisément fournie ; la plus grande partie de cette fleur a été expédiée en Grande-Bretagne. Nous commençons à peine ce commerce avec les provinces maritimes, et je pense que ce qui pourrait être fait pour assister ce trafic serait d'un grand profit, et pour ces provinces et pour celles de l'ouest. Nous l'envoyons par voie de Boston à Annapolis, Saint-Jean et Halifax et autres endroits où les vaisseaux peuvent trouver un port, mais nous ne pouvons atteindre certains points comme Truro, Moncton, etc., de sorte que nous dépendons virtuellement d'une seule ligne pour notre commerce avec ces localités. Quelques efforts ont été faits à Toronto pour stimuler l'établissement d'une ligne de propulseurs, mais jusqu'à présent les choses n'ont pas pris une forme assez définie pour en permettre l'inauguration avec succès. Beaucoup de personnes dans Ontario sont intéressés dans la navigation à vapeur, et ont des intentions de se joindre à cette entreprise, mais elles auraient besoin d'une certaine somme de support pour le faire.

*Par M. Richey :*

Q. Avez-vous jamais calculé combien coûterait le transport du charbon s'il était introduit à Toronto?—Non. Mon voyage ici a été bien imprévu, et je n'ai pas eu d'opportunité de me procurer de statistiques pour les soumettre à cette assemblée.

*Par M. McCallum :*

Q. Quel serait l'effet de cette ligne de steamers sur le tarif du fret ? Le rendrait-elle moins coûteux?—Il est aussi important de soulager le trafic que de réduire le coût du transport. Le tarif de Toronto à Halifax qui est de 70 centins par baril, n'est pas exagéré. Le taux de Toronto à Québec est de 55 centins, ce qui laisserait 15 centins pour celui de Québec à Halifax. De Québec à Saint-Jean, N.-B., il est de 10 centins, ou de 65 centins de Toronto à Saint-Jean. Ces tarifs ne sont pas arbitraires, et si quelque chose pouvait être fait pour donner plus de facilités au trafic, ce serait un pas de fait dans la bonne direction.

Q. Vous ne pensez pas alors que cela diminuerait le prix du fret?—Je pense que c'est une matière de compétition, et qu'elle se corrigera d'elle-même. Nous avons un débouché *via* Boston, indépendant de la voie ferrée, au moyen du chemin du sud du Canada, partant de points tels que Highgate, Saint-Thomas, Ridgetown, etc. Nous pouvons avoir un tarif de 45 centins pour Boston ; de Boston à Halifax, 13 centins, quaiage à Halifax 2 centins, faisant un total de 60 centins de Ridgetown à Halifax, comparé à 90 centins si le fret était envoyé par la route de Toronto ; le transport de Ridgetown à Toronto étant de 20 centins.

*Par M. White :*

Q. Est-ce que le trafic à ce point pourrait aller à meilleur marché à Toronto par le chemin de Credit Valley, et de là par steamers à la Pointe-Lévis?—Décidément. Nous pourrions aller par ce chemin de Saint-Thomas à Toronto, et toucher à un grand nombre d'endroits sur le parcours du chemin du Sud du Canada.

*Par M. McCallum :*

Q. Envoyez-vous des marchandises à Portland par le Grand-Tronc?—Nous ne le faisons pas. Il n'y a pas de steamers sortant de Portland, tandis qu'un grand nombre de lignes partent de Boston, et y arrivent, comme celles de Hathaway, Nickerson, etc. La différence entre les steamers et les voiliers est d'environ 5 centins par baril pour le Nouveau-Brunswick et Annapolis. Par le chemin de Credit Valley, on peut toucher à Belmont, Ingersoll, Woodstock, Galt, Drumbo, Ayr et Streetsville.

*Par M. White :*

Q. Lorsque le chemin de fer d'Ontario et Québec, qui se reliera avec celui de Credit Valley, sera complété d'une part, et que le Grand Oriental sera construit jusqu'à la Pointe-Lévis d'autre part, vous aurez une ligne en compétition jusqu'au terminus de l'Intercolonial. Cela aura-t-il l'effet de réduire le coût des transports? Certainement; si cette ligne est complétée, nous aurons un tarif moins élevé.

*Par M. McCallum :*

Q. Ne croyez-vous pas que si nous avions une ligne de steamers entre Niagara et la Pointe-Lévis ou Québec, cela occasionnerait le transport de plus de fret par le Saint-Laurent qu'auparavant?—Très certainement ce serait le cas. Nous arrêterions le trafic par la voie de Boston complètement. C'est simplement une question de bon marché, simplement une matière de piastres et centins. Nous prenons la route la moins coûteuse. Une ligne de steamers ferait tomber le tarif à 25 cents, je pense. Il y a aussi entre la Chaudière et Moncton beaucoup d'endroits dont je n'ai pas parlé et qui tous profiteraient ces avantages.

Q. Alors cette ligne de steamers de Toronto à Québec réduirait le prix des transports?—Sans doute, elle produirait cet effet, et de plus elle assisterait le trafic. Vous n'avez aucune idée des vexations auxquelles nous sommes exposés. Nous éprouvons des difficultés tout à fait exceptionnelles pour maintenir ce commerce. Dernièrement 136 wagons de fret attendaient leur transfert dans une seule cour. Le Grand-Tronc n'était pas en faute parce que son matériel roulant tout entier était employé.

Q. Une double voie les ferait sortir de ces difficultés, n'est-ce pas?—Oui.

*Par M. Laurier :*

Q. Entendez-vous dire que cette ligne de propulseurs pourrait transporter la farine de Niagara à Toronto pour 25 centins par baril, avec profit?—Oui; la farine se transporte de Toronto à Montréal pour 10 centins le barils, et cela paie bien. Je pense que l'absence de propulseurs est due à la grande dépréciation des moyens de transport sur les lacs de l'ouest qui existe depuis quelques années.

Q. Quelle en est la cause?—Elle est universelle, et due, sans doute, à la compétition des voies ferrées et à l'extension de nouvelles lignes qui ont réduit les prix de beaucoup. Bien entendu quand je place le prix du fret à 25 centins, je ne fais qu'un estimé approximatif. Je crois que cela paierait.

*Par M. White :*

Q. Mais les compagnies de transport n'ont pas payé de dividendes l'an dernier?—Ces compagnies souffrent par suite de la stagnation des affaires. Le commerce, cependant, entre Ontario et les provinces maritimes ne fait que commencer et promet de se développer considérablement.

Q. Dans quelques années vous aurez un chemin de traverse à Saint-Jean, par ce que l'on appelle le chemin de Pope, qui raccourcira la distance à Saint-Jean de 350 milles?—Ce à quoi l'on ne pense pas assez c'est l'encouragement du commerce des provinces maritimes avec Ontario. Presque tous le trafic se fait d'Ontario à ces provinces. C'est du fret de retour que nous voulons. Le poisson est un des principaux produits des provinces d'en bas, et dernièrement on a trouvé une nouvelle industrie dans l'éperlan de la rivière Miramichi, et il y en a un grand nombre d'autres qui pourraient être développées. Je pense qu'il a des centaines d'autres articles qui pourraient nous être envoyées, mais le charbon me semble le produit le plus important et le facteur matériel du commerce de l'avenir. Si le charbon peut être expédié à Kingston il doit pouvoir l'être à Toronto et plus loin dans l'ouest.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 6 avril 1883.

Le comité s'assemble cet après-midi. M. PAINT au fauteuil.

Robert J. Stark, écr., de la maison Stark et Frères, marchands de grains et de farine de Toronto, apparaît devant le comité et lit la lettre suivante qu'il avait adressée au Président :

5 avril 1883.

CHER MONSIEUR,—En relisant mon témoignage avec le sténographe, j'ai eu l'occasion de considérer d'une manière plus calme les différents points considérés ce matin. Dans l'échange rapide des questions j'ai oublié de mentionner une des plus grandes faveurs que nous a valu dans l'ouest la politique nationale. Avant qu'elle fut introduite et mise en opération, nous ne faisons réellement que nous débattre dans nos efforts pour accaparer l'énorme commerce avec les provinces maritimes que nous possédons maintenant; nos plus grands et nos plus persistants compétiteurs étaient les minotiers et les marchands de l'Indiana, de l'Illinois, du Wisconsin et du Minnesota (autrement dit les Etats de l'Ouest) qui, placés particulièrement au centre de la région à blé de ce continent et donnant la main aux grandes artères du commerce avec l'Est, nous arrachèrent les seuls marchés que nous commandions. Que pouvions-nous faire? Avec le libre-échange ou le pouvoir illimité de trafiquer sur nos marchés, il nous défierent tout simplement et le firent au moyen d'une combinaison subtile d'intérêts sur laquelle nous ne pouvions exercer aucun contrôle. Leurs corporations établissaient, pour le transport de leurs produits à nos portes, dans les provinces maritimes, des tarifs de 50 à 75 pour cent plus bas que ceux que nous pouvions obtenir. A Chicago, Indianapolis, Saint-Louis et Minneapolis, les centres de la production de la farine dans l'ouest et le sud, les commerçants obtenaient des tarifs de 35 à 50 centins par baril pour le transport direct à Halifax, Saint-Jean, e. c., quand nous, des différents points d'Ontario, nous avions à lutter sous des charges de 75 à 80 centins par baril. Il n'y avait donc qu'une seule voie d'ouverture, c'était d'atteindre de quelque manière les corporations qui établissaient ces tarifs et nous débouillaient graduellement et sûrement de nos marchés naturels. Ceci a été heureusement effectué par le système politique national mentionné plus haut, et notre industrie meunière prit de suite un nouvel essor. Nous ne pouvions, il est vrai, suggérer ou dicter à des chemins de fer étrangers, les bases sur lesquelles ils doivent établir leurs tarifs, mais quand le surplus des produits de leurs patrons arrivait sur nos marchés, nous avions un remède à la fois final et effectif, et l'effet qui en résulte est si évident que l'observateur le plus superficiel doit l'admettre. Nos minotiers dans Ontario, pendant l'intervalle écoulé entre l'abrogation du traité de réciprocité et l'inauguration de notre politique nationale, existèrent plus par leur tenacité à poursuivre leur but que par les bénéfices pratiques résultant de leur travail. Le surplus de leurs produits incapable de parvenir à sa destination naturelle, était forcément envoyé sur le marché anglais, en consignation, ce qui contraignit beaucoup d'entr'eux à abandonner une industrie dans laquelle ils avaient placé leurs capitaux en entier. Aujourd'hui nous avons 1,400 moulins en opération dans la province d'Ontario, qui tous s'attendent à trouver un marché dans les provinces maritimes. Ceci peut être prouvé amplement, et le trafic qui se fait aujourd'hui sur le chemin de fer Intercolonial est une preuve évidente de l'impulsion qu'a reçue cette industrie particulière. Ce sujet présente beaucoup d'autres points à traiter, mais je n'ai pas besoin de réclamer pour eux votre bienveillante attention.

Si vous jugez que cette extension du sujet sur lequel j'ai été appelé à donner mon témoignage, mérite d'être communiqué au comité dont vous êtes le président, je sentirai que j'ai fait quelque chose pour l'encouragement du commerce interprovincial de notre province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

ROBERT J. STARK.

H. F. PAINT,

Président du comité du commerce inter-provincial.

Le Président lui ayant demandé s'il désirait que cette lettre fut regardée comme la continuation de son témoignage d'hier, M. Stark répondit que tel était son désir.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 6 avril 1883.

Le comité s'assemble ce matin. M. PAINT au fauteuil.

ROBERT BRODIE, écr., de la maison de MM. W. et R. Brodie, marchands de farine et de comestibles, Québec, est appelé et interrogé.

Je n'oserais entreprendre de parler longuement du commerce direct de l'Ouest, mais je suis plus particulièrement désireux de promouvoir le commerce local de Québec. Le chemin de fer Intercolonial se centralise à Québec maintenant, et j'aimerais que quelques mesures fussent prises pour augmenter le trafic de la ville de Québec. Depuis l'achèvement du chemin Intercolonial, et depuis qu'un tarif direct de l'Ouest a été établi, le commerce que Québec a possédé sans interruption pendant un grand nombre d'années, en a été presque entièrement éloigné par suite de la grande différence existant entre ce tarif direct et les deux tarifs locaux — c'est-à-dire celui de Toronto à Québec, et celui de Québec aux provinces maritimes — ceux-ci étant tellement plus lourds que le tarif direct qu'ils ont eu pour conséquence une diminution très-sensible du commerce de Québec. Par exemple, le Grand Tronc charge de Toronto à Québec 55 centins par baril, et de Québec aux différents points le long de la ligne de l'Intercolonial, tels que Campbelltown, Bathurst ou Chatham, 42 centins.

*Par M. White :*

Q. Est-ce que le tarif pour Halifax est le même que pour Campbelltown ? — Oui. Les deux réunis font 97 centins, tandis que le tarif direct de Toronto à Halifax, Campbelltown, etc., est de 70 centins. Pour St. Jean c'est 5 centins de moins ou 65 centins. Il est presque impossible aux commerçants de Québec de faire quelque chose avec une telle différence contre eux. Cela me paraît être un tarif tout-à-fait différentiel. La différence ne devrait pas être aussi énorme, et si le chemin de fer Intercolonial était obligé d'accepter des expéditeurs de Québec — il me semble qu'il devrait l'être puisqu'il est l'œuvre du public — les mêmes tarifs qu'il reçoit du Grand-Tronc, il ne ferait qu'un acte de justice envers Québec. Le chemin n'en recevrait pas moins d'argent s'il transportait la farine et les comestibles au même prix qu'il reçoit du Grand-Tronc, et il ne ferait pas de différence au détriment des commerçants de Québec. Il y a environ deux ans, je découvris qu'on transportait la farine de Toronto à Saint-Jean au même taux qu'on le faisait de Toronto à Québec. J'attirai l'attention de la Chambre de commerce sur le fait. Je ne sais si quelque action spéciale fut prise à cet égard, mais je sais que peu de temps après, une différence de 10 centins fut faite pour Saint-Jean et de 15 centins pour Halifax, quoique la distance de Toronto à Québec ne soit pas la moitié de celle de Saint-Jean. Une autre différence préjudiciable aux expéditeurs de Québec est qu'un marchand de Saint-Jean peut faire venir directement un wagon chargé de farine de Toronto à Saint-Jean, diviser la charge et la renvoyer par petits lots de dix, quinze ou vingt barils à Chatham, Bathurst et, je le présume, à Campbellton à un moindre taux par baril que le marchand de Québec ne pourrait le faire pour amener le même wagon de farine à Québec, et pour en faire la division là. Ces tarifs différentiels contre Québec ont détruit notre commerce, et nous privent de ce trafic. Il est vrai que nous conservons nos anciens clients, mais ce commerce que nous avons fait pendant bien des années, et qui nous appartient de droit, diminue graduellement.

*Par le président :*

Q. Vous étiez mieux alors avant d'avoir l'Intercolonial, n'est-ce pas ? — Très certainement. Il n'y a aucun doute.

*Par M. Laurier :*

Q. Commercez-vous avec toutes les provinces maritimes ou principalement avec le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard?—Nous faisons des affaires avec la Nouvelle-Ecosse. Un autre sujet de plainte pour Québec est que l'Intercolonial n'a pas de bureaux d'affaires dans cette ville, mais seulement un bureau où se vendent les billets de passage. Par exemple, vous pouvez, au bureau du Grand-Tronc, payer le coût de votre fret, recevoir vos marchandises, et il s'y trouve un tarif imprimé qu'on vous donne mais si nous avons besoin d'un tarif spécial, ce qu'arrive souvent, nous ne pouvons avoir d'information à Québec. Nous sommes obligés d'écrire à l'agent du Grand-Tronc à la Pointe-Lévis, et à moins qu'il ne s'agisse de quelque chose se trouvant sur la tarif imprimé, celui-ci doit écrire à Moncton pour ces détails. Dans l'intervalle nous perdons la chance de faire des affaires. Nous ressentons vivement le besoin d'un bureau du chemin de fer Intercolonial à cause de cela.

*Par le président :*

Q. Le même état de chose existe à Halifax. Si nous avons besoin d'un tarif spécial, nous devons télégraphier à Moncton?—Nous sommes dans une plus mauvaise position qu'Halifax. Nous avons d'abord à communiquer avec la Pointe-Lévis, et l'agent là, communique ensuite avec Moncton. Si nous envoyons une lettre au bureau du Grand-Tronc à Québec, il s'écoulera peut-être des heures avant qu'elle ne parvienne à la Pointe-Lévis, et dans l'intervalle nous perdons l'occasion de faire une vente.

*Par M. McCallum ;*

Q. Mais maintenant que le Grand-Tronc a le contrôle du chemin de fer de la Rive Nord, il y aura un changement dans cette direction, n'est-ce pas?—Oui; je crois qu'il se produira un changement, mais il nous faudra toujours communiquer avec Moncton comme on le fait à Halifax. Une autre matière qui mérite attention se rattache à un bout de chemin entre la jonction de Chatham et Chatham même, une distance de six ou sept milles. Sur presque toutes les lignes en connexion avec l'Intercolonial, les tarifs directs de l'ouest à ces jonctions sont de cinq centins moindres que pour les autres stations, mais il n'y a pas de différence faite pour la jonction de Chatham, et la conséquence en est que des marchandises arrivant à Chatham même doivent payer plus que par les autres lignes, puisqu'il n'y a pas de réduction dans le tarif pour la jonction. Si ces concessions sont faites à d'autres chemins de fer, elles devraient aussi être faites à Chatham. Le taux de Toronto à Chatham est de 70 centins le baril en ce moment, tandis que celui de Saint-Jean—une distance de deux ou trois cents milles de plus—est 65 centins seulement, ou 5 centins de moins. Au lieu de faire une réduction de 5 centins par baril, on charge 5 centins de plus le baril pour le rendre à Chatham, ce qui est injuste pour cette ville, qui est un grand centre et fait une consommation considérable d'articles comestibles. Relativement à l'établissement d'une ligne de propulseurs de Toronto à la Pointe-Lévis, je puis dire que le Grand-Tronc à présent ne peut pas faire tout le trafic. Nous avons maintenant du fret de London à Québec en route depuis environ deux mois dont nous ne pouvons avoir de nouvelles, et nous en avons aussi une grande quantité en route depuis un mois, à mon départ. Ceci a existé tout l'hiver. Nous avons maintenant un client à Chatham auquel nous vendons beaucoup, récemment nous lui avons expédié cinq wagons chargés; ces wagons ne lui sont pas encore parvenus quoiqu'ils soient quelque part sur le chemin depuis environ six semaines. Tout le trouble vient du Grand-Tronc, le trafic est trop considérable pour une ligne de chemin de fer.

*Par M. Laurier :*

Q. Ces délais arrivent-ils seulement en hiver, ou durant toute l'année?—Surtout en hiver, et la chose a été pire cet hiver qu'auparavant. Depuis le fusionnement du Grand-Tronc et du Grand Occidental un plus grand trafic a été poussé vers l'extrémité est de la ligne et il en résulte plus de besogne qu'ils n'en peuvent faire. Une ligne de steamers sans aucun doute serait d'un grand secours en été.

*Par M. White :*

Q. Comment sont les choses en été ? Eprenez-vous quelque difficulté quant à la célérité des transports ?—Pas d'habitude. Le fret voyage assez régulièrement.

*Par M. Laurier :*

Q. Vous ne vous plaignez pas de délais en été alors, mais seulement en hiver ?—Pas comme règle générale. Il se produit toujours des délais en hiver, mais l'hiver dernier a été exceptionnellement mauvais sous ce rapport. Nous n'avons jamais souffert autant auparavant.

Q. Croyez-vous que cela soit dû à un excès de trafic sur le Grand-Tronc ?—Oui ; ils en ont plus qu'ils n'en peuvent faire. Il est possible aussi que le Grand Tronc donne la préférence au fret direct pour Portland et Boston, qui doit atteindre ces ports à temps pour certains vaisseaux, et qu'il ne transporte le nôtre que quand il en a le temps.

*Par M. White :*

Q. Quel est le taux du fret en été ?—Il était l'été dernier entre Toronto et Québec de 35 centins par baril au lieu de 55 centins comme il l'est à présent. Maintenant que le Grand Tronc a le contrôle du Grand Occidental, ce qui va enlever la compétition, il se pourrait que le tarif ne soit pas si réduit cette saison. Nous ne pouvons le savoir encore, bien entendu. Il a à présent le chemin de la Rive Nord, et il sentira peut-être la nécessité de nous donner un tarif peu élevé.

*Par M. Richey :*

Q. S'il était établi une ligne de steamers, pensez-vous qu'elle nous serait de quelque secours en hiver ?—Elle diminuerait l'encombrement du trafic.

Q. Que résulterait-il d'une augmentation de facilités, en hiver ?—Personnellement je ne suis pas en faveur de l'établissement d'une ligne de steamers. Si le Grand Tronc construisait une seconde voie, il suffirait aisément à la besogne.

*Par le président :*

Q. Vous auriez autant de lignes de steamers que possible si elles n'avaient pas de subside ?—Exactement. Je ne recommanderais pas l'octroi d'un subside à une ligne en opposition aux lignes établies.

Q. N'aiderait-elle pas aux transports qui se font de l'ouest ?—Oui, mais cela n'affecte l'Intercolonial en aucune manière.

Q. Mais nous voyons que le fret s'accumule à Québec, et que les wagons à charbon amenés là y sont détenus quelquefois pendant quelque temps ?—D'après ce que je comprends, ils ont toujours beaucoup de wagons retournant vides.

Q. On nous rapporte que l'Intercolonial a offert ses propres locomotives pour traîner ses wagons à charbon dans l'ouest ?—C'est une simple question de pouvoir moteur.

Q. Mais le Grand Tronc avait tant de besogne qu'il ne pouvait s'en occuper ?—J'ignore cela.

*Par M. McCallum :*

Q. Est-ce que je vous comprends bien quand vous dites que, si le Grand Tronc, tel qu'il est, peut faire le trafic, vous ne recommanderiez pas l'octroi d'un subside à une ligne de vapeurs entre Toronto et la Pointe-Lévis ?—Je ne ferais pas une telle recommandation. Il existe déjà une ligne de steamers, mais elle s'occupe peu du fret.

Q. Quels sont les propriétaires de la compagnie de navigation de Richelieu et Ontario ?—Elle existe depuis longtemps. M. Sénécal en est le président.

Q. N'est-il pas rumeur cet hiver que le Grand Tronc possède la plus grande partie du capital de cette compagnie ?—Il n'y a pas de doute que cette ligne de steamers et les deux chemins vont travailler de concert.

Q. Pensez-vous que, dans l'intérêt du public et du bon marché des transports, ils doivent s'unir ainsi tous ensemble ?—C'est au détriment des intérêts publics qu'ils s'unissent ainsi.



*Par M. White :*

Q. N'avez-vous pas de compétition par voie de Boston ?—Oui ; c'est-à-dire par la voie du Pont Suspendu.

Q. Et, à Québec, la compétition se fera au moyen du chemin de fer Central de Québec ?—Je ne sais jusqu'à quel point il y aura compétition dans cette direction. Je pense que le Grand Tronc acquerra le Central de Québec.

*Par le président :*

Q. Mais tout le fret envoyé par le Pont Suspendu, n'ajoute pas au volume du commerce de Québec ?—Oh, non. Les expéditeurs par cette route, n'ont qu'une courte distance par voie ferrée pour se rendre à Boston ou à New-York, de là ils obtiennent un tarif peu élevé par eau jusqu'à Saint-Jean, Halifax, le détroit de Canso et Charlottetown.

Q. Le chemin entre la Jonction et la ville de Chatham ne fait-il pas partie de l'Intercolonial ?—Oh, non, c'est une entreprise privée. Chatham est une ville considérable, et consomme une grande quantité de marchandises. Une réduction de cinq centins ne bénéficierait pas au chemin, mais à la ville.

Q. Vous voudriez que l'Intercolonial paierait les cinq centins au chemin de Chatham pour son fret ?—Oui. Il n'y a pas d'autre moyen d'y faire parvenir les marchandises. Il existait une ligne de voiliers entre Québec et Chatham, mais l'Intercolonial, en s'emparant de ce trafic, va forcer celle-ci à se retirer tout-à-fait.

Q. Nous pensions que l'Intercolonial amènerait le charbon à la Pointe Lévis pour l'ouest et que la farine descendrait d'Ontario à Québec pour vingt centins par bûril. Ne serait-ce pas là un avantage pour vos clients des provinces maritimes ?—Les mines de Pictou ne parviendront pas à extraire assez de charbon pour remplir leurs contrats pendant la saison prochaine.

Q. Elles ne peuvent pas avoir de wagons ?—Je parle du trafic de la saison prochaine. Les mines du Cap-Breton n'ont pas, bien entendu, de connection avec l'Intercolonial, et leur charbon ne peut pas aller dans l'ouest, par ce chemin, sans transbordement.

Q. Il pourrait être déchargé des vaisseaux sur les propulseurs se rendant dans l'ouest ?—Il lui faudrait aller par eau.

Q. Il vient beaucoup de charbon de Sydney par vaisseaux ?—Oui, nous ne pouvons avoir de connection avec l'Intercolonial, et nous sommes obligés de le faire transporter par eau.

Q. Est-il possible, pensez-vous, d'expédier du sel de l'Ouest aux provinces maritimes ?—Je ne le pense pas. Des cargaisons de sel arrivent à Québec comme lest à très bon marché, et l'on fait venir le sel des endroits où il est le moins cher.

*Par M. McCallum :*

Q. Croyez-vous que si vous aviez une ligne de steamers de Niagara à la Pointe-Lévis, le coût du fret serait diminué ?—Je n'en ai aucun doute.

Q. Pensez-vous que, dans les intérêts du pays, il serait désirable qu'il y eût là une ligne de steamers ?—Oui, je voudrais y voir une ligne de steamers. Je crois que nous en retirerions un bénéfice matériel en ce qui concerne la réduction du coût des transports.

Le comité s'ajourne alors.

HALIFAX, N.-E., 4 avril 1883.

“ Je suggère que les droits de péage existant à présent sur nos canaux soient abolis, afin que le commerce de l'ouest puisse se concentrer à Montréal, et que les exportations puissent se faire de là à la Grande-Bretagne et autres pays européens, durant la saison d'été, ou bien être expédiées, comme elles le sont maintenant en grande partie, de ports américains. Et dans l'intérêt de Saint-Jean, Halifax, et autres ports maritimes, je recommanderais fortement au gouvernement l'achat de la section de chemin de fer du

Grand-tronc entre la jonction de la Chaudière et Richmond, et la construction d'un chemin de là à Montréal; ou dans le cas où le Grand-Tronc ne serait pas disposé à vendre à des conditions favorables cette section de son chemin, je recommanderais alors à l'administration la construction d'un chemin qui lui fut propre de la Chaudière à Montréal.

L'exécution de ces propositions aurait pour résultat de centraliser le commerce de l'ouest à Montréal, et de donner à cette ville le contrôle des exportations de l'ouest pendant les saisons d'été, et ce contrôle serait exercé sans aucun doute par les ports maritimes pendant la saison d'hiver.

Si le gouvernement possédait et mettait en opération ce chemin entre la Chaudière et Montréal, en addition à l'Intercolonial, il pourrait alors transporter le grain, les marchandises pesantes et autres produits de l'ouest (sans pertes) de Montréal à Halifax ou Saint-Jean, en se guidant sur le tarif direct imposé par l'Intercolonial sur les marchandises, aux taux suivants :

Montréal à Saint-Jean, 746 milles de chemin de fer, grain, coût estimé, par quartier.....	\$0.33
Montréal à Saint-Jean, 746 milles de chemin de fer, fret pesant, coût estimé par tonne de 2,000 lbs.....	1.37½
Montréal à Halifax, 844 milles de chemin de fer, coût estimé, par quartier.....	37½
Montréal à Halifax, 844 milles de chemin de fer, fret pesant, coût par tonne de 2,000 lbs.....	1.56½

“ L'estimation précédente du tarif de transport des marchandises de Montréal à Halifax et Saint-Jean, que le gouvernement pourrait allouer, s'il avait la propriété du chemin entier, est basée sur le taux de 30 centins par quartier chargé par l'Intercolonial, de la Chaudière à Halifax.

“ Si l'on considère que le Grand-Tronc charge quarante-cinq pour cent de tout tarif direct sur grain et marchandises pesantes de Toronto à Portland, une distance de 630 milles, taux qui pour un tarif direct de deux piastres équivalent à quatre-vingt-dix centins et à une piastre trente-cinq centins (\$1.35) par quartier pour un tarif de trois piastres; et quand ces derniers chiffres sont comparés aux frais de transports, présentés au tableau ci-dessus, de Montréal à Saint-Jean, 746 milles, et à Halifax, 844 milles, l'importance de la suggestion faite au gouvernement de construire le chemin jusqu'à Montréal dans l'intérêt du pays, et de se charger de son opération, peut être aisément comprise et appréciée.

“ Dans l'intérêt du commerce inter-provincial et de tout le Canada, je conseillerais au gouvernement, et je pense que le peuple de ce pays partage mes vues, d'acquiescer la propriété de tous les chemins provinciaux et de se charger de leur administration. Je crois qu'agir ainsi et réduire par ce moyen les frais de transport des marchandises et des passagers, serait bientôt reconnu comme étant la politique vraie, sûre et économique à suivre pour l'avancement du pays.

“ Le résultat du fait que le gouvernement aurait la propriété de ces chemins, et pourrait diminuer le coût du transport du fret sur toutes ces lignes directes serait de doubler, en moins d'une année après l'inauguration d'un tel système, le volume actuel du trafic entre les provinces; ce serait un bénéfice pour le peuple et ajouterait à la richesse de la Puissance, sans causer de pertes financières à l'administration, comme on peut le prouver amplement par des faits fournis par d'autres pays dans lesquels le même système politique a été pratiqué dans le but d'augmenter leur trafic intérieur.

“ Je demande la permission de présenter, comme un précédent pour la réduction du prix du transport du fret sur toutes nos lignes de chemins de fer, la politique de la Belgique relativement aux siens; et comme ce pays a été le premier sur le continent à employer ce pouvoir moteur alors nouveau, je dois dire ici que des considérations politiques, autant que sociales et générales, ont démontré la nécessité d'y établir un réseau de chemins de fer; et tout en faisant preuve de beaucoup d'habileté dans la formation d'un tel projet on a mis une grande énergie dans son exécution; et ainsi ce pays est couvert de voies ferrées tellement que ce royaume comparativement peu

étendu est devenu le grand chemin par lequel se rattachent une grande partie des communications subsistant entre les principaux pays de l'Europe. Ce système de chemins de fer en partie construits par l'Etat, administré par lui et sous son contrôle est, pour l'étendue de ce pays, le plus complet du monde. La longueur totale des lignes exploitées ou concédées par l'Etat était en janvier 1881, de 2,537 milles.

En Belgique, le but constant du gouvernement a été de promouvoir l'avancement commercial du pays en diminuant graduellement le coût des transports.

Les statistiques du pays démontrent d'une manière concluante les avantages de ce système, et la Belgique possède aujourd'hui les chemins de fer les moins dispendieux et les mieux administrés de l'Europe; tout profit réalisé par leur exploitation est considéré comme une preuve que le tarif est susceptible d'une nouvelle réduction.

"En 1856, il n'y avait qu'environ 460 milles de construit, et on trouva que les chemins de fer perdaient de l'argent. Au lieu, toutefois, d'élever le tarif pour augmenter les recettes, le gouvernement le réduisit considérablement, espérant que l'accroissement commercial qui allait se produire amènerait le résultat désiré. Cette manœuvre eut un tel succès, qu'en 1861 une nouvelle réduction fut faite sur une autre classe de marchandises, produisant l'année suivante une augmentation de 72 pour cent dans les recettes.

"L'extrait suivant du rapport du ministre des travaux publics pour 1864, doit donner une preuve concluante du bon effet de cette politique sur l'industrie de ce pays.

"Le rapport dit : 'En huit ans, de 1856 à 1864, les charges sur les marchandises ont diminué de vingt-huit pour cent; le public a envoyé 2,706,000 tonnes de marchandises de plus, tandis qu'il a actuellement épargné plus de quatre millions de piastres sur les frais de transport, et le trésor public a encaissé une augmentation de profit net d'un million cinq cent mille piastres (\$1,500,000).'

"Depuis la date de ce rapport une nouvelle réduction qui a été faite, a eu pour résultat d'augmenter le volume des transports de 4,479,000 tonnes en 1864 à 6,533,000 tonnes en 1865.

"Encouragé par ces résultats en 1865, le gouvernement appliqua les mêmes principes au tarif des passagers. Un tarif gradué, diminuant en proportion des distances parcourues, fut établi; au-dessus de vingt-deux milles, depuis un centin et deux dixièmes jusqu'à deux centins et demi étaient retenus par mille, et depuis cette distance jusqu'à au-dessus de cent mille ce tarif diminuait rapidement, de sorte qu'un billet pour une distance d'au-dessus de cent cinquante-cinq milles ne coûtait qu'un centin par mille pour première classe, et sept dixièmes de centin dans la seconde. Le résultat de ce tarif fut que, le nombre des voyageurs pour les distances où les prix des billets étaient restés les mêmes, resta stationnaire, qu'il augmenta un peu où le tarif avait subi une légère diminution, et doubla presque pour les distances au-dessus de quarante-six milles où la réduction devenait considérable.

"L'application de cette méthode que l'on reconnt avoir produit les effets les plus avantageux, et sur les recettes des chemins de fer et sur l'activité industrielle du pays est maintenant la règle établie pour l'administration des chemins de fer en Belgique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN A. MACKASEY.

OTTAWA, 12 avril 1883.

Le comité s'assemble ce matin. M. PAINT au fauteuil.

RICHARD A. HUNT, marchand de produits de toutes sortes, de Summerside, Ile du Prince-Edouard, est appelé devant le comité et interrogé :

*Au comité :*

Le principal article que nous recevons à l'Ile du Prince-Edouard des provinces d'en haut, indépendamment des marchandises générales, est la farine, qui nous vient, je crois, principalement de Toronto. Les rapports du commerce ne donnent pas le

nombre de barils de farine importée dans la province; ils donnent seulement le nombre de barils venant de l'étranger. Par exemple en parcourant les rapports, je trouve que 815 barils de farine ont été importés des Etats-Unis l'an dernier, D'après les meilleures informations que peuvent se procurer ceux qui commercent sur cet article, les importations de farine du Canada sont estimées à 60,000 ou 65,000 barils.

*Par le président :*

Q. Recevez-vous des Etats-Unis du blé-d'inde pour le moudre ?—Pas beaucoup, mais la quantité en est donnée dans les rapports.

*Par M. Richey :*

Q. Quelle est la population de l'Île du Prince-Edouard ?—Environ 110,000. Elle cultive une bonne quantité de blé, quoique cependant il en ait été récolté moins qu'à l'habitude dernièrement.

Q. Comment cette farine parvient-elle à l'Île du Prince-Edouard ?—Elle vient principalement par le chemin de fer Intercolonial. Une bonne partie descend par les bateaux du golfe.

*Par le président :*

Q. Combien de bateaux avez-vous ?—Seulement qu'un pendant la saison dernière, le *Miramichi*.

Q. Combien y en avait-il avant la construction de l'Intercolonial ?—Je ne m'en rappelle pas le nombre exactement; mais il y en avait plusieurs.

Q. Ainsi l'Intercolonial a arrêté ce trafic ?—Oui,

Q. Recevez-vous maintenant de la farine de Pictou ou de Shédiac ?—Elle vient de Shédiac, et ce qui vient par bateaux est débarqué à Charlottetown et Summerside.

Q. Débarque-t-on de la farine à Summerside pour Charlottetown ?—Quelquefois. Les bateaux ne viennent qu'une fois la semaine, et la farine s'en va ensuite par les bateaux locaux. Quelquefois elle est descendue par le chemin de fer.

Q. Quel est le taux du fret maintenant ?—Le fret est en moyenne de 70 à 75 centins le baril. Le taux est le même que pour Halifax, Pictou et Saint-Jean.

Q. Les bateaux la traversent-ils et la délivrent-ils à Summerside à ce prix ?—Oui. Nous envoyons très peu de marchandises dans les provinces d'en haut, mais on pourrait faire un peu de commerce en poisson conservé en boîte ou salé. Nous y avons envoyé des patates.

Q. Est-ce que ces envois de patates ont été profitables aux expéditeurs ?—Je ne sais pas. Je crois que l'ordre venait de Toronto; elles furent envoyées par charge-ments de wagons.

*Par M. McCallum :*

Q. Quel effet aurait l'abrogation du traité de Washington sur les pêcheries ?—Cela affecterait considérablement le commerce du maquereau. Il y avait un droit de \$2 par baril sur ce poisson avant le Traité.

*Par le président :*

Q. Cela s'appliquerait-il aux autres sortes de poisson ?—Il serait imposé un droit sur tout le poisson je suppose, mais la chose ne serait pas aussi sérieuse que l'a été l'abrogation du Traité de Réciprocité. Cela n'affecterait pas autant le poisson sec ou mis en boîte, parce que nous avons pour ces articles des marchés aux Indes Occidentales, en Angleterre et autres lieux.

Q. Alors vous pensez que cela affecterait beaucoup la pêche au maquereau ?—Je pense que oui. Une grande partie de notre maquereau va aux Etats-Unis.

Q. Dans le cas de l'abrogation du Traité de Washington, ne cherchiez-vous pas un marché dans les provinces de l'Ouest plus que vous ne le faites maintenant ?—L'expérience prouve que le principal marché pour le maquereau est le marché américain. Les canadiens ne font pas une aussi grande consommation de ce poisson que les Américains, quoiqu'il y ait un marché à présent pour le maquereau en boîte.

*Par le président :*

Q. Comment est le commerce du homard ? N'expédiez-vous pas beaucoup de homard ?—Oui. Il devrait aller aux provinces de l'ouest, mais la plus grande partie est envoyée en Angleterre, il en va aussi aux États-Unis.

Q. Quel est le prix du homard ?—Dernièrement le prix en était de \$4 la caisse, qui contient quatre douzaines de boîtes.

Q. Ce prix est très réduit. Y a-t-il du profit à le préparer à ce prix ?—Je ne le pense pas.

Q. Le commerce du homard augmente-t-il ?—Je ne pense pas. Trop de monde s'en occupe. Le nombre des fabriques augmente et le poisson diminue.

Q. Ne serait-il pas plus avantageux de raccourcir la saison de pêche ?—Je ne suis pas bien au fait de ce genre de commerce, mais je sais qu'il y a un sentiment de mécontentement parmi ceux qui préparent le homard, à propos de la saison.

Q. Ne serait-il pas plus profitable d'en préparer moins et d'en recevoir un meilleur prix ?—Oui.

Q. Ne détruit-on pas simplement cette pêche sans en recevoir de profit ?—Oui ; cette pêche ne paie pas, et quelque mesure doit être prise à cet égard. La chose s'impose d'elle-même parmi nous, parce que beaucoup abandonnent cette industrie. Les fabriques avaient augmenté sur nos côtes, mais elles ont été fermées l'an dernier.

Q. Quelle quantité de sel consommez-vous sur l'île ?—Je ne puis le dire.

Q. Quelle chance de succès y aurait-il de l'introduire chez vous des provinces de l'ouest ?—Il y a quelque chose qui en rendra l'introduction difficile chez nous, des provinces de l'ouest. Je présume que l'Angleterre peut fournir le sel à aussi bon marché que ces provinces peuvent le faire. Nombre de nos propres vaisseaux nous arrivent au printemps avec des cargaisons de sel s'ils ne peuvent avoir autre chose, et d'autres nous l'amènent comme lest.

*M. Fortin.*—Il y a quelque gaspillage de sel en salant le poisson. Le sel peut-être amené de Cadix et de Turk's Island à meilleur marché que des provinces de l'ouest, parce que dans ces endroits il est tiré de l'eau de mer, et le soin de sa préparation est laissé au soleil, tandis que le sel des mines est à environ deux mille pieds sous la surface du sol. Si l'on impose aux pêcheurs un sel coûteux, le poisson devient plus cher. Quant aux produits des pêcheries, leur marché se trouve en grande partie à l'étranger. Le marché au Canada pour notre poisson, est limité parce que la plus grande partie du poisson frais qui s'y consomme vient des États-Unis, tel que la morue fraîche, la merluche, le flétan, le hareng, les huîtres et le maquereau frais. En conséquence, les quatre-cinquièmes de notre poisson s'en va à l'étranger—aux Indes occidentales, au Brésil, en Espagne, au Portugal, en Italie, etc., et la protection ne l'aide pas comme elle aide le commerce des fabriques du pays dont les produits sont consommés par notre propre population. Vous ne pouvez contrôler le marché brésilien par des droits protecteurs, et ce marché est maintenant bien mauvais pour nous, à cause des Norvégiens, qui cultivent leurs pêcheries mieux que nous, et qui envoient leur poisson là.

*Le président :*—Vous dites, M. Fortin, qu'il n'y a pas de marché en Canada pour notre poisson, mais on prend à la Nouvelle-Ecosse seulement 100,000 barils de harengs. Où cela va-t-il ?

*M. Fortin :*—Cela va aux Indes occidentales et aux États-Unis.

*M. Farrow :*—Au lieu d'aller à deux mille pieds sous terre pour avoir le sel dans nos mines, nous n'allons qu'à la moitié de cette profondeur. Là se trouve le sel-gemme, et nous ne savons pas quelle est l'épaisseur de la couche. Nous y avons pénétré à une profondeur de 90 pieds sans trouver le fond, ainsi la quantité en est inépuisable. Bien entendu ce sel doit passer par plusieurs opérations, et il faut beaucoup de travail et de machines pour l'amener à un état de perfection ; mais si l'on ajoute foi aux analyses et à ce que nous disent les hommes qui s'y connaissent le mieux, c'est le sel le plus pur qui existe. Une idée fautive s'est répandue dans les provinces maritimes ; on a dit que nous ne pouvions fabriquer le sel employé par les pêcheurs, mais nous pouvons en fabriquer de toutes sortes, depuis le sel de table le

plus fin, jusqu'à un article de la grosseur d'un pois ou d'une bille. Quant au prix, le coût extra est si peu de chose qu'il ne mérite pas d'être pris en considération. Les pêcheurs peuvent charger un peu plus pour leur poisson et laisser au consommateur le soin de payer cela. J'ai reçu une lettre d'un fabricant de sel qui dit qu'il va tenter l'expérience d'envoyer du sel dans les provinces maritimes cet été, et qu'il pourra le vendre à bien bas prix. Le sel coûte \$2.50 par tonne aux puits salins.

*M. Fortin.*—Il y a deux variétés de sel, le sel-gemme et le sel tiré de l'eau de mer. Nous en recevons des deux sortes, et le sel-gemme, qui vient de Liverpool, est le plus fort, on s'en sert principalement pour préparer le poisson dans la saumure. Le sel venant de Cadix et de Turk's Island est employé dans la préparation du poisson sec, parce qu'il ne brûle pas le poisson comme l'autre. Celui qui vient de France contient un peu de terre, mais on le dit meilleur même que celui de Turk's Island, parce qu'il ne brûle pas le poisson du tout. Après beaucoup d'étude du sujet, j'en suis venu à la conclusion que nous ne pouvons pas avoir beaucoup de commerce entre les provinces d'en haut et d'en bas avant que les canaux du Saint-Laurent atteignent une profondeur de 12 pieds, et que les bateaux à vapeur puissent aller directement du fond du lac Michigan et des ports de l'ouest d'Ontario à Halifax et aux ports du golfe, parce que le commerce par eau est moins dispendieux que par les voies ferrées. Il y a deux ans, je passai par les canaux du Saint-Laurent afin de les voir par moi-même, et je trouvai qu'ils n'avaient que 7 pieds d'eau ; le capitaine du steamer à bord duquel j'étais, fut obligé de prendre un propulseur pour nous remorquer tout le long du canal, afin de ne pas s'approcher des bords, quoique le steamer ne tirât pas tout à fait sept pieds.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 16 avril 1883.

Le comité s'assemble ce matin. M. PAINT au fauteuil.

Son Honneur le juge JAMES ARMSTRONG, de Sorel, province de Québec, est appelé devant le comité et interrogé.

*Au comité :*

Je suis le président du chemin de fer Grand-Oriental, qui a obtenu une charte l'année dernière. Ce chemin doit aller de Dundee, sur la frontière des Etats-Unis, à la Chaudière pour se relier à l'Intercolonial. Je suis, bien entendu, comme tout autre intéressé, en sa faveur, tandis que d'autres l'opposent. Je pense que l'Intercolonial n'est pas une ligne indépendante, comme il pourrait l'être s'il avait une autre ligne à laquelle il put se fier.

*Par M. Gunn :*

Q. Votre ligne diminuerait-elle la distance à Chicago?—Je ne sache pas que la distance serait beaucoup moindre, mais en tous cas la ligne serait indépendante.

*Par le président :*

Q. C'est-à-dire indépendante jusqu'à Montréal?—Jusqu'à Montréal et aux frontières des Etats-Unis.

*Par M. Richey :*

Q. A quel point est-elle reliée au réseau des chemins américains?—Elle s'y reliera au moyen d'une petite ligne partant de Dundee, dans le comté d'Huntingdon.

Q. Comment communiquerait-elle avec notre réseau de chemins pour l'Ouest?—Nous avons de bonnes connections au sud du Saint-Laurent, mais nous n'en avons pas avec les chemins d'Ontario ; pour en avoir il nous faudrait un second pont. Le Grand-Tronc se dit disposé à accorder passage sur le pont Victoria à toute ligne quelconque et, de fait, le donne à d'autres chemins, comme celui du Sud-Est qui se relie à tous les chemins du Bas-Canada et au Vermont Central. L'an dernier, cependant, le passage du pont fut refusé au nôtre parce qu'on a dit que se reliant aux chemins américains notre chemin serait injurieux au Canada.

*Par le président :*

Q. Quel fret votre chemin amènera-t-il à Montréal?—Il y amènera beaucoup de fret qui n'y vient pas du tout maintenant, en reliant tout le réseau américain; et aussi de tous les points entre l'Intercolonial et l'extrême-ouest.

*Par M. McCallum :*

Q. Comment atteindriez-vous l'extrême ouest?—Par le réseau américain; tout le commerce de Chicago viendra alors par la côte sud.

*Par M. Gunn :*

Q. Vous pouviez vous relier au Grand Tronc à Montréal?—Il y a une traverse à Longueuil, vis-à-vis Hochelaga, trois milles au dessous de Montréal, fonctionnant pendant onze mois de l'année, au moyen d'un steamer en été et du chemin de fer sur la glace en hiver.

*Au comité :*

Quant aux chemins américains on en a beaucoup parlé l'an dernier, quand nous avons demandé notre charte. Je trouve que la distance de Montréal au Pont Suspendu par la route du Grand-Tronc et du Grand-Occidental sur le sol canadien est de 416 milles. Par notre ligne nous avons je crois 78 milles pour atteindre Dundee et 326 par chemins américains, le chemin du Sud du Canada; ce qui fait une différence de 12 à 14 milles avec la route passant entièrement en Canada.

*Par M. Richey :*

Q. Par le moyen de quels autres chemins votre ligne pourrait-elle faire la compétition dans toute l'étendue du Canada?—La question suivant moi se réduit à savoir s'il est plus avantageux pour Halifax de recevoir son fret en huit jours au moyen des chemins américains, ou en six semaines ou un peu moins par le Grand-Tronc.

*Au comité :*

Je ne pense pas qu'une ligne de steamers fasse beaucoup de bien, parce que la saison ne dure que six mois, et que le Grand-Tronc donnerait un tarif pour toute l'année. Si vous établissez une ligne de bateaux, le Grand-Tronc dira: "Nous allons vous donner un tarif uniforme pour le fret pour toute l'année."

Q. Ne serait-il pas plus avantageux d'avoir un tarif moins élevé?—Oui, certainement. Le fait de la présence des steamers sur la ligne réduirait le coût des transports pour le moment. Cela ne fait aucun doute.

*Par M. McCallum :*

Q. Vous pensez qu'une ligne de steamers réduirait le fret jusqu'au moment où votre chemin serait ouvert?—Oh, oui.

*Par M. Gunn :*

Q. Quel temps vous faut-il pour compléter votre chemin?—Trois ans, au plus, si nous avons des fonds. Nous avons quarante-cinq milles complétés maintenant.

*Au comité :*

Je désirerais représenter au gouvernement que comme propriétaire de l'Intercolonial, il devrait faire ce que ferait toute corporation privée sous les circonstances. Je ne demande que cela, et si l'argent voté l'année dernière, qui est donné au Grand Tronc réellement pour l'aider à se relier à l'Intercolonial, était donné à notre chemin comme subside, on ferait de l'Intercolonial une ligne indépendante.

COLIN McLENNAN, écr., de Summerside, Ile du Prince-Edouard, est alors interrogé.

*Au comité :*

J'ai été engagé dans le commerce à Summerside pendant un grand nombre d'années, et membre de la législature pendant quelques années, avant la Confédération. Pour une courte période, j'ai été percepteur de douanes à Charlottetown. Il n'est pas

facile de donner un compte-rendu détaillé du commerce inter-provincial depuis la Confédération, aucun compte n'étant tenu des produits passant d'une province à l'autre, et aucune entrée n'en étant faite excepté pour ce que transportent les vaisseaux. La douane ne tient pas de compte pour les marchandises envoyées de Montréal à Halifax, Saint-Jean ou aucune partie des provinces. Il devrait en être fait rapport; alors les membres de la Chambre des Communes pourraient voir, en aucun temps, l'état du commerce entre les différentes provinces. Cela pourrait être fait aisément.

*Par M. McCallum :*

Q. Le commerce a-t-il augmenté beaucoup dans votre province depuis la Confédération?—Beaucoup, oui certainement.

Q. Pourriez-vous suggérer un moyen d'augmenter le commerce inter-provincial?—Je ne vois pas d'autre moyen que celui d'accorder un subside à une ligne de steamers reliant les provinces d'en haut à l'Intercolonial. Cela réduirait le taux du fret.

Q. Pensez-vous qu'une telle réduction donnerait beaucoup d'accroissement au commerce?—Certainement.

*Par le président :*

Q. Quels moyens de transport possédez-vous?—L'Intercolonial et un steamer de Montréal, le *Miramichi*, qui fait le voyage tous les quinze jours.

Q. Quel est le pourcentage de l'augmentation du commerce inter-provincial depuis la Confédération?—Je crois qu'il a plus que doublé entre Montréal et l'Île. Une grande quantité des marchandises que nous importions des États-Unis nous vient maintenant des provinces d'Ontario et Québec.

Q. Quand vous réferez à la Confédération voulez-vous dire 1867, ou l'époque où l'Île y entra?—Je parle plus particulièrement de 1873, au temps où nous y entrâmes.

*Par M. Burpee :*

Q. Vous avez une ligne de steamers entre l'Île et Boston, que vous apportent-ils?—Il y a deux grands bateaux de douze cents tonnes chacun, faisant le voyage régulièrement chaque semaine transportant des passagers et du fret, et de fait tout ce qui leur est offert.

Q. Prennent-ils beaucoup de fret au retour?—Je ne pense pas. En allant ils ont de bons chargements consistant en patates, avoine, foin, œufs, peaux de moutons et autres articles. Ils ne peuvent rien prendre à Halifax, ne pouvant diviser la charge.

*Au comité :*

Presque toute la farine importée dans l'Île vient d'Ontario. J'ai reçu du fret de Toronto à Summerside pour 65 centins.

*Par le président :*

Q. Quel sera l'effet de l'abrogation du traité de Washington?—Cela fera peu de différence pour nous. Si nous avions la réciprocité avec les États-Unis, notre commerce bien entendu, en retirerait des avantages.

Q. L'Île du Prince-Edouard fait-elle beaucoup de commerce avec Terre-Neuve?—Oui, dans la partie est.

Qu'exporte-t-on de là?—Des produits et des animaux. Nous avons augmenté rapidement notre commerce avec les Indes occidentales, en avoine blanche.

Q. Envoyez-vous du poisson aux Indes occidentales?—Oui du labre combre (drums).

Q. Avec quoi complétez-vous vos cargaisons?—Du foin et de l'avoine en partie, et des chevaux et moutons sur le pont.

*Au comité :*

Je pense qu'une ligne de steamers subventionnée par le gouvernement serait une bonne chose, de fait, elle ferait abaisser le coût du transport. C'est là tout ce qui est désiré entre les provinces. Le commerce inter-provincial nous est plus profitable que celui que nous avons avec l'Angleterre; plus de personnes y sont engagées,



il nous donne de plus prompts retours, les distances étant moindres, et nous n'avons pas de trouble à envoyer nos produits.

*Par M. Burpee :*

Q. Vous pensez qu'une autre voie de communication réduirait les dépenses ?— Oui, les steamers essaient de faire concurrence à l'Intercolonial et font peut-être les transports à plus bas prix que celui-ci. Ils ont autant de fret qu'ils peuvent en prendre, et en automne une grande quantité d'huîtres est envoyée de l'Île, quelquefois jusqu'à douze cents barils à la fois.

Q. Où sont-elles délivrées ?—A Québec et Montréal, de là elles sont envoyées dans l'Ouest.

*Par M. Gunn :*

Q. Un des steamers n'a-t-il pas été retiré du trafic ? En savez-vous la raison ?— Parce qu'il ne payait pas, je suppose.

*Au comité :*

Il y a deux bateaux venant à l'Île du continent, et ils ne sont pas assez grands pour transporter tout le fret. Nous avons fait un plus grand commerce l'automne dernier avec le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse que nous n'en n'avons fait ces années dernières, et ce trafic augmente rapidement. Moncton devient une plus grande ville et prend plus de nos produits. Saint-Jean aussi en prend plus.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 17 avril 1883.

Le comité s'assemble ce matin. M. PAINT au fauteuil.

SYLVESTER NELSON, écrivain, M.P.P., marchand, minotier, armateur, de Sainte-Catherine, est appelé devant le comité et interrogé.

*Au comité :*

Je n'ai aucun doute que le commerce avec les provinces maritimes a augmenté depuis l'inauguration de la politique nationale. Je n'ai pas pris les moyens de me renseigner sous ce rapport, mais je le crois réellement. Si une ligne de steamers était établie en correspondance avec l'Intercolonial, entre le lac Ontario et la Pointe-Lévis, elle serait le meilleur moyen de réduire les frais de transport entre les provinces de l'ouest et celles de l'est. Une quantité considérable de fret venant des provinces maritimes et destiné au Canada et aux États-Unis, passe par ces derniers par la voie de Boston et de New-York, à un taux très réduit et de fait plus bas qu'il ne pourrait être transporté à travers le Canada, et si cela pouvait être évité en établissant une ligne de bateaux entre les ports du lac Ontario et la Pointe-Lévis, ce serait un pas de fait dans la bonne direction.

*Par le président :*

Q. Combien faudrait-il de bateaux ? Deux nous donneraient un voyage par semaine et quatre nous en donneraient deux. Ce serait là, bien entendu, une expérience à faire, mais cependant, je pense que le gouvernement ne devrait pas hésiter à mettre deux vaisseaux sur cette ligne. Sans doute il aura à donner un subside pour induire ces vaisseaux à établir une ligne ; mais je ne pense pas que l'octroi d'un subside serait une dépense en fin de compte, vû que le gouvernement a la propriété de l'Intercolonial et que l'accroissement du trafic sur ce chemin, en augmentant les recettes paierait le subside. Le peuple de notre pays en retirerait aussi des avantages en ce que le trafic se ferait entièrement au Canada au lieu d'aller aux États-Unis.

Q. Cela tendrait à nous unir plus étroitement ?— Sans aucun doute.

*Par M. Gunn :*

Q. Quel serait la prime nécessaire ?— Je pense que chaque bateau mis sur la ligne devrait recevoir \$10,000 pour la première saison de navigation.

Q. Pensez-vous que le coût du fret en serait diminué?—Je pense qu'il le serait.

*Par M. McCallum :*

Q. Vous pensez, alors, que si le gouvernement octroyait un subside à une ligne de steamers entre les ports du lac Ontario et la Pointe-Lévis, il en retirerait cinq ou six fois la valeur?—Je pense que cet argent lui reviendrait par l'augmentation du trafic sur l'Intercolonial, et cela, dans mon opinion, causerait chez le peuple une satisfaction générale. Chacun aime à avoir ses marchandises par nos propres voies de communication, si la chose peut se faire avec les mêmes dépenses, et si cette ligne de steamers était établie, nos marchandises voyageraient sur nos propres routes, tandis qu'elles le font à présent par des routes américaines, parce que les taux *viâ* Boston sont moins élevés qu'ils ne le sont par l'Intercolonial et le Grand-Tronc.

*Par M. Gunn :*

Q. Est-ce que l'octroi d'un subside n'encouragerait pas les autres armateurs à demander aussi des primes?—Je ne le pense pas. L'objet du gouvernement en donnant ce subside, serait l'augmentation du trafic sur son propre chemin. Ceci me paraît le moyen le plus direct de promouvoir le commerce avec les provinces maritimes.

*Par M. Farrow :*

Q. Si un subside était accordé pour une année, devrait-il être continué?—Je ne le pense pas. Ceci serait le commencement de cette industrie, et si l'expérience prouvait qu'elle est rémunérative, un subside pour la seconde année ne serait pas requis du gouvernement. Personne ne veut prendre la responsabilité et courir les risques d'abord; et il n'est pas du tout probable que quelqu'un établisse une ligne de bateaux sans quelque considération de la part du gouvernement sous forme de prime ou subside. Il me semble que le moyen le plus direct d'encourager le commerce avec les provinces maritimes serait l'élargissement des canaux du Saint-Laurent, aussitôt que possible, à une grandeur égale à celle du Canal Welland, quant aux écluses et à la profondeur, de manière à permettre à de plus gros vaisseaux d'y passer. Des vaisseaux portant de fortes cargaisons tendraient à diminuer le coût du fret. Ils pourraient aller aux provinces maritimes, décharger leurs cargaisons, prendre au retour du charbon et le monter à frais réduits, disons \$1 ou \$1.25 par tonne. Ils pourraient aussi prendre du poisson ou telles autres marchandises qui s'offriraient. De cette manière le charbon pourrait probablement être délivré dans la partie ouest d'Ontario à plus bas prix que le charbon américain, et il s'en ferait, en conséquence, une grande consommation dans toute cette province.

*Par le président :*

Q. Combien d'eau y a-t-il maintenant dans les canaux?—Neuf pieds. Si les canaux avaient une profondeur de 12 pieds et les écluses une longueur, disons de 275 pieds, les vaisseaux pourraient prendre de plus fortes cargaisons, et causer une plus grande réduction du fret encore.

Q. Combien mesure le plus gros propulseur construit ou en construction?—Les plus grands que je connaisse sont un vaisseau construit à Hamilton, et un autre que je fais construire, en ce moment, à Sainte-Catherine. Le mien est un vaisseau en fer, de 180 pieds de longueur, 36 de largeur et 16 de profondeur.

Q. Combien de minots de grain, à peu près, pourra-t-il porter?—Environ 50,000 minots avec un tirant d'eau de 12½ pieds.

Q. Quelle sera sa vitesse avec une telle cargaison?—Environ onze milles à l'heure. Ce vaisseau pourra porter trois cargaisons comme celles de nos steamers ordinaires, ne consommera pas beaucoup plus de charbon, et requerra un équipage à peine plus nombreux.

Q. Combien d'hommes d'équipage lui faudrait-il?—Tout compris, l'équipage n'excéderait pas dix-huit hommes, s'il n'était pas approprié au service des passagers.

Q. Quel tarif de fret serait regardé comme satisfaisant pour un steamer voyageant entre Toronto et la Pointe-Lévis et *vice versa*?—Cela dépendrait de la quantité

de fret fourni aux deux places. Si le bateau a une bonne cargaison, en descendant, il peut prendre un chargement de retour à bas prix, ou s'il monte avec une forte cargaison, il pourra charger un taux modéré en descendant. Nous avons transporté du grain sur ces petits promulseurs pour cinq centins par minot. S'ils revenaient peu chargés, nous ne faisons rien avec ce tarif; s'ils prenaient 200 tonnes de marchandises au retour à \$1.50 par tonne, ils pouvaient payer à peu près juste les dépenses.

*Par M. Gunn :*

Q. Quel est le taux du fret de Cleveland et Toronto sur les charbons?—Depuis \$1 à \$1.30 par tonne.

Q. Le charbon des provinces maritimes ne pourrait pas alors faire concurrence avec celui venant de Cleveland?—Je pense que oui. Notre charbon dans les provinces maritimes coûte moins cher aux mines; et si nos canaux étaient élargis de manière à donner passage à de plus gros vaisseaux, le taux du fret serait moindre.

*Par M. Burpee :*

Q. Quel le prix du charbon à Cleveland?—Il est de \$3.00 à \$3.50 livré à bord.

Q. Son plus bas prix aux mines de la Nouvelle-Ecosse est de \$1.50 par tonne?—Ce dont on devrait tâcher de convaincre le gouvernement, c'est que le canal Welland est plus employé par les Américains que par nous-mêmes. La raison en est que la plus grande partie du grain passant à travers nos canaux vient de Chicago, Milwaukee, Toledo, Détroit et d'autres dépôts à grain aux Etats-Unis où les vaisseaux américains ont quelque fois la préférence, vu qu'ils sont plus patronisés que ceux des étrangers. Le canal Welland est aussi plus avantageux aux Américains qu'aux Canadiens, parce que le grain destiné à Oswego et Ogdensburgh est transporté sur de gros vaisseaux américains, à plus bas prix que sur de petits bateaux. Ces vaisseaux ont aussi le bénéfice de leur commerce à Kingston et à d'autres points, tandis que nous ne pouvons aller à Oswégo ou Ogdensburgh, et ainsi notre canal leur est d'un plus grand avantage qu'à nous. Une autre matière qui mérite d'être considérée est celle relative aux droits de havre qui, je crois, devraient être abolis; et Montréal devrait être mis sur le même pied, en Canada, que New-York l'est aux Etats-Unis, être érigé en port d'entrée libre, rendant ainsi toute marchandise destinée à l'est ou à l'ouest libre de droits de port. Toutes marchandises entrées au port de New-York venant de Liverpool, Glasgow, etc., sont exemptées de droit de port; il n'en est pas ainsi à Montréal. Tout importateur désire que ses marchandises lui soient livrées avec le moins de frais possible. Si un vaisseau va à Montréal, la première charge qu'il a à payer est d'abord une taxe de tant par jour sur son tonnage; puis vient ensuite la taxe du havre sur les marchandises. Ces charges n'existent pas à New-York qui est un port d'entrée libre. Ceci a une tendance à éloigner de nous le trafic, et afin de l'attirer il ne nous reste qu'à lui faire concurrence en faisant les transports à plus bas prix qu'eux.

*Par M. Gunn :*

Q. Si le gouvernement abolissait ces charges, quel en serait le résultat?—Les droits de havre à Montréal sur le tonnage et les marchandises devraient être abolis. Sans doute la cité de Montréal a attiré chez elle le commerce de Québec en creusant le chenal avec une très grande dépense, mais les hommes qui possèdent à Montréal la propriété immobilière en augmentent la valeur au dépens du peuple, et continueront à le faire tant que ces droits seront prélevés, simplement parce qu'on permet aux commissaires du havre de Montréal d'imposer sur tout vaisseau entrant dans ce port un certain droit de tonnage, ainsi qu'une taxe de 8 centins par chaque tonne de grain ou de farine sortant de ce port. Ce sont donc les consommateurs qui paient la dette du havre, et la cité de Montréal ne paie rien comparativement parlant.

Q. Ne pensez-vous pas que l'industrie des transports l'a payée pendant la dernière ou les deux dernières années?—Je ne le pense pas.

Q. Les vaisseaux n'ont-ils pas travaillé pour rien?—Sans doute que leur travail ne leur a donné que très peu, mais cela est dû à la rareté du fret et à la compétition entre les chemins de fer et la navigation. Nous ne devons pas perdre de vue qu'il

est de la plus haute importance de tenir nos voies de communication par eau en bon ordre, afin de tenir les voies ferrées en échec; à la clôture de la navigation, le tarif du fret monte rapidement; dès qu'elle s'ouvre, il descend.

Q. Il n'en est pas moins acquis que l'industrie des transports entre l'ouest et Montréal, n'a rien rapporté à ceux qui y sont engagés?—Oui, cela est vrai.

Q. Et le résultat a été le même pour les vaisseaux océaniques?—Oui, mais je pense qu'ils ont la meilleure extrémité de la route. Je me suis occupé du commerce de grain et de farine pendant les vingt-cinq dernières années. Dans le cas où un ordre arrive, disons de Liverpool, de Londres ou de Glasgow, pour 100,000 minots de blé, le courtier à Montréal l'envoie à son agent à Chicago pour le faire remplir, et celui-ci, aussitôt que cet ordre pour 100,000 minots de blé lui arrive, télégraphie à Montréal et New-York pour avoir le tarif océanique de fret à Liverpool. Maintenant ce tarif de Montréal à Liverpool, est invariablement d'un ou deux centins plus élevé que celui de New-York à Liverpool, et quelquefois cette différence est de trois centins; si le tarif de Chicago à Montréal et celui de Chicago à New-York est le même, nous ne pourrions avoir le transport de ce blé, parce que le transport par mer est moins coûteux de New-York, et en conséquence nous sommes obligés de le transporter de Chicago à Montréal en perdant ce qu'il en coûterait de moins pour le traverser de New-York à Liverpool. On dit que notre commerce a diminué, mais je ne le crois pas; nous l'avons supporté, et augmenté un peu peut-être en transportant le fret à très bas prix pour contre balancer la différence entre le tarif moins élevé de New-York à Liverpool que celui de Montréal au même port anglais.

Q. Quel a été le taux moyen du fret de Chicago à Montréal, l'an dernier?—Je pense qu'il a été en moyenne de 7 à 7½ centins par minot.

Q. Et le fret océanique de Montréal à Liverpool, l'année dernière?—Je ne puis le dire.

Q. Le fret océanique l'an dernier, de Montréal à Liverpool n'est-il pas été aussi bas qu'un shelling et six deniers par quartier?—A New-York, l'an dernier, on le transportait pour rien, et quelques-uns ont même payé une prime pour le privilège de le transporter. En beaucoup d'occasions, le tarif de Montréal était d'un à deux centins et demi plus élevé que celui de New-York.

*Par le président :*

Q. Considérez-vous que toute la Puissance paie contribution à Montréal par ses droits du port?—Oui; le fermier produisant le grain, et le consommateur des marchandises. Si Montréal devenait port d'entrée libre, et si les vaisseaux étaient admis de toutes les parties du monde sans droits, cela les encouragerait à s'y rendre; une active compétition amènerait une diminution de frais de transport, et l'augmentation du commerce sur toutes nos voies de communication.

Q. Mais la ville de Montréal désire que le gouvernement se charge de sa dette de havre?—Dans ce cas, je pense que Montréal devrait rester chargée de la moitié de cette dette. New-York étant un port libre, les vaisseaux s'y rendent de tous les ports du monde, de sorte qu'il s'y trouve souvent plus de vaisseaux que de fret, tandis qu'à Montréal il y a souvent plus de fret que de vaisseaux, ce qui tient le tarif élevé.

*Par M. Gunn :*

Q. Pensez-vous que le gouvernement devrait réduire les droits de péage?—Oui, sans aucun doute, il devrait le faire. Nous avons à faire la compétition à nos voisins de l'autre côté de la ligne.

Q. Serait-il avantageux de les réduire de 50 pour cent?—Cela nous aiderait sans doute; mais s'ils abolissent leurs droits entièrement, il nous sera peut-être nécessaire d'aller plus loin, parce que nous devons leur faire concurrence et les battre sur tous les points. Un quart de centin par minot sur le grain tournerait le commerce contre nous.

*Par M. Burpee :*

Q. Vous dites que le vaisseau que vous faites construire en ce moment portera 50,000 minots de grain. Pour rendre le commerce interprovincial plus parfait, ne

serait-il pas mieux d'envoyer les vaisseaux directement aux provinces maritimes, au lieu de transborder les cargaisons?—Il y a à considérer ceci : que le gouvernement a un chemin de fer là, et s'il donne un subside c'est dans le but d'augmenter le trafic de ce chemin. Il y aurait aussi cet avantage à se servir du chemin, c'est qu'il déchargerait et prendrait du fret à beaucoup de points intermédiaires dans l'intérieur.

Q. Mais le seul moyen de transporter le charbon serait de le faire par eau? C'est probablement la meilleure manière et la moins coûteuse.

*Par M. Gunn :*

Q. Ne serait-il pas mieux de transporter le grain avec des barges que de creuser les canaux?—Les vaisseaux peuvent aller de Chicago à Kingston en cinq ou six jours, et je les ai vus attendant le long des docks à Kingston trois ou quatre jours avant d'avoir une chance pour décharger; j'ai eu moi-même des vaisseaux qui ont perdu trois ou quatre jours avant de décharger; de fait on faisait des entrepôts de mes vaisseaux.

Q. Mais vous en savez la raison?—Oui; parce que les gens de Kingston n'ont pas assez d'esprit d'entreprise pour construire des élévateurs.

Q. Mais la raison pour laquelle les barges ne vont pas à Kingston est qu'elles sont retenues à Montréal comme magasins. Il y a plus de barges qu'il n'en faudrait pour transporter trois fois la quantité de grain expédié l'an dernier?—Un bon nombre d'hommes de ce pays manque de l'esprit d'entreprise qu'il leur faudrait pour que nos canaux attirassent plus de trafic qu'ils n'en ont. Par exemple, permettez-moi de comparer Kingston à Buffalo. Au matin, 50 ou 60 vaisseaux vont arriver à Buffalo, et au moyen des élévateurs nombreux qui s'y trouvent, leurs cargaisons seront toutes transférées dans le cours de la journée, et quelques-uns d'entre ces vaisseaux seront rechargés et repartis, au lieu d'attendre comme à Kingston trois ou quatre jours, comme ils le font souvent, par suite de l'absence d'élévateurs et de magasins d'entrepôt dont la ville devrait être pourvue. On m'a dit souvent que les barges arriveraient le lendemain; le lendemain venait mais pas de barges, elles avaient été détenues par le brouillard; plusieurs jours se passaient sans brouillard, et cependant les barges n'arrivaient pas. S'il existait là deux élévateurs d'une capacité de 500,000 minots chacun, les vaisseaux pourraient décharger de suite, et le grain pourrait être mis à bord des barges à leur arrivée; au lieu de cela les gens de Kingston font à présent des magasins de nos vaisseaux.

Q. Vous dites qu'il n'y avait pas de facilités à Kingston; il est de fait que 6,000,000 de minots seulement de grain de toute sorte furent déchargés à Kingston l'an dernier?—S'il y en avait eu plus, cela aurait été pis encore. J'ai eu des vaisseaux qui sont restés à Kingston quinze jours avant de pouvoir décharger.

*Par le président :*

Q. Combien va coûter le propulseur que vous faites construire?—De \$75,000 à \$80,000. Il est construit pour voyager entre Montréal et Fort William.

Q. Pensez-vous que le sel pourrait être envoyé de l'ouest d'Ontario aux provinces maritimes, et être vendu là avec profit?—Le sel de Liverpool peut être acheté à bien bas prix. Quelquefois il est amené comme lest, et pour soutenir la compétition avec ce sel, il nous faudrait un tarif de fret bien bas. Si les canaux étaient élargis de manière à donner passage à de gros vaisseaux, cela aiderait à rendre moins coûteux le transport du sel.

Q. Est-ce que ce sel ne pourrait pas être transporté en sacs?—Oui; nous pouvons avoir des sacs capables de contenir 180 lbs pour environ le tiers du coût d'un baril, à peu près onze centins.

*Par M. Laurier :*

Q. N'existe-t-il pas maintenant une tendance croissante à transporter le fret par voie ferrée au lieu de le faire par eau?—Il y aurait une tendance dans cette direction si les chemins de fer réduisaient le taux du fret à un chiffre bien bas. Je ne connais pas d'autre motif. Dans beaucoup de cas, il y a plus de promptitude dans le transport par eau que par chemin de fer, et en règle générale le transport par eau est aussi expéditif qu'il l'est par voie ferrée.

*Par M. McCallum :*

Q. Ai-je bien compris que vous avez dit que deux steamers donneraient un voyage par semaine, disons de la Pointe-Lévis à Niagara ?—Oui.

Q. Et afin d'assurer l'entreprise ces deux bateaux auraient besoin d'un subside de \$10,000 chacun ?—Je pense qu'ils devront avoir cela la première année en tout cas.

Q. Voudriez-vous, ou connaissez-vous quelqu'un qui voudrait tenter l'entreprise à cette condition ?—Je l'entreprendrais moi-même, je mettrais sur cette ligne deux bateaux de première classe, propres à la navigation de nos canaux, et je prendrais les risques.

Q. Feraient-ils de quinze à dix-huit voyages chacun, en moyenne, durant la saison ?—Je ne pense pas qu'ils feraient plus de douze ou treize voyages. Si l'automne était beau, un voyage pourrait probablement être fait en novembre.

Q. Ceci ferait \$200 par voyage pour chaque bateau ? À ce prix, vous serait-il profitable d'employer votre gros vaisseau ?—Je préférerais une plus forte somme pour celui-là.

Le comité s'ajourne alors.

HALIFAX, 13 avril 1883.

Je suis fâché que les affaires m'empêchent de paraître devant le comité, parce que je pense que je pourrais donner quelque information touchant notre commerce. Peut être toutefois ce qui suit suffira-t-il. Les importations entières des provinces maritimes, y compris Terre-Neuve, forment un total de \$41,146,000. De ce montant \$22,146,154 est importé de l'étranger, et \$22,000,000 du Canada. Nos importations du Canada ont augmentés de \$1,200,000 en 1866 à \$22,000,000 en 1881. C'est le calcul de nos importations avant la Confédération, elles étaient de \$43 à \$44 par tête. Maintenant nos exportations au Canada sont très peu considérables, parce que l'élargissement des canaux n'est pas complété, et ne le sera pas avant des années, d'après le progrès de l'ouvrage. Mais s'il l'était, nous pourrions envoyer à Ontario 1,000,000 de tonnes de charbon et au-delà. Un mouvement d'agitation peut être commencé en aucun temps, ayant pour résultat l'abolition du droit sur le charbon, parce que nous n'avons pas le marché d'Ontario pour le charbon, et nous ne pourrions jamais l'avoir, tant que l'agrandissement des canaux ne sera pas complété. Là est toute la question de l'industrie des transports au Canada. Cet élargissement complété, le commerce de grain devra se diriger vers Montréal, notre charbon vers l'ouest, le coût du fret sera réduit, et le Canada suffira à ses propres demandes. En 1878, la consommation du charbon était de 1,400,000 tonnes, en 1882 elle était de 2,400,000 tonnes, et comme nos fabriques vont s'accroissant, la consommation augmentera aussi; la plupart de nos fabriques se trouvant dans Ontario, il est de la plus grande importance que nous ayons accès au marché d'Ontario. Nous ne pourrions y arriver par les chemins de fer, et par nos voies d'eau que lorsque nos canaux seront élargis. Permettez-moi d'exprimer l'espoir que le comité dans son rapport pressera l'achèvement prochain de l'élargissement des canaux.

Votre, etc.,

GEO. H. DOBSON.

## RAPPORT.

Le COMITÉ SPÉCIAL chargé d'étudier la question de la vente sans restriction des liqueurs enivrantes et la réglementation de l'octroi des licences de groceries, cabarets et tavernes, a l'honneur de faire rapport comme suit :—

Votre comité a soigneusement considéré la question qui lui a été déferée, et a décidé de soumettre à votre honorable Chambre le bill ci-joint.

Votre comité a entendu les déclarations de certaines députations qui ont comparu devant lui, et il soumet les dites déclarations avec le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

DALTON McCARTHY, *président.*

CHAMBRE DES COMMUNES, Ottawa, 10 mai 1883.

No. 132.]

## BILL.

[1883.

### ACTE CONCERNANT LA VENTE DES LIQUEURS ENIVRANTES ET LA DÉLIVRANCE DE LICENCES À CETTE FIN.

CONSIDÉRANT qu'il est opportun de régler le trafic et la vente de liqueurs enivrantes, et qu'il est à propos que les lois passées à cet égard soient uniformes dans tout le Canada, et que des dispositions devraient être décrétées à cette fin pour mieux préserver la paix et le bon ordre en Canada : A ces causes, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Le présent acte pourra être cité comme "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883."

2. Dans le présent acte, les mots et expressions ci-dessous seront interprétés comme suit :—

(1) "Arrondissement" signifiera un arrondissement de licences ;

(2) "Electeurs" signifiera ceux qui ont droit de voter à l'élection d'un député à la Chambre des Communes ;

(3) "Inspecteur" signifiera un inspecteur d'établissements licenciés, et comprendra toute personne possédant l'autorité d'un inspecteur ; et "Bureau" signifiera le bureau des commissaires des licences ;

(4) "Juges de paix" signifiera un juge de paix ou des juges de paix, selon le cas ;

(5) "Licence d'hôtel" signifiera une licence autorisant la personne qui en sera munie à vendre et détailler, sous l'autorité des dispositions du présent acte, par quantité n'excédant pas une pinte, toute espèce de liqueurs, qui pourront être bues sur les lieux ;

(6) "Licencié" signifiera une personne munie d'une licence en vertu du présent acte ;

(7) Les mots "établissement licencié" signifieront les lieux à l'égard desquels une licence aura été accordée en vertu du présent acte et sera en vigueur, et seront interprétés de manière à signifier et comprendre toute salle, cabinet, cave, cour, étable, dépendance, hangar, ou tout autre endroit quelconque d'un tel établissement ou lieu, ou en dépendant ou y appartenant en aucune manière ;

(8) "Liqueurs" ou "boissons" seront interprétés de manière à signifier et comprendre toutes liqueurs spiritueuses et de malt, ainsi que toutes combinaisons de liqueurs et boissons et de liquides potables pouvant enivrer ;

(9) "Magistrat" signifiera le juge des Sessions de la Paix, le magistrat de police, stipendaire ou siègeant, le recorder, le juge ou les juges de paix, ou le commissaire d'une cour de paroisse qui aura juridiction pour recevoir une plainte à l'égard d'une contravention aux dispositions du présent acte ;

(10) "Buvette publique" ou "buvette" signifiera et comprendra toute salle, passage ou vestibule dans un établissement situé sur une rue, un chemin, une place publique ou un lieu de passage, où le public pourra entrer et acheter des liqueurs ;

(11) "Licence de buvette" signifiera une licence autorisant les personnes qui en seront munies à vendre et détailler des liqueurs, en quantités n'excédant pas une pinte, dans l'établissement qui y est désigné, et qui pourront être bues sur les lieux.

3. Rien de contenu dans le présent acte ne s'appliquera :—

(1) Aux producteurs de vins indigènes, tirés de raisins cultivés et récoltés en Canada, qui vendent ces vins en quantités pas moindres qu'un gallon, ou que deux bouteilles de pas moins de trois demiards chacune, à la fois, sur le lieu de la production ;

(2) A une personne munie d'une licence d'encanteur, qui vend les liqueurs aux enchères publiques, en quantités pas moindres que deux gallons à la fois ;

(3) A une personne vendant des liqueurs dans une salle de rafraichissements du Sénat ou de la Chambre des Communes, ou du Conseil législatif ou de la Chambre d'Assemblée d'aucune des provinces, avec la permission et sous le contrôle du Sénat, de la Chambre des Communes, du Conseil législatif ou de la Chambre d'Assemblée, respectivement.

#### ARRONDISSEMENTS DE LICENCES.

4. Le Gouverneur en conseil devra, aussitôt qu'il sera possible de le faire après la mise en vigueur du présent acte, établir, pour les fins du présent acte, des arrondissements qui seront appelés "Arrondissements de licences," et pourra, au besoin, les modifier et délimiter de nouveau ; et les "arrondissements de licences," une fois ainsi établis et lorsqu'ils seront modifiés, seront annoncés par proclamation dans la *Gazette du Canada* ;

Ces arrondissements devront, autant qu'il sera possible et convenable, être identiques et confiner aux—

(1) comtés,

(2) ou districts électoraux.

(3) ou cités.

en existence ou futurs.

#### COMMISSAIRES DES LICENCES.

5. Il y aura un bureau de commissaires des licences, qui s'appellera "le Bureau" et sera composé de trois personnes pour chaque arrondissement de licence :

(a.) Le premier commissaire sera, dans les provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de l'Île du Prince-Édouard, le juge de la cour de comté, ou le juge puisné du comté, au choix du gouverneur en conseil ; dans la province de Québec, le juge de la cour Supérieure du district, et dans les districts judiciaires de Québec et de Montréal, celui des juges que le gouverneur nommera, excepté dans les villes de Montréal et de Québec, où le premier commissaire sera le juge des Sessions de la Paix ; et dans la province de la Colombie-Britannique, ce sera celui des juges que le gouverneur en conseil nommera ;

(b.) Le second commissaire sera le préfet du comté ou le maire de la cité. Quand un préfet et un maire auront à la fois juridiction dans les limites d'un arrondissement de licences, le premier sera le second commissaire ; dans les cités de Montréal et de Québec, dans la province de Québec, ce sera le recorder ; et dans la province de l'Île du Prince-Édouard, le shérif du comté sera le second commissaire ;

(c.) Le troisième commissaire sera une personne nommée par le gouverneur en conseil ; il restera en fonctions pendant un an, ou durant la fraction non écoulée de



l'année en laquelle il aura été nommé, mais il continuera de remplir ces fonctions jusqu'à ce que son successeur ait été nommé ;

(2.) Dans les comtés de Chicoutimi et Saguenay, Gaspé et Bonaventure, dans la province de Québec, le gouverneur en conseil pourra nommer deux commissaires, qui, avec le préfet, constitueront le Bureau ; et dans tout district non organisé, le gouverneur en conseil pourra nommer les trois commissaires ;

(3.) Le juge sera le président du Bureau, et deux des commissaires constitueront un quorum. En l'absence du juge, le préfet ou le maire, selon le cas, dans les cités de Montréal et de Québec, le recorder, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, le shérif, et dans tout district non organisé, celui des commissaires que le gouverneur en conseil désignera, présideront ;

(4.) Dans le cas de partage égal des voix, le président aura voix prépondérante.

#### INSPECTEURS DES LICENCES.

6 Un inspecteur, qui sera appelé l'inspecteur en chef des licences, et un ou plusieurs sous-inspecteurs, seront nommés à toute époque par le Bureau des Commissaires des licences dans chaque arrondissement, selon qu'il le jugera à propos ; et tout inspecteur des licences devra, avant d'entrer en fonctions, donner un cautionnement jugé suffisant par le Bureau, pour l'exécution fidèle de ses fonctions et la remise de toutes sommes d'argent qu'il recevra sous l'autorité du présent acte ; et les appointements des inspecteurs seront établis par le Bureau, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil ;

(2.) Le cautionnement exigé par la présente section sera sous forme d'obligation consentie à Sa Majesté ;

(3.) L'inspecteur en chef des licences sera le secrétaire-trésorier du Bureau, et tous les deniers payables au Bureau seront versés entre ses mains.

#### LICENCES.

7. Le Gouverneur en conseil pourra faire délivrer des licences sur papier timbré, écrites ou imprimées, ou en partie écrites et en partie imprimées, des différentes espèces ou descriptions suivantes, savoir :—

- (1) Licences d'hôtel ;
- (2) Licence de buvette ;
- (3) Licences de magasin ;
- (4) Licences de navire ;
- (5) Licences de gros ;

Ces licences seront signées par le ministre du Revenu de l'Intérieur ou par quelque fonctionnaire autorisé par lui à les signer, et seront faites suivant une des formules contenues dans la première annexe du présent acte, selon qu'elles s'y appliqueront, et, sauf lorsqu'il en sera autrement prescrit, resteront en vigueur jusqu'au trentième jour d'avril qui suivront leur date ;

(a.) Une "licence d'hôtel" ou "licence de buvette" autorisera le licencié à vendre et détailler toutes liqueurs en quantités n'excédant pas une pinte, lesquelles pourront être bues dans l'hôtel ou la buvette dans lequel ou laquelle ces liqueurs sont vendues ;

(b.) Une "licence de magasin" autorisera le licencié à vendre et détailler toutes liqueurs, qui ne devront pas être bues dans ou sur les lieux pour lesquels la licence est accordée, pourvu qu'il n'en soit pas vendu ou donnée moins qu'une chopine impériale à la même personne ;

(c.) Une "licence de navire" autorisera le capitaine du navire, si c'est un navire qui transporte les voyageurs d'un endroit à un autre, dans ou hors le Canada, à vendre et détailler, pendant le voyage du navire entre ces endroits, des liqueurs à tout passager à bord de ce navire ; pourvu toujours que cela ne permette pas de vendre ou donner aucune liqueur, sauf lors des repas réguliers donnés à bord de ce navire, et alors, aux véritables passagers seulement ; et pourvu de plus que cela n'autorise pas d'ouvrir ou de tenir une buvette ou un comptoir à bord de ce navire, où des liqueurs seront vendues ou bues ;

(d.) Une "licence de gros" autorisera le licencié à vendre et débiter des liqueurs, dans son entrepôt, magasin, boutique ou endroit défini dans la licence, en quantités pas moindres que deux gallons dans chaque baril ou vaisseau à la fois ; et dans tous les cas où il s'agira de la vente en gros d'aile, porter, bière, vin, ou d'autres liqueurs fermentées ou spiritueuses, en bouteilles, toute telle vente ne devra pas être en quantité moindre qu'une douzaine de bouteilles réputées d'une pinte. Les liqueurs vendues en vertu d'une licence de gros ne devront pas être bues dans l'établissement ou sur les lieux pour lequel ou lesquels la licence est accordée.

8. Toute licence devra être délivrée par l'autorité et sous la direction du bureau des commissaires des licences pour l'arrondissement où est situé l'établissement auquel la licence doit s'appliquer, excepté dans le cas des licences de navires, qui peuvent être délivrées par l'autorité du bureau de tout arrondissement de l'un des ports duquel ou pour lequel le navire fait voile, ou de tout port auquel il arrête.

9. Le bureau des commissaires des licences pourra en tout temps, avant le premier jour de mai de chaque année, passer une résolution pour régler et déterminer les matières suivantes, savoir :—

(1.) Pour définir les conditions et les qualités requises pour obtenir les licences d'hôtel pour la vente en détail, dans l'arrondissement ou toute partie de l'arrondissement, de liqueurs spiritueuses, fermentées ou autres liqueurs fabriquées, et aussi des licences de magasin pour la vente en détail, dans l'arrondissement ou toute partie de l'arrondissement, de ces liqueurs, dans des magasins ou endroits autres que des hôtels, tavernes, auberges, cabarets, ostimanets, cafés ou lieux où le public est reçu ou logé, qui ne seront pas incompatibles avec les dispositions du présent acte ou n'y seront pas opposées ;

(2.) Pour limiter le nombre des licences d'hôtel, de buvette et de magasin, respectivement, au maximum prescrit par le présent acte, et pour définir les époques et localités respectives pendant lesquelles et dans lesquelles, et les personnes auxquelles tel nombre limité pourra être accordé pendant l'année, du premier jour de mai d'une année jusqu'au trentième jour d'avril inclusivement de l'année suivante ;

(3.) Pour déclarer le nombre des licences de buvettes qui pourront être accordées chaque année ;

(4.) Pour régler quels hôtels, buvettes et magasins seront licenciés ;

(5.) Pour établir et définir les fonctions, pouvoirs et privilèges des inspecteurs de licences de son arrondissement.

10. Le bureau se réunira un des jours du mois de mars, dont avis sera donné en la manière ci-après mentionnée, afin de délibérer sur toutes les demandes de certificats pour les licences que le présent acte l'autorise à accorder ;

(2.) Si quelque cause empêchait le quorum du bureau d'être présent le jour fixé pour l'assemblée, ou à tout ajournement d'une assemblée au jour fixé, la dite assemblée ou assemblée ajournée resteront ajournés de jour en jour, jusqu'à ce qu'il y ait un quorum présent pour tenir l'assemblée ;

(3.) L'inspecteur en chef de tout arrondissement dans lequel une assemblée annuelle doit être tenue, devra un mois au moins avant l'époque où cette assemblée aura lieu, faire afficher l'avis de cette assemblée sur le côté extérieur de la porte du palais de justice ou autre édifice dans lequel l'assemblée du bureau devra avoir lieu, et faire aussi insérer au moins trois fois, une annonce mentionnant la date de l'assemblée et le lieu où elle se tiendra, dans au moins un journal publié dans l'arrondissement, ou s'il n'y est pas publié de journal, dans un journal de l'endroit le plus rapproché du dit arrondissement.

#### DEMANDES DE LICENCES.

11. Toute demande de licence pour la vente en gros ou en détail de spiritueux, de boissons fermentées ou autres liqueurs manufacturées, se fera au moyen d'une requête demandant cette licence, adressée par le requérant au bureau de l'arrondissement dans lequel la licence doit avoir effet.

12. Toute requête pour obtenir une licence d'hôtel, de buvette ou de magasin, sera présentée à l'inspecteur en chef de l'arrondissement où elle doit avoir effet, le ou

avant le premier jour de mars antérieur à la période pour laquelle la licence est demandée ;

(2.) Les demandes pour toute autre licence dont l'émission est autorisée par le présent acte seront présentées à l'inspecteur en chef dans les cinq jours au moins avant la date où l'assemblée du bureau doit avoir lieu.

13. Lors d'une demande de licence d'hôtel, de buvette ou de magasin par une personne qui, à l'époque de cette demande, n'est par porteur d'une licence, ou à l'égard d'un établissement qui n'est pas alors licencié, la requête devra être accompagnée d'un certificat signé par un quart des électeurs ayant droit de vote dans la subdivision de votation dans laquelle est situé l'établissement pour lequel la licence est demandée. Cette subdivision de votation sera celle établie par la loi pour les élections de députés à la Chambre des Communes, ou s'il n'en est pas établie, ce sera alors la subdivision de votation existant lors de la dernière élection d'un député à la Chambre des Communes.

14. Ces certificats seront faits selon la formule qui se trouve dans la seconde annexe du présent acte, ou au même effet, et établiront que le requérant et l'établissement dans lequel il se propose de faire commerce sont dignes d'une licence, et qu'il est à propos, pour la commodité du public, qu'une licence soit accordée.

15. L'inspecteur en chef fera publier dans quelque journal de l'arrondissement, ou, si aucun journal n'y est publié, dans un journal publié dans le voisinage, le nom de quiconque aura demandé une licence, la nature de la licence demandée, et une description suffisamment claire et précise de l'endroit où le requérant se propose de faire commerce, au moins quatorze jours avant l'assemblée du Bureau. Il fera aussi afficher un avis contenant les mêmes renseignements à la porte extérieure du palais de justice ou autre édifice où se tiendra l'assemblée du Bureau.

16. Le requérant déposera avec sa demande une somme de dix piastros pour couvrir les frais d'inspection et d'annonces.

17. Ce sera le droit et le privilège de dix électeurs ou plus de cette subdivision de votation de s'opposer par requête, ou par tout autre moyen du même genre, à la délivrance de toute licence. Les objections qui pourront être faites à la délivrance d'une licence seront l'une ou plusieurs des suivantes, savoir :—

(1.) Que le requérant a une mauvaise renommée et réputation, ou des habitudes d'ivrognerie, ou qui lui a déjà été confisqué une licence, ou qu'il a été convaincu d'avoir vendu des liqueurs sans licence depuis une période de trois ans ;—ou

(2.) Que l'établissement en question est en mauvais état, ou n'offre pas le logement exigé par le présent acte, ou le logement convenable si cet établissement n'est pas assujéti aux dites exigences ; ou—

(3.) Que le licenciement de cet établissement n'est pas nécessaire dans la localité, ou que l'établissement est dans le voisinage immédiat d'un lieu de culte public, d'un hôpital ou d'une école, ou que la tranquillité de l'endroit où se trouve cet établissement sera troublée si l'on accorde une licence.

18. Toute requête à propos de la délivrance d'une licence devra, en outre de chaque signature qu'elle portera, indiquer la distance approximative séparant l'établissement auquel a trait cette requête, de la résidence ou de la propriété de chaque signataire de la requête.

19. Toute requête contre la délivrance d'une licence sera remise à l'inspecteur en chef pas moins de quatre jours avant le jour fixé pour la réunion du Bureau.

20. L'inspecteur en chef tiendra affiché dans son bureau, pendant trois jours avant la réunion du Bureau des Commissaires, une liste de tous les certificats et de toutes les requêtes déposés entre ses mains tel que susdit, et toute telle requête ou demande sera accessible au public, qui pourra l'examiner sans rien payer.

21. Le Bureau devra, lorsqu'il recevra une requête comme susdit, en biffer tous les noms à l'égard desquels les détails dont le présent acte exige l'énoncé n'y auront pas été ajoutés.

22. Toute demande de licence, et toutes objections à chaque telle demande, seront entendues et décidées à une assemblée du Bureau pour l'arrondissement dans lequel sera situé l'établissement à l'égard duquel la licence est demandée, ou auquel elle se rattachera ;

(2.) Toute audience sera publique et toute personne qui demandera une licence assistera en personne à cette audience, à moins qu'elle n'en soit empêchée par la maladie ou quelque infirmité; et le Bureau pourra assigner et interroger sous serment les témoins qu'il jugera nécessaires, et ce, autant que possible, en la manière prescrite par tout acte actuellement en vigueur ou qui le sera à l'avenir, concernant les devoirs des juges de paix relativement aux ordres et convictions sommaires;

(3.) Toute assemblée relative aux licences pourra, à la discrétion du Bureau, être ajournée au besoin et reprise dans le même ou tout autre palais de justice ou édifice de l'arrondissement.

23. Sur chaque requête à l'effet d'obtenir une licence, l'inspecteur fera rapport par écrit au Bureau, et ce rapport contiendra:—

(1.) Une description de la maison, des dépendances et de l'ameublement;

(2.) Et si la requête est faite par une personne qui avait une licence pour le même établissement l'année précédente, un exposé de la manière dont l'établissement a été conduit pendant l'existence de la licence précédente, et la réputation des personnes fréquentant la maison;

(3.) Un exposé du nombre et de la situation des autres établissements licenciés dans le voisinage, et de la distance qui les sépare de la maison pour laquelle une licence est demandée;

(4.) Un énoncé que le requérant est (si, dans l'opinion de l'inspecteur, il l'est,) compétent et digne d'avoir une licence, et est connu comme jouissant d'une bonne réputation;

(5.) Un énoncé que la maison pour laquelle ou l'établissement pour lequel une licence est demandée est, dans son opinion, nécessaire à la commodité publique.

24. L'inspecteur ne fera pas rapport en faveur d'un requérant autre que le propriétaire réel des affaires de l'hôtel, de la buvette ou du magasin pour lequel une licence est demandée, et son rapport sera pour l'information seulement du Bureau qui, néanmoins, exercera sa propre discrétion à l'égard de chaque requête.

#### LOGEMENT.

25. Chaque hôtel autorisé à être licencié en vertu des dispositions du présent acte contiendra, et pendant la durée de la licence continuera de contenir, indépendamment de ce qui pourra être nécessaire à l'usage de la famille de l'hôtelier, dans les cités et villes, au moins six chambres à coucher, et dans d'autres localités au moins trois chambres à coucher, avec, dans tous les cas, un complément convenable de literie et des meubles; et (excepté dans les cités et les villes constituées en municipalités) de bonnes étables pour au moins six chevaux seront aussi attachées au dit hôtel;

(2.) Aucun hôtel ou buvette ne fera partie d'une boutique ou d'un magasin, ou ne communiquera par une entrée quelconque avec une boutique ou un magasin dans laquelle ou lequel des effets ou marchandises sont en vente.

26. Indépendamment du logement exigé par la section immédiatement précédente, il devra être démontré à la satisfaction du Bureau que chaque hôtel ou buvette est un restaurant bien monté et suffisant, muni de tout ce qu'il faut pour donner des repas quotidiens aux voyageurs; et les prescriptions de la présente section s'appliqueront à tous les hôtels ou buvettes, sauf ceux ci-après exceptés, et continuellement pendant toute la durée de la licence;

(2.) Le Bureau pourra, par résolution qui devra être adoptée avant le premier jour de mai d'une année quelconque, dispenser un certain nombre de buvettes, dans une cité ou ville, de l'obligation d'avoir le logement mentionné dans la section immédiatement précédente.

27. Le conseil de toute cité ou ville pourra, par un règlement qui devra être passé avant le premier jour de mars d'une année quelconque, établir pour l'année de licence alors suivante, commençant le premier jour de mai, toutes autres prescriptions à part celles mentionnées dans les deux sections immédiatement précédentes, quant aux moyens de logement que les hôtels et buvettes devront avoir, que le conseil jugera à propos; et le Bureau, en recevant une copie de ce règlement, sera tenu d'en observer les dispositions; et le dit règlement restera en vigueur pendant toute l'année et toute année à venir jusqu'à ce qu'il soit révoqué.

28 Chaque hôtelier auquel une licence est accordée pour un établissement qui doit être pourvu d'étables aura, en tout temps, dans l'établissement licencié, un approvisionnement suffisant de foin, de grain ou autre fourrage, pour les besoins des voyageurs.

ATTRIBUTIONS DU BUREAU.

29 Le Bureau devra s'assurer que les prescriptions du pré ent acte quant à la demande du requérant, au certificat des électeurs lorsqu'il est nécessaire, et au rapport de l'inspecteur, ont été suivies ;

(2) Si les dites prescriptions ont été remplies (mais non autrement), le Bureau accueillera la requête ;

(3) Si la personne qui demande une licence d'hôtel ou de magasin réside dans une partie éloignée de l'arrondissement, ou lorsque pour toute autre raison le Bureau le jugera à propos, il pourra se dispenser du rapport de l'inspecteur et se guider sur des renseignements qui lui paraîtront satisfaisants à cet égard ;

(4) Le Bureau entendra et prononcera sur toutes requêtes, et aussi sur toutes objections qui pourront être faites aux dites requêtes, d'après telle preuve qui pourra lui paraître suffisante, que cette preuve soit strictement légale ou non ;

(5) Toute personne qui aura signé un mémoire contre l'octroi d'une licence pourra être entendue en opposition à cet octroi ;

(6) Le conseil de toute cité, ville ou village ou de toute municipalité ou paroisse, pourra autoriser une personne à comparaître en la même manière au nom des contribuables de la cité, ville, village incorporé, municipalité ou paroisse, relativement à l'octroi d'une licence, et la personne ainsi autorisée aura le droit d'être entendue devant le Bureau contre l'octroi de la licence.

(7) Aucune objection quant à la réputation d'un requérant ne sera admise, à moins qu'un avis de trois jours n'en ait été donné au requérant ;

(8) Aucune objection de la part d'un inspecteur ne sera admise, à moins que la nature de l'objection n'ait été consignée dans le rapport fourni au Bureau ;

(9) Nonobstant tout ce que contenu dans le présent acte, le Bureau pourra, de son propre chef, prendre connaissance de toute matière ou chose qui, dans son opinion, constituerait une objection à l'octroi d'une licence, lors même qu'aucun avis n'aurait été donné ni qu'aucune objection n'aurait été faite tel que prescrit par le présent acte. Dans tous tels cas, le Bureau devra modifier le requérant et ajourner l'audition de la requête, s'il en est requis par lui, pendant une période de quatorze jours au plus et de sept jours au moins, afin que toute personne lésée par l'objection puisse avoir l'occasion d'y répondre.

(10) La décision du Bureau, une fois qu'elle aura été annoncée par le président, ne sera pas contestée ni reprise en considération ;

(11) Si celui qui demande une licence a en aucun temps ou aucune endroit été refusé pour la raison qu'il n'est pas digne d'avoir une licence, aucune requête de sa part ne sera accueilli par le Bureau pendant une période de trois ans à compter du dernier de ces refus.

30. S'il appert que le requérant est le propriétaire réel des affaires de l'hôtel, de la buvette ou du magasin, et a satisfait aux exigences de la loi et aux règlements et prescriptions du Bureau, le Bureau pourra accorder au dit requérant un certificat, signé par deux de ses membres, déclarant qu'il a droit à une licence pendant un certain temps et pour un certain hôtel, buvette ou magasin dans les limites de l'arrondissement.

31. Il ne sera accordé aucune licence d'hôtel pour aucune maison située dans une cité, ville ou village incorporé, à moins que cette maison n'ait sur le devant une entrée distincte de celle qui donne sur le comptoir ou le local où sont vendues des liqueurs.

32. Nulle licence ne sera accordée si la majorité des électeurs de la subdivision de votation s'y opposent par requête, pour les raisons plus haut mentionnées ou aucune de ces raisons.

33. Il ne sera pas accordé de licence à quiconque sera déclaré, sous l'autorité du présent acte, n'avoir pas qualité pour en obtenir, tant que durera la période d'inca-

pacité. Toute licence ainsi accordée à une personne ainsi déclarée n'avoir pas qualité sera nulle.

34. Nulle licence ne sera accordée sous l'autorité du présent acte à aucune personne, ou pour le bénéfice d'aucune personne, qui sera commissaire des licences ou inspecteur des licences, et toute licence ainsi délivrée sera nulle.

35. Il ne sera pas accordé de licence d'hôtel, de buvette ou de magasin, sous l'autorité du présent acte, pour un établissement qui sera la propriété d'un des commissaires ou inspecteurs des licences de l'arrondissement dans lequel se trouve cet établissement, et tout commissaire des licences qui délivrera sciemment une licence, et tout inspecteur de licences qui sciemment recommandera la délivrance d'une licence, pour un pareil établissement, contrairement aux prescriptions de la présente section, sera coupable de délit ;

(2.) Les dispositions de la présente section ne s'étendront ni ne s'appliqueront à aucun établissement possédé ou occupé par une compagnie à fonds social dont un commissaire des licences sera actionnaire, mais en pareil cas ce commissaire des licences ne votera dans aucune question où il s'agira d'accorder une licence à cette compagnie, ou pour un établissement qui sera possédé ou occupé par elle.

36. Le Bureau pourra aussi faire délivrer des licences pour des navires, ou des licences de gros, qui auront été demandées dans le temps prescrit plus haut.

37. Il ne sera accordé de licence de gros à aucune personne qui ne fait pas le commerce de gros ou en colis entiers.

38. Des licences de gros pourront être délivrées au nom d'une maison de commerce lorsque deux personnes ou plus feront le commerce en société, mais il faudra une licence distincte dans chaque arrondissement où cette maison fera son commerce.

39. Dans tous les cas où le Bureau d'un arrondissement ne jugera pas à propos ou sera incapable d'accorder une nouvelle licence à un requérant qui aura été licencié pour la précédente période de douze mois ou partie de cette période, il pourra néanmoins, à sa discrétion, étendre par résolution la durée de la licence courante d'une période quelconque spécifiée n'excedant pas trois mois, sur paiement par le requérant d'une somme ne dépassant pas une partie proportionnelle du droit qu'il y aurait à payer sur la licence pour l'année suivante; et cette licence, quand elle portera au dos un certificat de prolongement de durée signé par l'inspecteur en chef de l'arrondissement, restera valide durant la période spécifiée dans la résolution du Bureau, et non davantage; mais la présente disposition ne sera pas interprétée de façon à donner au Bureau l'autorité de dépasser la limite prescrite par le présent acte quant au nombre des licences à accorder en une même année.

40. Quand le requérant aura obtenu le certificat autorisant la délivrance d'une licence, l'inspecteur en chef, sur la demande du requérant ainsi autorisé, et sur le paiement d'un droit de cinq piastres, et lorsque le dit requérant aura fourni un cautionnement sous forme d'obligation, tel que mentionné ci-après, dans le cas d'une licence d'hôtel, de buvette ou de magasin, lui délivrera la licence à laquelle il aura droit.

#### CAUTIONNEMENT A FOURNIR.

41. Avant qu'une licence d'hôtel, de buvette ou de magasin ne soit accordée, la personne qui la demandera devra consentir une obligation à Sa Majesté pour la somme de cinq cents piastres, avec deux bonnes et suffisantes cautions (sujettes à l'approbation de l'inspecteur en chef) pour la somme de cent cinquante piastres chacune, portant pour conditions le paiement de toutes amendes et peines pécuniaires auxquelles cette personne pourra être condamnée par suite de toute contravention à tout acte, règlement ou ordonnance ayant force de loi, relatifs aux hôtels, tavernes, auberges ou maisons garnies, en vigueur alors ou par la suite, et que la dite personne remplira et observera toutes les prescriptions, et se conformera à toutes les règles et règlements qui pourront être établis à ce sujet par autorité compétente; et cette obligation sera dans sa forme ou sa substance selon la formule qui se trouve dans la troisième annexe

du présent acte, et une fois consentie elle sera déposée au bureau de l'inspecteur en chef, pour être transmise par lui au Secrétaire d'Etat.

#### NOMBRE DES LICENCES.

42. Le nombre des licences d'hôtel et de buvette qui pourront être accordées dans les diverses municipalités ou paroisses ne devra en aucune année dépasser les limites suivantes :—

(1) Dans les cités, villes et villages incorporés, suivant l'échelle suivante, c'est-à-dire une pour chaque deux cent cinquante âmes au moins pour le premier millier d'âmes de la population, et une pour chaque cinq cents âmes en sus d'un mille; pourvu que deux licences d'hôtel puissent être accordées dans toute ville ou tout village incorporé dont la population est de moins de cinq cents âmes;

(2) Dans les villages incorporés qui sont des chefs-lieux de comté, la limite numérique sera de cinq; et dans la ville de Clifton, dans la province d'Ontario, trois hôtels dans le voisinage des Chutes de Niagara pourront être licenciés en sus du nombre qui d'ailleurs serait le maximum autorisé par le présent acte;

(3) Dans la cité de Victoria, dans la Colombie-Britannique, la limite sera d'un hôtel pour chaque deux cents âmes au moins pour les sept premiers milliers d'âmes de la population, et un pour chaque cinq cents âmes en sus de sept mille;

(4) Dans les townships ou les paroisses et dans les endroits où il n'existe pas d'organisation municipale, le Bureau de l'arrondissement limitera, par résolution passée à sa première assemblée de chaque année, le nombre des licences qui seront accordées dans l'année;

(5.) Le Bureau pourra autoriser la délivrance de deux licences d'hôtels en sus du nombre limité par le présent acte, dans une localité très fréquentée par des visiteurs en été, mais ces licences ne seront que pour une période de six mois, commençant le premier jour de mai de chaque année.

43. Le nombre de licences de magasins à accorder dans les municipalités respectives, ne dépassera pas, chaque année, l'échelle suivante, savoir :—

Une pour chaque quatre cents âmes au moins de la population jusqu'à douze cents, et

Une pour chaque mille âmes au moins de la population au delà de douze cents.

44. Le conseil de toute cité, ville ou village pourra, par un règlement qui devra être passé avant le premier jour de mars d'aucune année, réduire à la limite établie par le présent acte le nombre des licences d'hôtel, de buvette et de magasin à y délivrer pour l'année alors suivante, ou pour toute année de licence future, jusqu'à ce que ce règlement soit modifié ou révoqué;

(2.) Le conseil fera transmettre une copie attestée de ce règlement immédiatement après son adoption, à l'inspecteur en chef de l'arrondissement dans lequel la municipalité sera située.

45. Le chiffre de la population qui devra en aucun temps déterminer le nombre des licences à donner en vertu du présent acte, sera celui constaté par le dernier recensement alors précédent, excepté lorsque le Bureau sera en aucun temps d'avis que, par suite d'une grande augmentation de population depuis ce recensement, un plus grand nombre d'hôtels licenciés est nécessaire pour la commodité et le logement des voyageurs; et en ce cas, si le Bureau le certifie ainsi, et si le conseil de la municipalité présente au gouverneur une pétition pour faire augmenter le nombre des hôtels, le gouverneur en conseil pourra permettre qu'un nouveau recensement soit fait aux frais de la municipalité, et le nombre des licences devra, après chaque tel nouveau recensement, être limité à une licence pour chaque deux cent cinquante âmes au moins de la population si elle ne dépasse pas mille âmes, et une pour chaque cinq cents âmes de la population en sus de mille âmes, excepté dans la province de Québec, où le nombre des licences sera après tout tel nouveau recensement, d'une licence pour chaque deux cent cinquante âmes de la population si elle est au-dessous de cinq cents, et une pour chaque cinq cents âmes en sus des premiers cinq cents;

(2.) Dans le cas où une municipalité serait modifiée ou formée après qu'un recensement aura été fait, le Bureau pourra constater quelle est la population de cette

municipalité, pour les fins du présent acte, en consultant l'énumération sur laquelle ce recensement aura eu lieu, ou en faisant un nouveau recensement sous l'autorité des dispositions de la présente section ;

Lorsqu'un recensement aura été fait dans une municipalité après le recensement général, sous l'autorité du conseil ayant juridiction, la restriction pourra être la même que dans le cas d'un recensement fait en vertu de la présente section pour les fins du présent acte.

46. Nulle licence ne sera accordée par le Bureau des Commissaires pour la vente des liqueurs dans les limites d'une municipalité ou paroisse s'il est produit au bureau de l'inspecteur en chef une requête signée par la majorité des électeurs de la dite municipalité ou paroisse, demandant qu'il ne soit pas accordé de licence pour l'année de licence immédiatement suivante ;

(2.) Toute telle requête aura son effet jusqu'à ce qu'il en soit présenté une autre signée par la majorité des dits électeurs, demandant que des licences soient accordées sous l'autorité du présent acte ;

(3.) Chacune des requêtes mentionnées dans la présente section sera présentée avant le premier jour de février de chaque année, et sera accompagnée de l'affidavit de deux des dits électeurs, donné par-devant un juge de paix ou un notaire public, et établissant que chacune des signatures ou marques apposées au bas de la requête est celle de l'électeur qu'elle désigne,—que chaque tel signature est un électeur parlementaire dans la dite municipalité, et que les dits signataires forment la majorité des électeurs dans la dite municipalité.

47. Sauf les dispositions du présent acte relatives aux déménagements et au transport des licences, chaque licence pour la vente des liqueurs sera censée être une licence seulement pour la personne y dénommée et pour les lieux qui y seront désignés, et elle ne demeurera en vigueur qu'aussi longtemps que cette personne continuera à occuper les dits lieux et restera réellement propriétaire du commerce qui y sera fait.

#### TRANSFERT DES LICENCES.

48. Si une personne ayant légalement obtenu une licence en vertu du présent acte décède avant l'expiration de sa licence, ou vend, ou, par l'opération de la loi ou autrement, cède le son commerce, ou déménage de la maison ou place d'affaires à laquelle s'applique cette licence, la licence sera confisquée *ipso facto* et se trouvera nulle et nul effet à toutes fins et intentions quelconques,—à moins que cette personne, ses ayants cause ou représentants légaux, dans le cours d'un mois après le décès, la cession ou le déménagement du titulaire primitif de cette licence, au de quelque autre période à la discrétion du Bureau de l'arrondissement dans lequel la licence sera valable, n'obtiennent le consentement par écrit du dit Bureau, ou celui de son président, contresigné par l'inspecteur, soit pour la continuation du dit commerce, soit pour le transfert de la dite licence à une autre personne, et que, sur ce, ils ne la transportent immédiatement à cette autre personne, qui, en vertu de ce transfert, pourra exercer les droits conférés par cette licence, sauf tous les devoirs et toutes les obligations de son titulaire primitif, jusqu'à ce qu'elle expire, dans la maison ou place d'affaires pour laquelle la dite licence aura été délivrée et à laquelle elle s'appliquera, mais dans nulle autre maison ou place d'affaires ;

(2.) Dans tout tel cas de transfert d'une licence d'hôtel, la personne en faveur de laquelle un transfert de ce genre devra être fait présentera d'abord au bureau, ou à son président, un rapport de l'inspecteur au même effet que celui mentionné dans la section vingt-trois du présent acte ;

(3.) Sauf dans le cas du décès du licencié, nul transfert d'une licence ne sera fait, et nulle demande d'autorisation de le faire ne sera accueillie qu'après l'expiration de trois mois à compter de la date à laquelle cette licence aura été délivrée.

49. Lorsqu'une personne munie d'une licence aura été légalement évincée d'un établissement licencié, le Bureau ou son président pourra—malgré la non-production de la licence pour cet établissement—sur la demande par écrit du propriétaire des lieux et du nouveau locataire proposé, accorder un certificat spécial de transfert de



cette licence à ce nouveau locataire, en la forme qu'il jugera ou qu'ils jugeront applicable—ce certificat devant être contresigné par l'inspecteur en chef.

50. Deux membres quelconques du Bureau pourront, par une ordonnance, autoriser toute personne qui leur paraîtra avoir droit au bénéfice d'une licence à continuer les affaires dans l'établissement licencié, pendant le reste du terme pour lequel la licence aura été accordée, de la même manière que si cette licence eût été formellement transférée à cette personne, dans aucun des cas suivants, savoir :—

(1.) Chaque fois qu'une personne à laquelle une licence aura été accordée abandonnera l'établissement licencié, ou refusera ou négligera de transférer la licence lorsqu'elle en sera justement requise ; ou

(2.) Si, pendant la durée d'aucune telle licence, son titulaire cesse d'occuper l'établissement à l'égard duquel il possède la licence, ou si son bail pour le dit établissement prend fin par le laps de temps, ou s'il est notifié de vider les lieux, ou de toute autre manière quelconque.

51. Lorsqu'une personne licenciée sera convaincue d'une infraction en conséquence de laquelle elle sera personnellement déqualifiée ou perdra sa licence par confiscation, deux membres du Bureau, sur la demande qui leur en sera faite par le propriétaire de l'établissement pour lequel la licence a été accordée, ou en son nom (lorsque le propriétaire n'est pas l'occupant), et après s'être convaincus que ce propriétaire n'avait pas eu connaissance de l'acte de son locataire et n'y avait pas donné son consentement, et qu'il a le droit de forcer le locataire à vider les lieux, pourront, par une ordonnance, autoriser un agent à continuer les affaires spécifiées dans la licence se rapportant à cet établissement jusqu'à la fin de la période pour laquelle cette licence avait été accordée, tout comme si cette licence eût été formellement transférée à cet agent.

52. Dans le cas du mariage de toute personne du sexe munie d'une licence, la licence qu'elle possédait confèrera à son mari les mêmes privilèges et lui imposera les mêmes devoirs, obligations et charges que si cette licence lui avait été accordée à lui-même originairement ; pourvu que le président du Bureau, sur la demande du mari de la femme licenciée, lui ait confirmé la licence de son épouse pour le reste de la durée de la dite licence, et lui ait accordé un certificat à cet effet, lequel devra être contresigné par l'inspecteur en chef. Cette confirmation pourra être accordée si le président est convaincu qu'aucune objection n'a été faite contre le caractère du mari, et qu'il n'a pas perdu de licence par confiscation dans les trois années immédiatement précédentes.

#### DÉMÉNAGEMENT DU LICENCIÉ.

53. Tout inspecteur en chef pourra, après que le Bureau aura adopté une résolution le lui permettant, ou que le président du dit Bureau lui en aura donné la permission par écrit, inscrire au dos de la licence d'hôtel, de buvette ou de magasin, une permission au porteur de cette licence de déménager de la maison à laquelle s'appliquait sa licence, dans une autre qui sera décrite dans l'endossement que l'inspecteur devra faire sur la licence, et située dans la même subdivision de votation ; pourvu toujours que la maison dans laquelle le licencié se propose de déménager renferme tous les aménagements requis par la loi ;

(2.) Cette permission, lorsque l'approbation de l'inspecteur aura été inscrite au dos de la licence, autorisera le possesseur de cette licence à vendre les mêmes liqueurs dans la maison mentionnée dans l'endossement et durant la partie non expirée de la période pour laquelle elle aura été accordée, de la même manière et aux mêmes termes et conditions qu'il l'aurait fait dans l'établissement auquel la licence s'appliquait originairement ; mais aucune telle permission ne sera accordée à moins ni avant que la personne qui en fera la demande n'ait produit au bureau de l'inspecteur en chef un rapport de l'inspecteur contenant les renseignements requis par la loi dans le cas d'une demande de licence ; et tout cautionnement ou obligation que ce porteur de licence pourra avoir donné pour quelque objet relatif à cette licence, s'appliquera à la maison ou au local à laquelle ou auquel ce déménagement est autorisé ; mais cette permission ne lui donnera pas droit de vendre en aucun endroit autre que cette maison ou ce local ;

(3.) Une demande à l'effet de transférer la licence de tout hôtel, buvette ou magasin à une autre maison que celle à laquelle elle s'applique, devra être accompagnée d'un certificat et d'une pétition signée par un quart des électeurs de la subdivision de votation, de la même manière que le prescrit la treizième section du présent acte pour une demande de licence.

54. Il sera payé un droit de dix piastres pour chaque transfert de licence, pour chaque certificat permettant la continuation des affaires, pour chaque certificat de confirmation d'une licence au mari d'une femme licenciée, ainsi que pour chaque endossement de permission à l'effet de déménager dans d'autres lieux.

#### FONDS DES LICENCES.

55. Toutes les sommes payées lorsqu'il sera fait une demande de licence ou que cette licence sera délivrée, ainsi que les sommes reçues par l'inspecteur en amendes et pénalités pécuniaires, formeront le fonds des licences de l'arrondissement ;

(2.) Le fonds des licences sera employé, suivant les règlements faits par le gouverneur en conseil, à payer les appointements et les dépenses des inspecteurs, de même que les dépenses du bureau des commissaires ou autres dépenses nécessitées par la mise à exécution des dispositions de la loi ; et le trentième jour de juin de chaque année, et à telle autre époque qui pourra être prescrite par les règlements du gouverneur en conseil, le reliquat sera remis comme suit :—Un tiers au ministre des Finances pour faire partie du fonds consolidé, et les deux autres tiers au trésorier de la cité, ville, village ou municipalité de township dans lequel ou laquelle les établissements licenciés sont respectivement situés, pour les besoins publics de la municipalité ;

(3.) Les chèques tirés sur le fond des licences devront être signés par l'inspecteur et contresignés par le président ou deux commissaires des licences, sauf les règlements faits par le gouverneur en conseil.

56. Les deux tiers de toute amende recouvrée en vertu du présent acte, dans les cas où l'inspecteur est le poursuivant ou le plaignant, seront remis par le magistrat devant qui la personne aura été convaincue, à l'inspecteur, qui versera cette somme au crédit du "Compte du fonds des Licences ;"

(2.) Dans le cas où toute la somme de l'amende et des frais ne serait pas recouvrée, le montant recouvré sera employé, premièrement, à payer les frais, et la balance sera appliquée tel que par le présent prescrit ;

(3.) Dans tous les cas où l'inspecteur aura poursuivi et obtenu une condamnation et n'aura pu recouvrer le montant des frais, ces frais seront payés à même le fonds des licences ;

4. Dans tous les cas où l'inspecteur aura poursuivi sans pouvoir obtenir une condamnation, les frais qu'il aura encourus seront payés à même le fonds de licences, si le magistrat devant qui la plainte est portée certifie qu'il y avait cause raisonnable et probable pour autoriser cet officier à instituer cette poursuite ou à porter cette plainte.

#### RÉVOCATION DES LICENCES OBTENUES IRRÉGULIÈREMENT.

57. Le juge de la cour de comté du comté, ou le juge de la cour supérieure ayant juridiction dans le comté où est située une municipalité, dans quelque partie de laquelle une licence accordée doit prendre effet, devra, sur la plainte de toute personne que cette licence a été accordée contrairement à quelqu'une des dispositions du présent acte, ou à tout règlement en vigueur dans la dite municipalité, ou que cette licence a été obtenue par quelque fraude, sommer la personne à laquelle cette licence aura été accordée de comparaître devant lui, et procédera à entendre la plainte et en décidera d'une manière sommaire ; et il pourra, après avoir entendu cette plainte, ou si la personne assignée fait défaut de comparaître, décider et décréter que cette licence, pour aucune des causes susdites, doit être révoquée, et sur ce, ordonnera et décrètera que cette licence soit et demeure en conséquence révoquée et annulée, et cette licence sera et deviendra alors nulle et de nul effet, et la personne à laquelle cette licence aura été

délivrée n'aura pas ensuite, durant une période complète de trois ans, qualité pour obtenir aucune nouvelle ou autre licence en vertu du présent acte.

PERMIS DE VENTE DANS LES MUNICIPALITÉS OÙ IL N'EST PAS ACCORDÉ DE  
LICENCES.

58. Dans les municipalités ou paroisses où personne n'a de licence d'hôtel, de buvette ou de magasin pour détailler des liqueurs, la vente de ces liqueurs ne sera permise, tel que ci-après prévu, que comme médicaments seulement, ou pour l'usage du culte divin, sur le certificat d'un médecin ou d'un ecclésiastique habitant la municipalité ou paroisse, et non autrement, ou pour être employées, *bona fide*, dans quelque art, métier ou manufacture, sur le certificat de deux juges de paix ;

(2.) Ce certificat pourra être donné par un médecin de l'endroit, mais seulement à un malade placé sous ses soins immédiats, ou par un ecclésiastique, mais seulement à la personne dont il est, *bona fide*, le conseiller spirituel, sous peine d'une amende de trente piastres pour chaque contravention à la présente disposition ;

(3.) Avant que les deux juges de paix ne délivrent à une personne un certificat donnant l'autorisation qu'on lui vende des liqueurs pour s'en servir dans un art, un métier ou une manufacture, ils exigeront qu'une déclaration soit faite devant eux à l'effet que ces liqueurs seront employées seulement pour les fins exposées dans la déclaration, et ils annexeront la dite déclaration à leur certificat ;

(4.) Dans tous les cas, plus qu'une pinte, mesure impériale, ne sera vendue à la fois en vertu de ce certificat, et il ne sera pas permis de boire sur les lieux les liqueurs ainsi vendues, sous peine d'une amende de quarante piastres pour chaque contravention à la présente disposition ;

(5.) La vente des liqueurs permise par la présente section sera faite par telle personne seulement qui pourra être nommée à cette fin par une résolution du Bureau, et le Bureau pourra accorder à cette personne un " permis de vendre pour fins médicales, ou pour usage dans le service divin seulement, ou pour usage dans un art, un métier ou une manufacture ; "

(6.) La personne ainsi autorisée à vendre fera à l'inspecteur en chef, le premier jour de chaque mois, un rapport, attesté sous serment devant un juge de paix, indiquant les noms des personnes auxquelles elle a vendu des liqueurs durant le mois précédent, la quantité vendue dans chaque cas, et sur le certificat de qui la vente a été faite ; et les dits certificats devront accompagner le rapport. Toute violation, ou tout défaut d'observation d'aucune des dispositions de la présente section, rendra le contrevenant passible d'une amende de vingt piastres pour chaque contravention.

REGISTRE DES LICENCES.

59. L'inspecteur en chef de chaque arrondissement tiendra, sous telle forme qui pourra être prescrite par le Bureau :—

(a.) Un registre qui sera appelé " Le Registre des Licences," contenant les particularités de toutes les licences délivrées dans l'arrondissement, l'indication des établissements pour lesquels elles sont accordées, les noms des licenciés et les noms des cautions fournies par les dits licenciés en vertu des dispositions du présent acte. Seront aussi consignées sur le registre toutes confiscations de licences, déqualifications de licenciés, attestations de culpabilité et autres matières se rattachant aux licences alors portées sur le registre ;

(b.) Une liste de toutes les requêtes adressées au Bureau, indiquant les noms des requérants, la nature des requêtes, les établissements pour lesquels elles sont faites, la date à laquelle elles ont été reçues, et la manière dont elles ont été traitées, y compris, dans le cas de refus, la cause de ce refus

(2.) Chaque inspecteur en chef transmettra, immédiatement, sur demande, des extraits de ce registre des licences ou de la liste des requêtes à tout autre inspecteur ou au greffier de toute cour.

60. Le Bureau fera annuellement un rapport au ministre du Revenu de l'Intérieur, et ce rapport contiendra :—

- (a) Un relevé du nombre et de la nature des licences, et des noms des requérants auxquels des licences ont été délivrées pendant l'année ;
- (b.) Les noms de ceux auxquels des licences auront été refusées ;
- (c.) Les renseignements dont l'inscription au registre des licences est requise ;
- (d.) Les poursuites pour infractions au présent acte, et leur résultat ;
- (e.) Des observations générales sur le fonctionnement de la loi dans les limites de l'arrondissement ;
- (2) Il fera aussi un rapport au sujet des deniers reçus et dépensés pendant l'année et en rendra compte.

## RÈGLEMENTS ET PROHIBITIONS.

61. Toutes les licences seront constamment et visiblement affichés dans les magasins et boutiques, dans les comptoirs des hôtels, buvettes ou autres établissements où le public est reçu, et dans le salon ou la cabine des navires auxquels elles s'appliquent, sous peine d'une amende de cinq piastres pour chaque jour d'omission ou de négligence volontaire de les afficher, qui pourra être recouvré, avec les frais, du licencié ou du patron, capitaine ou propriétaire du navire ainsi en défaut.

62. Toute personne qui tient un hôtel ou une buvette, ou tout autre établissement licencié au sujet duquel une licence d'hôtel ou de buvette a été régulièrement délivrée et est en vigueur, devra afficher, au-dessus de la porto du dit hôtel, buvette ou autre établissement licencié, en lettres apparentes, les mots : "*Licencié pour vendre des liqueurs spiritueuses ou fermentées,*" et, à défaut de ce faire, sera passible d'une amende de cinq piastres, indépendamment des frais, pour chaque que durera ce défaut

63. Chaque hôtelier placera au-dessus de la porte de son établissement licencié, ou à moins de vingt pieds de cet établissement, une lampe qui restera allumée chaque nuit depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, pendant toute la durée de sa licence ;

(2) Toute personne qui agira en contravention ou qui manquera de se conformer à une disposition de la présente section, encourra et paiera pour chaque contravention une amende n'excédant pas piastres ;

(3) L'inspecteur en chef pourra, par endossement sur sa licence, exempter tout hôtelier de conformer à cette disposition, dans les cas où il croira que la rue ou la place où l'établissement licencié est situé se trouve autrement éclairée d'une manière suffisante.

64. Il ne sera pas tenu plus d'un comptoir dans une maison ou établissement licencié en vertu du présent acte.

65. A l'égard de tous les établissements dans lesquels des boissons enivrantes sont ou peuvent être vendues en gros ou en détail, aucune vente ou autre disposition de spiritueux n'y sera faite, ni sur les dépendances de ces établissements, ni en dehors, à nulle personne ou personnes quelconques, excepté tel que ci-après prescrit, depuis et après sept heures du soir le samedi jusqu'à six heures du matin le lundi suivant, ni depuis ou après onze heures du soir jusqu'à six heures le lendemain matin, toutes les autres nuits de la semaine, excepté dans les cas où une réquisition pour des fins médicales, signée par un médecin pratiquant autorisé ou par un juge de paix, sera produite par l'acheteur ou son agent ; et il ne sera pas permis de boire ces boissons, qu'elles soient vendues ou non, dans les dits établissements pendant le temps où leur vente est interdite par le présent acte ; pourvu toujours que dans les hôtels, des liqueurs puissent être vendues les dimanches aux hôtes résidant ou pensionnant *bonâ fide* dans les dits établissements, entre midi et demie et deux heures, et entre cinq heures et demie et six heures du soir, respectivement pour être bues ou employées dans leurs chambres privées, ou à table ; mais la présente prescription ne permettra pas de fournir des liqueurs au comptoir ou autre local où elles sont ordinairement vendues dans les dits établissements pendant les dites heures ; pourvu, de plus, que rien de ce que contenu dans la présente section n'empêche en aucun temps la vente de liqueurs, dans une gare de chemin de fer, aux personnes arrivant à la dite gare par le chemin de fer, par une personne régulièrement licenciée à cet effet ;

(2.) Et aucune vente ou autre disposition de liqueurs ne sera faite dans un établissement licencié dans les limites d'une subdivision de votation, les jours de votation pour et à une élection parlementaire, ou à une élection municipale, depuis ou après quatre heures du matin du dit jour jusqu'au jour légal suivant à six heures du matin.

66. Si une personne licenciée permet qu'une salle ou une partie de son établissement licencié, ou les dépendances de celui-ci, soient employées ou occupées comme salle de danse, de concert ou de théâtre, ou lieu de réunion dans lequel des personnes seront admises par billet ou autrement, elle encourra la confiscation de sa licence;

Mais rien de contenu dans la présente section n'empêchera les sociétés ou réunions privées de louer ou employer une pareille salle ou place, indépendamment ou sans aucun rapport avec le propriétaire ou le locataire du dit établissement.

67. Tout hôtelier qui négligera ou refusera, soit personnellement, soit par l'intermédiaire de quelqu'un agissant en son nom, excepté pour quelque raison valable, de fournir le logement, les repas et le couvert aux voyageurs, encourra et paiera sur conviction, pour chaque contravention, une amende n'excédant pas piastres.

68. Tout hôtelier qui recevra en paiement, ou comme gage pour des liqueurs ou des repas donnés ou fournis dans ou hors de son établissement licencié, autre chose que de la monnaie courante, ou le chèque du débiteur sur une banque ou un banquier, encourra et paiera pour chaque contravention de ce genre une amende n'excédant pas piastres. La personne à laquelle appartiendra quelque chose donnée en gage comme susdit, aura le même recours pour rentrer en possession de la chose en question, que si cette chose n'avait jamais été donnée en gage. Nul hôtelier ne recevra d'avance aucun paiement pour aucune liqueur devant être fournie plus tard, et tout paiement ainsi fait d'avance pourra être recouvré, nonobstant le fait que des liqueurs auront été fournies subséquemment à ce paiement.

69. Si une personne ayant une licence achète de quelqu'un des objets de vêtements, des outils, des instruments aratoires ou propres à certains métiers, des engins de pêche, des objets de ménage ou des meubles, soit par échange ou par vente, directement ou indirectement, pour lesquels effets la considération est en tout ou en partie des liqueurs enivrantes ou le prix de liqueurs enivrantes, ou reçoit de toute autre personne des effets en gage, tout magistrat stipendiaire ou magistrat de police, ou deux juges de paix, ou tout commissaire d'une cour de paroisse, pourront, lorsque la preuve suffisante des faits aura été faite sous serment devant eux, lancer un mandat pour la restitution de toute telle propriété ou pour le paiement des frais; et sur défaut, le dit mandat contiendra les instructions pour la saisie et vente des effets du contrevenant au montant de la valeur des effets ainsi mis en gage, vendus ou brocantés, et des frais, et le contrevenant sera en outre passible d'une amende n'excédant pas piastres.

70. Toute personne licenciée en vertu du présent acte qui permettra à quelqu'un de s'enivrer dans son établissement, ou souffrira qu'on y tienne une conduite violente, querelleuse, tapageuse ou désordonnée, ou qui vendra ou livrera des liqueurs enivrantes à quelque personne ivre, ou permettra ou souffrira qu'une personne ivre consommée des liqueurs enivrantes dans son établissement, ou permettra ou souffrira à des personnes dont la réputation est notoirement mauvaise de se réunir ou de s'assembler dans son établissement, ou souffrira qu'on s'y livre à des jeux de hasard ou autres jeux défendus par la loi, sera passible d'une amende n'excédant pas piastres.

71. Toute personne licenciée qui, avec connaissance de cause, hébergera quelque agent de police ou constable, ou lui permettra de rester dans son établissement pendant quelque partie du temps pendant lequel il doit faire la ronde, à moins que ce ne soit pour maintenir ou rétablir l'ordre, ou dans l'exécution de ses devoirs, ou qui fournira quelque liqueur ou rafraîchissements que ce soit, en don ou en vente, à un agent de police ou constable en fonctions, à moins que ce ne soit avec l'autorisation de quelque officier supérieur du dit agent de police ou constable, ou corrompra ou tentera de corrompre un agent de police ou constable, sera passible d'une amende n'excédant pas piastres.

72. Toute personne licenciée en vertu du présent acte pourra refuser d'admettre dans l'établissement pour lequel la licence lui a été accordée, toute personne enivrée, et pourra refuser d'y admettre et en chasser toute personne qui se montrera violente, querrelleuse ou tapageuse, ainsi que toute personne dont la présence dans son établissement rendrait le licencié passible d'une amende en vertu du présent acte ; et toute telle personne qui, après avoir été requise conformément à la présente section, par le licencié ou son agent, ou son serviteur, ou un agent de police ou constable, de quitter le dit établissement, refusera ou négligera de le faire, sera passible d'une amende n'excédant pas vingt piastres ; et tout agent de police ou constable est tenu, sur demande de telle personne licenciée, son agent ou son serviteur, de chasser ou aider à chasser toute telle personne de cet établissement, et pourra employer toute force qui sera nécessaire à cette fin.

73. Toute personne qui fera ou emploiera, ou permettra de faire ou employer quelque communication intérieure entre un établissement licencié et un établissement non licencié où l'on reçoit le public, ou fréquenté par le public, ou qui est employé comme maison de rafraîchissements, sera passible d'une amende n'excédant pas piastre pour chaque jour durant lequel cette communication restera ouverte ;

(2.) En sus de toute amende imposée en vertu de la présente section, toute personne convaincue d'une contravention à la dite section perdra sa licence si elle en a une.

74. Tout licencié qui permettra de fournir dans son établissement licencié, par achat ou autrement, pour être consommée dans l'établissement, aucune espèce quelconque de liqueurs à une personne étant apparemment âgée de moins de seize ans, appartenant à l'un ou à l'autre sexe, et ne demeurant pas ou ne logeant pas, *bona fide*, dans l'établissement en qualité d'hôte, de pensionnaire ou de voyageur, sera, ainsi que la personne qui aura donné ou fourni ces liqueurs, passible d'une amende n'excédant pas piastres pour chaque contravention.

75. Nulle personne ayant une licence de magasin pour la vente en détail ne permettra qu'aucune liqueur vendue par elle ou en sa possession, et pour la vente de laquelle une licence est requise, soit consommée dans son magasin ou dans tout bâtiment dont tel magasin fait partie, ou qui communique avec tel magasin par une porte quelconque, soit par l'acheteur, soit par toute autre personne qui ne demeure pas habituellement dans tel bâtiment, sous peine d'une amende de piastres.

(2.) Nulle licence de magasin ne sera accordée à aucune personne pour vendre des liqueurs dans aucun magasin, boutique, endroit ou établissement où des épicerie ou autres marchandises sont vendues ou exposées en vente, ou dans aucun magasin, endroit ou boutique relié par aucune communication intérieure avec tel magasin, boutique, endroit ou établissement mentionné en premier lieu ; pourvu toujours que ce paragraphe ne s'applique pas à aucun licencié ayant une licence lors de la passation du présent acte, avant le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-dix ;

(3.) Si une personne ayant une licence de magasin offre ou donne à quelque personne des liqueurs dans l'établissement licencié, elle encourra et paiera, sur conviction, une amende de pas moins de piastres et de pas plus de piastres, et en outre, sur conviction de cette contravention, sa licence sera annulée *ipso facto*.

76. Nulle personne ayant une licence pour vendre en gros ne permettra qu'aucune liqueur vendue par elle, ou en sa possession pour la vente, ou pour la vente et la livraison de laquelle une licence est requise, soit consommée dans son entrepôt ou son magasin, ou dans aucun bâtiment qui en forme partie ou qui y est attenant, ou qui communique par une entrée quelconque avec aucun entrepôt, magasin ou autre établissement où quelque article qui doit être vendu ou livré en vertu de telle licence est vendu en détail, ou dans lequel on garde des colis ouverts de ces articles.

77. Si quelque personne ayant une licence pour vendre des liqueurs qui ne doivent pas être bues dans l'établissement, transporte elle-même, ou fait transporter, ou permet qu'une autre personne transporte quelque liqueur en dehors de l'établissement du dit licencié pour être vendue pour son compte, ou à son profit ou bénéfice, ou pour être bues ou consommées dans aucune autre maison, ou dans aucune tente,

hangar ou autre bâtiment de quelque sorte que ce soit, appartenant au dit licencié, ou loué, employé ou occupé par lui, ou sur et dans aucun endroit, entouré ou non, et étant ou non un endroit de passage public, cette liqueur sera réputée avoir été consommée par les acheteurs dans l'établissement du dit licencié, de son plein gré et avec son consentement, et le dit licencié sera puni en conséquence, de la manière prescrite par le présent acte;

(2.) Une description de chaque conviction de contravention à la présente section sera faite à l'endos de la licence de la personne condamnée ;

(3.) Dans les poursuites intentées en vertu de la présente section, il ne sera pas nécessaire de prouver que l'établissement, l'endroit ou les endroits où cette liqueur est emportée pour être bue, appartenait au vendeur, ou étaient loués, employés ou occupés par lui, s'il est prouvé, à la satisfaction de la cour qui entendra la cause, que cette liqueur y a été emportée pour y être consommée dans l'intention d'é luder les conditions de sa licence.

78. Lorsqu'il sera délivré une licence de navire sous l'empire du présent acte, il ne pourra être vendu ou autrement disposé de liqueurs à bord, ni en être emporté, pour être consommées par qui que ce soit autre qu'un passager sur le dit navire, pendant qu'il est arrêté à quelque port, jetée, quai, dock, lieu ou station d'amarrage ;

(2.) Si des liqueurs sont ainsi vendues, ou s'il en est autrement ainsi disposé, la dite licence sera et deviendra *ipso facto* confisquée et absolument nulle, et le capitaine ou patron exerçant le commandement du navire, et l'armateur ou la personne qui le naviguera, ainsi que la personne qui aura effectivement vendu des liqueurs ou en aura disposé en contravention au présent acte, seront séparément et respectivement passibles d'une amende de cent piastres ; et quiconque vendra des liqueurs ou en disposera contrairement aux prescriptions de la présente section, sera aussi passible de la même amende et de la même punition pour ce fait que celles prescrites ci-après dans la section du présent acte.

#### FALSIFICATION.

79. Quiconque vendra ou offrira en vente des liqueurs avec lesquelles seront mélangés des ingrédients ou matières de nature à nuire à la santé, ou qui rendront ces liqueurs nuisibles à la santé de ceux qui les boiront, et quiconque vendra ou offrira en vente comme pures des liqueurs frelatées, sera, sur conviction du fait, passible pour chaque infraction d'une amende de piastres au plus. Les prescriptions des immédiatement suivants s'appliqueront à toute infraction à la présente section ;

(2.) Lorsqu'une personne licenciée sera convaincue d'infraction aux dispositions de tout acte alors en vigueur à l'effet de prévenir le frelatage, cette conviction sera inscrite dans le registre des licences approprié, et pourra être considérée comme une contravention au présent acte, et lorsqu'elle aura été ainsi inscrite, elle aura le même effet que si c'eût été une conviction d'infraction au présent acte. De plus, le licencié sera passible, en cas de récidive, de confiscation de sa licence. Dans le cas de récidive, et jusqu'à ce que la licence soit confisquée, le fait de la conviction sera inscrit à l'endos de la licence de la personne convaincue de l'infraction ;

(3.) Lorsqu'une personne licenciée sera convaincue d'une infraction relativement au frelatage des boissons, et que sa licence n'aura pas été pour cela confisquée, l'inspecteur ou le sous-inspecteur, ou un officier de police ou constable de l'arrondissement, fera afficher sur l'établissement un placard annonçant cette conviction ; ce placard sera de telle grandeur et forme, et sera imprimé avec tels caractères, et contiendra tels détails, et sera affiché à tel endroit de l'établissement licencié, que les juges de paix devant qui la personne aura été convaincue jugeront à propos, et cette personne licenciée tiendra le dit placard affiché durant deux semaines après qu'il aura été ainsi affiché pour la première fois ; et si elle manque de se conformer aux prescriptions de la présente section en ce qu'elle ordonne de tenir tel placard affiché, ou si elle défigure ou permet qu'il soit défiguré, ou si ce placard est défiguré et qu'elle ne le remplace pas immédiatement, elle sera passible d'une amende n'exécédant pas piastres pour chaque jour que tel placard restera

ainsi défiguré et non remplacé; et tout inspecteur ou tout officier de police ou constable pourra afficher ou afficher de nouveau ce placard durant les dites deux semaines, ou telle autre période qui pourra être prescrite par une cour de juridiction sommaire.

80. Dans le but d'obtenir une analyse de toute telle liqueur, substance ou chose, il sera loisible à tout juge de paix, sur dénonciation faite devant lui sous serment qu'il y a lieu de croire que cette boisson est frelatée et contient quelque ingrédient nuisible tel que susdit, ou que quelque substance, matière ou chose d'une nature nuisible se trouve dans un établissement quelconque, d'autoriser la saisie de cette liqueur, substance, matière ou chose suspecte, et de la faire analyser ou d'en faire analyser un échantillon par quelque personne compétente, et d'ordonner la confiscation de la totalité de l'espèce de liqueur analysée et déclarée frelatée ou contenir quelque ingrédient nuisible, ainsi que de toute substance, matière ou chose d'une nature nuisible trouvée en la possession ou dans l'établissement du contrevenant; et les dépenses occasionnées par cette analyse ou cette confiscation constitueront une partie des frais dont ce juge de paix aura le pouvoir d'imposer le paiement à toute personne convaincue; et dans toutes procédures instituées sous l'autorité de la présente section, la preuve du fait qu'une liqueur était frelatée ou contenait quelque ingrédient nuisible, ou qu'une substance, matière ou chose d'une nature nuisible a été trouvée sur les lieux, sera une preuve *primâ facie* que la personne en possession de laquelle elle aura été ainsi trouvée, a sciemment vendu, ou offert ou exposé en vente, ou avait à vendre cette liqueur, ou que cette substance, matière ou chose d'une nature nuisible était gardée dans le but de frelater la liqueur vendue ou de la mélanger avec elle; pourvu toujours que toute personne accusée d'une contravention à la présente section puisse rendre témoignage en sa propre faveur, dans le but de prouver que cette liqueur se trouvait, au moment de la saisie, dans le même état qu'elle était lorsqu'elle en a obtenu possession en l'achetant de bonne foi, et qu'elle n'a été ni frelatée ni mélangée avec aucun ingrédient nuisible par elle-même ni par aucune autre personne agissant sous ses ordres, et que cette substance, matière ou chose n'était pas gardée dans le but de frelater les liqueurs vendues ni de les mélanger avec elles;

(2.) Tout inspecteur pourra, en tout temps pendant les heures d'affaires, et après ces heures, s'il y a cause raisonnable, entrer dans tout établissement licencié; il pourra examiner chaque chambre et toute partie de cet établissement, et prendre note de toutes les liqueurs qui s'y trouveront, et il pourra demander, choisir et se procurer des échantillons des liqueurs qui pourront se trouver dans cette maison ou cet établissement—lesquels échantillons devront être cachetés par l'inspecteur en présence du licencié ou autre personne à laquelle sera confiée la maison ou l'établissement, et, si le licencié ou cette autre personne le désire, ils le seront avec le cachet de ce licencié ou de cette autre personne; et moyennant paiement ou offre de paiement pour ces échantillons de liqueurs, l'inspecteur pourra les enlever pour des fins d'analyse ou autres.

#### POUVOIRS DES INSPECTEURS OU AUTRES AGENTS.

81. Tout officier, agent de police ou constable, ou inspecteur de licences pourra, dans le but d'empêcher ou de constater la violation d'aucune des dispositions du présent acte qu'il sera de son devoir de faire observer, entrer en aucun temps dans toute auberge, taverne ou autre maison ou lieu d'entretien public, magasin, entrepôt ou aucun endroit dans lesquels des rafraichissements ou des liqueurs seront vendus ou réputés vendus, soit en vertu d'une licence ou non, et il pourra faire dans toute partie de ces lieux et des bâtiments en dépendant, les perquisitions qu'il jugera nécessaires aux fins susdites;

(2.) Quiconque se trouvant dans ces lieux, ou en ayant la garde, refusera ou manquera d'admettre cet officier, agent de police ou constable, ou inspecteur, demandant à y entrer en vertu de la présente section, dans l'exécution de son devoir, ou qui s'opposera ou essaiera de s'opposer à l'entrée de cet officier, agent de police ou constable ou inspecteur, ou mettre obstacle à aucunes telles perquisitions, sera passible des amendes et punitions établies par la section du présent acte.

82. Tout magistrat, s'il est convaincu par dénonciation sous serment de tout tel



officier, agent de police, constable ou inspecteur, qu'il y a un motif raisonnable de croire que des liqueurs spiritueuses ou fermentées sont gardées pour la vente ou le débit, contrairement aux dispositions du présent acte, dans un établissement ou local non licencié dans les limites de la juridiction du magistrat, pourra, à sa discrétion, délivrer sous sa signature un mandat en vertu duquel il sera loisible à la personne nommée dans le dit mandat, en tout temps dans les dix jours qui suivront la date de ce mandat, d'entrer, et, si besoin est, de force, dans l'établissement mentionné dans le mandat, et dans toutes les parties de cet établissement ou de ses dépendances, et de les examiner et y opérer des perquisitions à l'égard de ces liqueurs; et à cette fin la dite personne pourra, avec l'aide qu'elle jugera nécessaire, enfoncer et briser toute porte, serrure ou fermeture de l'établissement ou d'aucune de ses parties, ou de tout cabinet, buffet, boîte ou autre chose paraissant devoir contenir des liqueurs; et dans le cas où des liqueurs seraient trouvées illégalement gardées dans le dit établissement, l'occupant sera, jusqu'à preuve du contraire, censé avoir gardé ces liqueurs dans le but de les vendre contrairement aux dispositions de la section du présent acte.

**AUCUNE LIQUEUR NE SERA VENDUE SANS LICENCE.**

83. Aucune personne ne vendra, en gros ou en détail, aucunes liqueurs sans avoir préalablement obtenu une licence, en vertu du présent acte, l'autorisant à les vendre;

(2.) Aucune personne, à moins qu'elle ne soit régulièrement licenciée, ne devra, par une enseigne ou un avis quelconque, laisser croire au public qu'elle est licenciée; et l'usage de toute telle enseigne ou de tout tel avis à cette fin est par le présent défendu.

84. Aucune personne ne gardera ou n'aura, dans une maison, bâtisse, boutique, restaurant, buvette ou établissement d'entretien public, ou dans aucune chambre ou pièce quelconque, des liqueurs dans le but de les vendre, troquer, ou trafiquer, à moins qu'elle ne soit régulièrement licenciée à cet effet en vertu des dispositions du présent acte.

85. Les sections et n'empêcheront aucun brasseur, distillateur ou autre personne régulièrement licenciée par le gouvernement du Canada pour fabriquer des liqueurs fermentées, spiritueuses ou autres, de garder, avoir ou vendre toute liqueur fabriquée par lui dans toute bâtisse où s'en fait la fabrication, pourvu que la dite bâtisse ne fasse pas partie d'un magasin ou établissement, et ne communique pas par une entrée quelconque avec un magasin ou établissement, dans lequel un article dont la fabrication est autorisée en vertu de la dite licence est vendu au détail, ou dans lequel il est gardé quelque colis ouvert de tel article.

(2.) Cependant, le dit brasseur, distillateur ou autre personne, outre toute licence qu'il pourra être tenu d'avoir en vertu de tout autre acte, devra obtenir une licence pour vendre en gros en vertu du présent acte les liqueurs ainsi fabriquées par lui, quand elles sont vendues pour la consommation dans les limites du Canada, en vertu de laquelle les dites liqueurs pourront être vendues sur échantillon, ou dans leurs colis primitifs, dans toute municipalité, ainsi que dans celle où elles sont fabriquées; mais aucune telle vente ne sera faite en quantités moindres que celles prescrites dans la section du présent acte.

86. Les dites sections numérotées et du présent acte n'empêcheront aucun chimiste ou pharmacien régulièrement autorisé comme tel par et en vertu de l'acte intitulé "*The Pharmacy Act*" de la province d'Ontario, ou de tout acte semblable en vigueur dans aucune des autres provinces, de garder, avoir ou vendre des liqueurs pour des fins strictement médicinales, mais aucune vente n'en sera faite en quantités de plus de six onces à la fois, excepté sur le certificat d'un médecin pratiquant immatriculé; et il sera du devoir de tout tel chimiste ou pharmacien d'inscrire dans un registre, qui sera ouvert à l'inspection des commissaires ou de l'inspecteur, chaque vente ou autre débit de liqueurs qu'il aura fait; et cette inscription indiquera quand et à qui ces liqueurs ont été vendues ou données, la quantité vendue, et le certificat, s'il en est, du médecin pratiquant; et si cette vente ou ce débit ne sont pas inscrits

dans ce registre, cette vente ou ce débit seront considérés, *primâ facie*, comme étant une contravention aux dispositions contenues dans les dites sections et du présent acte ;

Pourvu toujours qu'aucune personne autorisée à vendre des liqueurs, tel que prévu par la présente section, ne permette que des liqueurs vendues par elle ou dans son établissement ne soient consommées dans son magasin ou sur des lieux dont ce magasin fait partie.

87. Il sera du devoir de l'inspecteur en chef, ou de l'un des inspecteurs, de visiter et inspecter, au moins une fois tous les trois mois, chaque hôtel, buvette, auberge, taverne, magasin, ou autre établissement licencié, dans lesquels des liqueurs sont vendues dans les limites de l'arrondissement, de faire rapport immédiatement au Bureau ou au président du Bureau de chaque cas d'infraction aux dispositions du présent acte ; et l'inspecteur poursuivra de suite, conformément à ces dispositions toute personne ainsi contrevenant, et n'admettra aucun délai inutile entre la dénonciation et la poursuite ;

(2.) Il sera du devoir de l'inspecteur d'instituer des poursuites chaque fois qu'il aura raison de croire que le présent acte a été violé, et que ces poursuites peuvent être soutenues avec succès, ou que, dans tous les cas, les frais peuvent être recouvrés ;

(3.) Chaque fois qu'il sera invité à instituer une poursuite, il pourra, s'il a raison de craindre que les frais ne puissent être recouvrés du défendeur, exiger de la personne qui demandera l'institution de cette poursuite, le dépôt d'une somme raisonnable pour couvrir les dits frais.

88. Les contraventions à la section du présent acte seront punies, dans le cas de déclaration de culpabilité, pour la première infraction des dites dispositions par une amende de pas moins de piastres avec les frais, ou par un emprisonnement de quinze jours aux travaux forcés, laquelle amende sera recouvrable par voie de saisie et vente des biens et effets de la personne ou des personnes qui sont les propriétaires occupants, ou les locataires ou agents occupants des dits établissements qui seront trouvés coupables, personnellement ou par leurs serveurs ou agents, d'avoir contrevenu aux prescriptions de la dite section ou de toute partie de cette section ; pour la seconde contravention, par une amende pareillement recouvrable de pas moins de quarante piastres avec les frais, ou par un emprisonnement de vingt jours aux travaux forcés ; et, pour une troisième infraction, par une amende de pas moins de cent piastres avec les frais, ou par un emprisonnement de cinquante jours aux travaux forcés.

89. Si l'acheteur de liqueurs d'une personne qui n'est pas autorisée par sa licence à les vendre pour être bues sur les lieux, boit ces liqueurs sur les lieux où elles sont vendues, le vendeur sera, s'il appert que cette consommation a été faite à sa connaissance et avec son consentement, passible des amendes suivantes, savoir :

Pour la première contravention, d'une amende n'excédant pas piastres ;

Pour récidive, d'une amende n'excédant pas piastres ;

Pour les fins de la présente section, l'expression " lieux où elles sont vendues " comprendra tout local attenant à l'établissement ou voisin de l'établissement dans lequel les liqueurs sont vendues, s'il appartient au vendeur, ou s'il est sous son contrôle, ou employé avec sa permission ;

Une note de chaque déclaration de culpabilité pour contravention à la présente section sera inscrite sur l'endos de la licence de la personne déclarée coupable ;

(2.) L'acheteur de liqueurs dans une maison ou un établissement auquel une licence de magasin s'applique, qui boira ou fera boire, ou permettra de boire ces liqueurs dans le magasin ou l'établissement dans lequel elles ont été achetées, sera passible d'une amende n'excédant pas piastres.

90. Le maire ou le magistrat de police d'une cité ou d'une ville, le recorder ou le juge des Sessions de la Paix y ayant juridiction, le magistrat stipendiaire ou le *reeve* d'un township avec un juge de paix, ou deux juges de paix, ayant juridiction dans un township ou village, ou le commissaire d'une cour de paroisse,

dans les limites de sa juridiction, avec un juge de paix, ou deux juges de paix ayant juridiction dans le township, la paroisse ou le village, sur dénonciation qui leur sera faite ou sera faite à l'un d'entre eux respectivement, à l'effet que le propriétaire d'un hôtel, d'une buvette ou autre maison d'entretien public, situés dans les limites de leur juridiction, autorise ou permet les jeux de hasard ou une conduite tapageuse ou déréglée, dans sa maison ou son établissement, pourront assigner le propriétaire de cet hôtel, ou de cette buvette à répondre à l'accusation portée contre lui, et pourront en déclarer sommairement, et soit débouter le plaignant et le condamner aux frais, soit convaincre le propriétaire d'avoir tenu une maison déréglée, ou de tapage, ou de désordre, suivant le cas, et cette conviction entraînera *ipso facto* la confiscation de la licence, avec ou sans frais, suivant que le ou les dits magistrats le jugeront à propos; et si le propriétaire de tel hôtel, buvette ou maison d'entretien public est condamné en vertu de la présente section, et si sa licence est annulée, le dit licencié sera inhabile à obtenir une licence pendant deux ans à compter de la date de sa condamnation.

91. Toute personne qui vendra ou brocantera des liqueurs d'aucune espèce, sans avoir la licence requise par la loi pour la vente de ces boissons, ou qui violera autrement quelqu'une des autres dispositions du présent acte, pour laquelle violation aucune autre punition n'est prescrite, encourra pour la première infraction, sur conviction du fait, une amende de pas moins de vingt piastres et les frais, et de pas plus de cinquante piastres et les frais; et pour toute récidive, sur conviction, elle sera emprisonnée dans la prison du comté dans laquelle l'infraction aura été commise, pour y être gardée aux travaux forcés pendant une période n'excédant pas six mois.

92. Lorsqu'il sera établi en pleine cour qu'une personne, par un usage excessif de boissons enivrantes, prodigue, gaspille ou diminue ses biens, ou fait un tort considérable à sa santé, ou compromet ou trouble la paix et le bonheur de sa famille, les juges de paix qui tiendront cette cour défendront, sous la signature de deux d'entre eux, à tout licencié de vendre aucune liqueur à cette personne pendant l'espace d'un an, et ces juges de paix, ou deux autres juges de paix quelconques, pourront en même temps, ou en tout autre temps, de la même manière, défendre la vente de toute boisson au dit ivrogne par aucun licencié, dans toute autre cité, ville ou arrondissement, à qui le dit ivrogne s'adressera ou pourra probablement s'adresser pour s'en procurer;

(2.) Lorsque des juges de paix auront, dans l'exécution des dispositions précédentes, défendu la vente de boissons à tout tel ivrogne, si quelque autre personne, ayant connaissance de cette défense, donne ou vend à cet ivrogne, ou achète pour son usage, ou lui procure de la boisson, cette personne sur conviction, encourra pour chaque contravention une amende n'excédant pas dix piastres.

93. Le mari et l'épouse, et le père, la mère, le curateur, le tuteur, ou le patron de toute personne âgée de moins de vingt et un ans qui a contracté l'habitude de faire un usage immodéré des boissons enivrantes;

Le directeur ou la personne chargée de tout asile ou hospice, ou autre institution de charité, dans laquelle une personne ainsi adonnée à l'ivrognerie est internée;

Le curateur ou la curatrice de toute personne interdite ou aliénée;

Le père, la mère, le frère ou la sœur, ou le mari ou l'épouse de telle personne ;

ou  
Le tuteur ou le gardien de tout enfant de telle personne ;

Pourront requérir l'inspecteur en chef de donner avis par écrit, sous sa signature, à toute personne licenciée pour vendre des liqueurs, de ne pas vendre ni livrer de liqueurs, à la personne adonnée à de pareilles habitudes, ou à la personne interdite ou aliénée;

(2.) Si, dans le cours d'un an à partir de la date de cet avis, la personne ainsi notifiée, soit personnellement, soit par l'entremise de son commis, serviteur ou agent, vend ou livre de telles liqueurs autrement que pour des fins médicinales, sur certificat signé par un médecin pratiquant, à la personne adonnée à de pareilles habitudes, ou à cet aliéné ou interdit, le dit licencié encourra, sur conviction, pour chaque contravention, une amende de dix piastres au plus.

94. Sur conviction de contravention aux sections du présent acte, la personne trouvée coupable si elle est licenciée, encourra la suspension de sa licence pendant six mois ; et dans le cas de récidive, elle encourra la confiscation de sa licence.

95. Toute personne qui, en se donnant faussement pour un hôte, achète ou obtient, ou tente d'acheter ou d'obtenir, dans aucun établissement, des liqueurs durant la période pendant laquelle le dit établissement doit être fermé relativement à leur vente, conformément au présent acte, encourra une amende de piastres au pl<sup>s</sup>.

96. Il est par le présent défendu aux commissaires des licences de toute arrondissement de licences, et à chacun d'eux, et aux inspecteurs, de recevoir, prendre ou accepter, directement ou indirectement, aucun argent quelconque, pour aucun certificat, licence, rapport, affaire ou chose se rattachant ou se rapportant à la concession d'une licence, autre que la somme qui doit être payée pour cette licence comme le droit exigible en vertu des dispositions du présent acte, ou de recevoir, prendre ou accepter aucun billet, garantie ou promesse pour le paiement de toute telle somme d'argent, d'aucune personne ou personnes qu'il soit ; et toute personne ou toutes personnes coupables de contravention, ou complices ou impliqués dans aucune affaire contraire aux dispositions de la présente section, ou des sections du présent acte, sera coupable de délit, et sur conviction à cet effet pourront être punies d'une amende n'excédant pas et d'un emprisonnement n'excédant pas mois.

97. Tout inspecteur, officier ou autre personne qui, contrairement aux dispositions du présent acte, délivrera sciemment, ou fera délivrer, ou contribuera à faire délivrer une licence d'hôtel, de buvette ou de magasin, ou un certificat pour telle licence, encourra et paiera sur conviction du fait, pour chaque contravention, une amende de quarante à cent piastres ; et à défaut de paiement de cette amende, le contrevenant ou les contrevenants pourront être emprisonnés dans la prison commune du comté ou de la localité où la conviction aura lieu, pour une période n'excédant pas trois mois.

93. Toute personne qui, ayant violé quelque une des dispositions du présent acte, transigera, entrera en composition ou en règlement, ou offrira ou essaiera de transiger, entrer en composition ou en règlement au sujet de la contravention avec une personne ou des personnes, dans le but d'empêcher qu'une plainte ne soit portée à ce sujet, ou—si une plainte a été portée—dans le but de se débarrasser de cette plainte, ou de l'arrêter, ou de la faire renvoyer faute de poursuite ou autrement, sera coupable de délit (*misdemeanor*), et, sur conviction du fait, sera emprisonnée, avec travaux forcés, dans la prison commune du comté dans lequel la contravention aura été commise, pour une période de trois mois.

99. Quiconque sera concerné ou sera partie dans la transaction, la composition ou l'arrangement mentionné dans la section immédiatement précédente, sera coupable de délit, et sur conviction sera emprisonné dans la prison commune du comté ou de l'endroit dans lequel la contravention aura été commise, pour une période de trois mois.

100. Toute personne qui, sachant ou ayant raison de croire qu'un ordre d'arrestation a été lancé contre quelqu'un sous l'autorité du présent acte, empêchera l'arrestation du défendeur, ou qui, par quelque acte ou conseil, ou d'autre manière, lui permettra ou lui rendra plus facile de se soustraire à l'arrestation, ou qui procurera au défendeur les moyens d'éviter l'arrestation, encourra une amende de quarante piastres.

101. Quiconque dans une poursuite intentée sous l'autorité du présent acte, subornera un témoin, avant ou après qu'il aura été assigné ou aura comparu comme tel dans un procès ou une poursuite sous l'autorité du présent acte ou au moyen d'offres d'argent, de menaces, ou de toute autre façon, soit directement, soit indirectement, persuadera ou tentera de persuader un témoin de s'absenter, ou de rendre un faux témoignage, sera coupable de délit.

## LES PEINES ET AMENDES NE SERONT PAS REMISES.

102. Nul magistrat, commissaire ou inspecteur des licences, ou conseil municipal ou officier municipal, n'aura le pouvoir ou l'autorité de remettre, suspendre ou mitiger aucune amende ou punition infligée sous l'autorité du présent acte.

## POURSUITES.

103. Toutes dénonciations ou plaintes à l'effet de provoquer la poursuite de quelque contravention aux dispositions du présent acte, devront être déposées ou faites par écrit dans les trente jours qui suivront la date de l'infraction.

104. Les poursuites pourront être intentées :—

(a.) Dans la province de Québec, si l'infraction a été commise dans la cité de Montréal ou dans la cité de Québec,—devant le recorder ou le juge des Sessions de la Paix à Montréal ou à Québec, selon le cas, ou si l'infraction a été commise dans toute autre partie de la province, la poursuite pourra être intentée devant le magistrat stipendiaire ou devant deux juges de paix du district où l'infraction a été commise ; ou si le district n'est pas celui de Québec ou celui de Montréal, devant le shérif du district.

(b.) Dans la province d'Ontario,—devant tout magistrat stipendiaire ou devant deux juges de paix du comté, de la cité ou du district où l'infraction a été commise ; ou si l'infraction a été commise dans un comté, une cité ou une ville qui a un magistrat de police, la poursuite pourra être intentée devant ce magistrat de police, ou, en son absence, devant le maire ou deux juges de paix ; ou si l'infraction a été commise dans une cité ou ville n'ayant pas de magistrat de police, elle pourra être intentée devant le maire ou devant deux juges de paix ;

(c.) Dans la province de la Nouvelle-Ecosse,—devant un magistrat stipendiaire ou devant deux juges de paix du comté où l'infraction a été commise ;

(d.) Dans la province du Nouveau-Brunswick,—devant tout magistrat de police, magistrat stipendiaire, magistrat siégeant ou commissaire de la cour de paroisse, ou devant deux juges de paix dans et pour le comté où l'infraction a été commise ;

(e.) Dans la province du Manitoba,—devant le magistrat de police dans la juridiction territoriale duquel l'infraction a été commise, ou devant deux juges de paix dans et pour le comté dans lequel l'infraction a été commise ;

(f.) Dans la province de la Colombie-Britannique,—devant un magistrat stipendiaire ou devant deux juges de paix de la division ou juridiction territoriale dans les limites de laquelle l'infraction a été commise ;

(g.) Dans la province de l'Île du Prince-Edouard,—devant le magistrat stipendiaire de la cité ou ville, ou devant deux juges de paix dans et pour le comté où l'infraction a été commise ;

105. Si cette poursuite est intentée devant un magistrat stipendiaire, un recorder, un juge des Sessions de la Paix, un magistrat de police, un magistrat siégeant, un commissaire ou un maire, nul autre juge de paix ne siégera au procès ou n'y prendra part.

106. Si la poursuite est intentée devant deux juges de paix, la sommation sera signée par l'un d'eux ; et nul autre juge de paix que l'un d'eux ne siégera au procès ou n'y prendra part, si ce n'est à cause de leur absence, ou de l'absence de l'un d'eux, ni, en ce dernier cas, si ce n'est avec le consentement de l'autre de ces deux juges de paix.

107. L'énoncé d'une infraction sous l'empire du présent acte dans les termes de cet acte ou en d'autres termes équivalents, sera suffisant en loi ; toute exception, exemption, restriction, excuse ou atténuation, accompagnant ou non l'énoncé de l'infraction dans le présent acte, pourra être prouvée par le défendeur, mais ne doit pas nécessairement être spécifiée ou niée dans la dénonciation ; mais si elle est spécifiée ou niée, il ne sera pas exigé, au sujet de la chose ainsi spécifiée ou niée, de preuve de la part du dénonciateur ou du plaignant.

108. Plusieurs contraventions au présent acte, commises par la même personne, pourront être comprises dans une même dénonciation ou plainte, pourvu que cette

dénonciation ou plainte, et que les sommations qui s'en suivent, contiennent la mention spéciale du temps et du lieu où chaque contravention a été commise.

FORME DES DÉNONCIATIONS ET AUTRES PROCÉDURES.

109. En énonçant les infractions relatives à la vente ou autre manière de disposer de liqueurs, ou à la possession ou à la consommation de liqueurs, dans une dénonciation, une sommation, un acte de conviction, un mandat d'arrestation, ou quelque acte de procédure sous l'autorité du présent acte, il suffira d'énoncer simplement la vente, la manière de disposer, la possession, ou la consommation de liqueurs sans mentionner le nom, ni l'espèce, ni le prix des liqueurs, ni aucune personne à qui les liqueurs ont été vendues ou livrées, ou par qui elles ont été consommées; et il ne sera pas nécessaire de dire la quantité de liqueur qui aura ainsi été vendue, dont il aura été disposé ou qui aura été gardée ou consommée, excepté dans les cas de contraventions où la quantité est essentielle, et alors il suffira d'énoncer qu'il en a été vendu ou disposé en plus grande ou en moindre quantité, selon que les circonstances l'exigeront.

110. Dans le cas où la dénonciation et la preuve fournie à son appui ne s'accorderaient pas, le magistrat pourra amender ou modifier l'acte de dénonciation et substituer à la contravention y mentionnée toute autre infraction aux prescriptions du présent acte; mais s'il appert que le défendeur a été sérieusement induit en erreur par ce désaccord, le magistrat ajournera alors l'audition de la cause à quelque date future, à moins que le défendeur ne se désiste de cet avantage.

111. Les formules contenues dans la quatrième annexe du présent acte, ou toutes formules au même effet, suffiront dans les cas auxquels il est pourvu par le présent acte; et si aucunes formules ne sont prescrites par la dite quatrième annexe, on pourra en rédiger de nouvelles d'après celles qui servent d'annexe à l'acte intitulé : *“ Acte concernant les devoirs des juges de paix, hors des sessions, relativement aux ordres et convictions sommaires. ”*

PROCÉDURE SI UNE CONVICTION ANTÉRIEURE EST MISE À LA CHARGE DE L'ACCUSÉ.

112. La procédure à suivre dans toute dénonciation à l'égard d'une contravention à quelqu'une des dispositions du présent acte, si une ou des convictions antérieures sont portées à la charge de l'accusé, sera comme suit :—

(1.) Le magistrat devra d'abord s'enquérir de la récidive seulement, et si l'accusé en est trouvé coupable, il lui sera alors demandé, et non avant, s'il a été antérieurement trouvé coupable, comme l'allègue la dénonciation, et s'il répond qu'il a été ainsi antérieurement trouvé coupable, il pourra être condamné en conséquence; mais s'il nie avoir été ainsi convaincu précédemment, ou garde le silence par malice, ou ne répond pas directement à cette question, le magistrat devra alors s'enquérir au sujet de cette conviction ou de ces convictions antérieures;

(2.) Le nombre de ces convictions pourra être prouvé au moyen de la production d'un certificat portant apparemment la signature du magistrat devant qui la personne aura été trouvée coupable, ou du greffier de la paix, sans qu'il soit nécessaire de prouver sa signature ou son caractère officiel, ou au moyen de toute autre preuve satisfaisante;

(3.) Si une conviction de récidive devient nulle ou défectueuse, après avoir été prononcée, par suite de la cassation ou de l'annulation de toute conviction antérieure, ou si cette conviction est rendue nulle par toute autre cause, les juges de paix ou autre autorité par lesquels cette deuxième ou subséquente conviction aura été prononcée, pourront, au moyen d'un mandat, portant leur ou sa signature, assigner la personne convaincue à comparaître à l'époque et au lieu qui seront désignés dans ce mandat, et sur ce, pourront, sur preuve de la signification de ce mandat, si cette personne fait défaut de comparaître, ou lors de sa comparution, réformer cette deuxième ou subséquente conviction, et appliquer l'amende ou punition qui aurait pu être appliquée si cette conviction, n'eût pas existé; et cette conviction réformée devra être, sur ce, regardée comme valide à tous égards, comme si elle eût été prononcée en premier lieu;

(4.) Si une personne qui a été convaincue d'une contravention à quelque disposition d'aucune des sections du présent acte numérotées.

, ou d'une section pour contravention à laquelle une amende ou punition est imposée par la section est par la suite convaincue d'une infraction à quelque disposition de quelqu'une des dites sections, cette conviction sera considérée être une conviction de récidive d'après le sens de la section

, et le contrevenant pourra être traité et puni en conséquence, bien que les deux convictions puissent avoir été prononcées en vertu de sections différentes; et si cette personne est de nouveau par la suite convaincue d'une contravention aux dispositions d'aucune des dites sections, qu'elle soit ou non de la même nature que les contraventions antérieures, cette conviction sera considérée de la même manière comme conviction de troisième contravention d'après le sens de la section

, et le contrevenant pourra être traité et puni en conséquence.

113. Une conviction pourra être obtenue dans tous les cas comme pour une première contravention, bien qu'il ait pu y avoir une conviction ou des convictions antérieures pour la même ou toute autre contravention.

114. Des convictions pour plusieurs contraventions pourront être prononcées en vertu du présent acte, bien que ces contraventions puissent avoir été commises le même jour; mais l'amende ou la punition de surcroît imposées ci-dessus ne seront encourues que dans le cas de contraventions commises à des jours différents et après qu'il aura été fait une dénonciation à l'égard d'une première contravention.

115. Nulle conviction ou mandat pour la mettre à exécution, ni aucune autre sommation ou procédure instituée sous l'autorité du présent acte, ne seront considérés comme insuffisants ou invalides à raison d'une variation entre la dénonciation et la conviction, ou à raison d'aucun autre défaut dans la forme ou dans le fonds, pourvu que l'on puisse inférer de la conviction, du mandat, de la sommation ou procédure, qu'ils ont eu lieu à l'égard d'une infraction de quelque disposition du présent acte, tombant sous la juridiction du juge de paix ou des juges de paix, ou du magistrat qui l'aura prononcée ou signé, et pourvu qu'il y ait des preuves pour établir cette infraction et que l'on puisse inférer de la conviction, du mandat ou de la procédure qu'on avait par là l'intention d'appliquer l'amende ou punition décrétée pour cette infraction;

2. Sur une demande à l'effet d'annuler une conviction, ou le mandat pour la mettre à effet, ou toute autre sommation ou procédure, que ce soit en appel ou au moyen d'un *habeas corpus*, ou par voie de *certiorari* ou autrement, le tribunal ou le juge devant lequel sera porté cet appel, ou à qui cette demande aura été faite au moyen d'un *habeas corpus* ou par voie de *certiorari*, ou autrement, décidera cet appel ou cette demande au mérite, malgré toute telle variation ou tout tel défaut comme susdit; et chaque fois que la cause paraîtra avoir été jugée au mérite, et que la conviction, le mandat, la sommation ou la procédure seront suffisants et valides en vertu de la présente section, ou autrement, la conviction, le mandat, la sommation ou la procédure seront confirmés, ou ne seront pas annulés (selon le cas), et le tribunal ou le juge pourra, dans tous les cas, les réformer si c'est nécessaire; et toute conviction, mandat, sommation ou procédure ainsi confirmés et réformés, seront mis à exécution de la même manière que les convictions confirmées en appel, et les frais en seront recouvrables comme s'ils eussent été primitivement accordés.

116. Toute personne pourra être partie poursuivante ou plaignante, sous l'autorité du présent acte.

117. Nul commissaire des licences ou inspecteur de licences qui sera en même temps juge de paix, n'entendra ni ne jugera aucune plainte pour infraction d'aucune disposition du présent acte commise dans les limites de l'arrondissement de licences pour lequel il sera commissaire ou inspecteur; mais la présente section ne sera pas interprétée de manière à l'appliquer à un juge, ni à un juge puisné ou juge suppléant d'un comté, ni à un juge de session, ni à un recorder.

118. Toutes les dispositions de l'acte intitulé: "*Acte concernant les devoirs des juges de paix, hors des sessions, relativement aux ordres et convictions sommaires,*" et des actes déjà passés ou qui pourront l'être à l'avenir pour modifier le dit acte, s'applique-

ront à toutes les poursuites et procédures instituées sous l'autorité du présent acte, en tant qu'elles seront compatibles avec lui ;

(2.) Le magistrat devra, dans tous les cas, coucher par écrit le témoignage des personnes interrogées devant lui, et il devra lire leurs dépositions à ces témoins qui les signeront.

119. Dans le cas où le présent acte exige qu'une inscription du fait de la conviction soit faite au dos de la licence de la personne convaincue, les dispositions suivantes seront mises en vigueur, savoir :—

(1.) Le magistrat devant lequel une personne licenciée sera traduite, exigera que cette personne produise et lui remette la licence en vertu de laquelle cette personne fait affaire, et la sommation énoncera que cette production sera exigée ;

(2.) Si cette personne est convaincue, la cour fera inscrire au dos de sa licence, avant qu'elle ne soit remise au délinquant, les détails succincts du fait de cette conviction et l'amende imposée ;

(3.) L'inspecteur en chef devra écrire les détails concernant cette conviction, ou ceux d'entre eux que le cas pourra exiger, dans le registre des licences tenu par lui en conformité du présent acte ;

(4.) Le magistrat donnera immédiatement avis de cette conviction et de ses détails à l'inspecteur en dernier lieu mentionné ;

(5.) Lorsque la conviction d'une telle personne aura l'effet d'amener la confiscation de sa licence ou de déqualifier une personne pour les fins du présent acte, la licence sera retenue par le magistrat, et avis de cette confiscation et déqualification sera donné à l'inspecteur en chef de l'arrondissement qu'il appartiendra.

120. Lorsqu'une personne licenciée sera convaincue d'une contravention à l'égard de laquelle il ne sera pas ordonné d'inscrire le fait de la conviction au dos de la licence du contrevenant, la cour devant laquelle ce dernier aura été traduit pourra, soit prononcer la sentence immédiate, soit la différer jusqu'à ce que le registre des licences dans lequel la licence du contrevenant est inscrite, ou une copie des inscriptions y contenues relativement à la licence du contrevenant, certifiée vraie copie par l'inspecteur en chef, soit produit en cour, et, après avoir examiné les inscriptions y contenues relativement à la licence du contrevenant, ou la copie de ces inscriptions fournie comme susdit, la cour déclarera, comme partie de sa sentence, si elle fera ou ne fera pas faire une inscription du fait de la conviction de cette contravention au dos de la licence du contrevenant, et, si la cour décide que cette inscription doit être faite, elle devra l'être en conséquence.

121. Le magistrat devra, lors de toute conviction d'une personne licenciée pour une contravention au présent acte, transmettre immédiatement à l'inspecteur en chef de l'arrondissement qu'il appartiendra, un certificat du fait de cette conviction.

122. A raison des devoirs additionnels imposés par les deux sections immédiatement précédentes, le magistrat aura droit d'exiger comme frais des procédures, les sommes suivantes, savoir :

Pour dresser et transmettre un certificat de conviction à l'inspecteur en chef, la somme de

Pour inscrire la conviction sur la licence, la somme de

## APPELS.

*Dans les cas mentionnés dans la section.*

123. Dans tous les cas de poursuite pour contravention à aucune des dispositions du présent acte, à l'égard de laquelle une amende ou punition est prescrite par la section du présent acte, la conviction ou l'ordonnance des dits juges de paix ou du magistrat, selon le cas, sauf tel que ci-après mentionné, sera finale et décisive, et, sauf tel que ci-après mentionné, il n'y aura pas d'appel de cette conviction ou ordonnance à la cour des Sessions Générales de la Paix, ou à aucune autre cour ;

(2.) Il y aura appel d'une conviction pour toute contravention à l'égard de laquelle une amende ou une punition est décrétée par la section du présent acte, dans Ontario, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba,



la Colombie-Britannique et l'Île du Prince-Édouard, au juge de la cour de comté du comté dans lequel la conviction aura eu lieu, ou au juge d'une cour supérieure siégeant en chambre, sans l'intervention d'un jury, et dans la province de Québec, à un juge de la cour supérieure du district judiciaire dans lequel la conviction aura eu lieu ; pourvu qu'un avis de cet appel soit donné par écrit au poursuivant ou plaignant dans les cinq jours à compter de la date de la dite conviction, sauf les dispositions qui suivent ;

(3.) La personne convaincue, si elle est en prison, devra soit demeurer incarcérée jusqu'à l'audition de cet appel au dit juge, ou (lorsque la peine d'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, sera appliquée) consentir une obligation avec deux bonnes et suffisantes cautions, pour la somme de deux cents piastres chacune, devant le magistrat qui l'aura convaincue, à l'effet de comparaître personnellement par-devant le dit juge, et de plaider à l'appel et de subir les conséquences de son jugement sur le dit appel, et de payer les frais qu'il pourra ordonner ; et si appel est interjeté d'une condamnation par laquelle il est seulement ordonné de payer une amende ou somme d'argent, l'appelant pourra (même si l'emprisonnement est ordonné à défaut de paiement), au lieu de rester incarcéré comme susdit, souscrire l'obligation susdite ou assigner au bureau du magistrat qui l'aura condamné le montant de l'amende et des frais, ainsi qu'une somme additionnelle de vingt-cinq piastres pour couvrir les frais d'appel de l'intimé ;

(4.) Lorsque ce cautionnement aura été souscrit ou que cette consignation aura été faite, le magistrat élargira cette personne si elle est détenue, et il remettra sur-le-champ, ou transmettra par lettre chargée et affranchie, les dépositions et documents dans la cause, ainsi que le cautionnement ou le dépôt, selon le cas, au greffier de la cour dont le juge devant lequel l'appel est porté est le juge ou un membre.

124. La pratique et l'ordre judiciaire pour cet appel et ses procédures seront, autant que possible, comme susdit :—

(1.) Dans le dix jours à compter de la date de la conviction, mais pas plus tard — à moins qu'il ne soit démontré au juge que le retard est entièrement dû à la faute du magistrat devant lequel la conviction aura eu lieu — le juge, s'il est d'avis d'après la preuve, que la conviction peut être erronée, pourra délivrer une assignation ordonnant au procureur de la couronne pour le comté, dans toute province où il y aura un procureur de la couronne pour le comté, ainsi qu'au poursuivant, de faire valoir les motifs pour lesquels la conviction ne devrait pas être annulée ;

(2.) Cette assignation ne sera en aucun cas accordée après l'expiration d'un mois à compter de la date de la conviction ;

(3.) Lors du rapport de l'assignation, et les parties entendues, le juge pourra soit confirmer ou annuler la conviction, ou, s'il le juge à propos, il pourra recevoir la déposition de tout autre témoin ou de tous autres témoins qui pourra ou pourront être amenés devant lui, ou la déposition ultérieure de tout témoin déjà examiné, et il pourra alors rendre une ordonnance confirmant, ou réformant et confirmant, ou annulant la conviction, selon qu'il le trouvera juste, et pourra ordonner le paiement des frais, ainsi qu'en fixer le montant ;

(4.) Sur production de l'ordonnance du juge confirmant, ou réformant et confirmant la conviction, le magistrat devant lequel la conviction aura eu lieu devra, s'il s'agit d'un cas dans lequel il n'a pas été souscrit de cautionnement, lancer son mandat pour le paiement de telle autre somme, pour les frais, que la somme consignée entre ses mains sera insuffisante à acquitter ; et si la conviction est annulée, le juge ordonnera la restitution des deniers consignés, et il aura le pouvoir d'ordonner le paiement pour les frais, de la somme qu'il pourra taxer et allouer ; et à moins que cette somme ne soit payée par le plaignant, le magistrat lancera un mandat pour faire payer les frais par voie de saisie-exécution ;

(5.) Si par la condamnation il est ordonné que la personne convaincue soit emprisonnée, et si la condamnation est confirmée, ou réformée et confirmée, ou si la personne convaincue manque d'interjeter régulièrement l'appel, le juge lancera son mandat pour l'incarcération de la personne convaincue dans la prison ou autre lieu de détention qu'il appartiendra, et à moins que, dans la semaine qui suivra, cette personne ne se livre entre les mains du constable ou autre officier chargé de l'exécution

tion du mandat, la condition de l'obligation sera censée violée et le montant du cautionnement sera confisqué; et sur preuve du défaut, faite par affidavit de l'officier ou autrement, le juge pourra attester le défaut sur le dos de l'acte de cautionnement, et sur ce il transmettra le dit cautionnement au greffier de la paix ou à l'officier qu'il appartiendra, selon la pratique suivie dans la cour dont ce juge fera partie;

(6) Des procédures seront ensuite instituées sur ce cautionnement aux Sessions Générales de la Paix, de la même manière qu'il peut en être instituée sur un cautionnement reçu à l'occasion d'un appel d'une conviction sommaire porté devant les dites sessions; et le dit certificat sera considéré comme une preuve *primâ facie* du défaut du défendeur; mais ces procédures n'exempteront pas la personne convaincue de subir le terme d'emprisonnement auquel elle aura été condamnée; et le mandat lancé par le juge à cet égard, ou tout nouveau mandat lancé par lui, pourra être exécuté dans toute partie de la province dans laquelle la condamnation aura eu lieu, de la même manière et aux mêmes conditions qu'un mandat d'un juge de paix pour l'arrestation d'un contrevenant;

(7) Si par la condamnation il n'est imposé qu'une amende, le juge, lorsqu'il sera convaincu par affidavit ou autrement que défaut a été fait à l'occasion d'un cautionnement fourni lors d'un appel en pareil cas, devra donner le même certificat que celui prescrit par le paragraphe cinq de la présente section, et de semblables procédures seront, sur ce, instituées à l'égard de ce cautionnement;

(8) S'il est prouvé à la satisfaction du juge que la personne convaincue avait déjà purgé une partie de son emprisonnement, le dit juge ne lancera son mandat pour l'incarcération du défendeur que pour le reste du terme auquel il aura été condamné. Le juge pourra, s'il le juge à propos, transmettre son mandat au magistrat qui aura prononcé la condamnation, afin qu'il le puisse mettre entre les mains d'un constable chargé de l'exécuter;

(9) Tout mandat délivré en vertu de la présente section pourra être adressé de la même manière et mis à exécution par les mêmes officiers qu'un mandat d'incarcération, lancé à la suite d'une conviction sommaire en vertu de tout acte du parlement du Canada passé jusqu'à présent;

(10) Dans tous les cas d'appel à un juge de toute conviction obtenue devant un magistrat en vertu du présent acte, le juge devant lequel il sera interjeté appel devra prendre connaissance et décider de l'accusation ou plainte à la suite de laquelle la conviction aura été prononcée, au mérite, nonobstant tout défaut de forme ou autre dans la conviction; et si la personne accusée, ou contre laquelle il est porté plainte, est trouvée avoir été coupable, la conviction sera confirmée, et le juge réformera la dite conviction au besoin;

(11) Le magistrat devra garder par-devers lui tous deniers qui lui auront été versés comme susdit, pendant une période de six mois, à moins que jugement ne soit rendu plus tôt, et lors du prononcé du jugement en appel, ou lors de l'expiration des six mois à compter du jour de la date de la conviction, le magistrat devra restituer ces deniers à la personne ou aux personnes y ayant droit, en conformité du jugement; et si le jugement en appel n'est pas prononcé dans les six mois, du jour de la date de la conviction, la conviction subsistera, mais l'intimé n'aura pas droit à aucun des frais d'appel; et dans le cas où la peine de l'emprisonnement aura été prononcée, le magistrat devant qui la personne a été convaincue devra, ou tout autre magistrat pourra, lancer son mandat pour l'emprisonnement de la personne condamnée pour toute partie de cette peine qu'elle aura encore à purger, et nulles autres procédures n'auront lieu à l'égard du dit appel;

(12) Nulle conviction confirmée, ou réformée et confirmée en appel par le juge, ne devra être annulée pour défaut de forme, ou être renvoyée par le bref de *certiorari* devant aucune des cours supérieures d'archives de Sa Majesté; et nul mandat ou emprisonnement ne sera considéré nul à raison de quelque défectuosité y contenue; pourvu qu'il y soit allégué que la personne a été convaincue et qu'il y a une bonne et valide condamnation à son appui;

(13) Au cours de chaque procès et dans toutes les procédures faites devant le juge en vertu de la présente section, le juge aura, à l'égard des matières contenues dans le présent acte, tous les devoirs qui lui appartiennent ou qu'il pourrait exercer dans la

cour dont il fait partie, et tous les pièces de procédure nécessaires pourront être délivrées par le bureau du greffier de la cour.

125. Quand il n'est pas autrement prescrit, une troisième conviction d'une personne licenciée en vertu du présent acte pour toute infraction ou contravention aux dispositions du présent acte, aura *ipso facto*, l'effet d'une confiscation de sa licence et rendra la personne convaincue inhabile à obtenir une licence pendant trois années ensuite.

126. Les amendes imposées en vertu du présent acte, ou toutes parties de ces amendes qui pourront être recouvrées, seront payables au magistrat devant lequel la personne sera convaincue, et les deux tiers en seront par lui remises à l'inspecteur en chef, si le poursuivant ou le plaignant est un inspecteur, et si ce n'est pas un inspecteur qui est poursuivant ou plaignant, alors les deux tiers de ces amendes seront versés au trésorier de la municipalité dans les limites de laquelle la contravention a été commise, et le tiers sera remis au poursuivant ou plaignant.

#### PREUVE, ETC.

127. Dans toute poursuite ou procédure intentée en vertu du présent acte, dans laquelle il faudra faire la preuve d'une licence, un certificat paraissant porter la signature de l'inspecteur en chef de l'arrondissement fera preuve *primâ facie* de l'existence de cette licence, et établira que la personne à laquelle cette licence a été délivrée ou transférée est bien la personne à laquelle la dite licence a été ainsi délivrée ou transférée, et la production de ce certificat constituera une preuve suffisante, *primâ facie*, des faits y déclarés et de l'autorisation de l'inspecteur en chef, sans aucune autre preuve de sa nomination ou de sa signature.

128. Toute résolution d'un Bureau passée aux termes des sections du présent acte, sera suffisamment authentiquée par la signature du président du Bureau qui aura adopté cette résolution; et copie de toute telle résolution, manuscrite ou imprimée, et certifiée copie conforme par tout membre du dit Bureau, sera censée authentique et sera reçue comme preuve d'aucune telle signature, à moins qu'il ne soit spécialement plaidé ou allégué que la signature apposée à toute telle résolution originale a été contrefaite.

129. Toute maison, tout magasin, toute chambre, ou tout autre local où il est prouvé qu'il existe une buvette, un comptoir, des pompes à bière, des barils, cruches, carafons, gobelets, verres, ou tous autres appareils ou installations analogues à ceux que l'on trouve ordinairement dans les tavernes et magasins où l'on a coutume de vendre ou débiter des liqueurs spiritueuses, fermentées ou autrement fabriquées, sera censé être un local où des liqueurs spiritueuses, fermentées ou autrement fabriquées sont tenues ou gardées dans le but de les vendre, troquer ou trafiquer, aux termes de la section du présent acte, à moins que le contraire ne soit prouvé par le défendeur dans une poursuite quelconque; et l'occupant de telle maison, tel magasin, telle chambre ou tel autre local sera décidément réputé être la personne qui a ou tient les dites liqueurs dans un but de vente, échange ou trafic en ce local.

130. En prouvant que l'on a vendu de la liqueur, ou qu'on en a disposé gratuitement ou autrement, ou qu'on en a consommé, pour les fins de toute procédure relative à quelque contravention aux dispositions du présent acte, il ne sera pas nécessaire de démontrer que de l'argent a été réellement payé, ou que de la liqueur a été réellement consommée, si le magistrat qui entend la cause est persuadé qu'une transaction de la nature d'une vente, ou le fait d'en disposer d'une manière, ont eu lieu, ou qu'une consommation de liqueur était sur le point d'avoir lieu; et la preuve que l'on a consommé et que l'on avait l'intention de consommer de la liqueur dans l'établissement licencié ou à l'égard duquel une licence est requise aux termes du présent acte, par quelque personne autre que l'occupant du dit établissement, fera preuve que la dite liqueur a été vendue à la personne qui l'a consommée ou allait la consommer ou l'emporter à l'encontre du titulaire de la licence ou de l'occupant du dit établissement.

131. Dans les cités, villes et villages incorporés, dans tous les cas où une personne ou des personnes autres que les membres de la famille ou de la maison du

maître d'un hôtel ou d'une buvette licenciés, est ou sont trouvés fréquentant le dit hôtel ou la dite buvette, ou y sont présentés, ou si l'on y voit du gaz ou d'autre lumière allumé dans la salle du comptoir du dit hôtel ou de la dite buvette, où l'on fait trafic de liqueurs, à quelque heure durant laquelle une disposition quelconque du présent acte interdit de vendre des liqueurs ou d'en disposer autrement, tout tel fait, lorsqu'il sera prouvé, sera censé être et considéré comme preuve *primâ facie* que le maître du dit local licencié a vendu des liqueurs ou en a autrement disposé contrairement aux dispositions de la section du présent acte; et ce maître pourra, sur ce, être convaincu d'une contravention à la dite section, et sera, sur conviction, sujet à la punition prescrite dans et par la section du présent acte.

132. L'occupant de toute maison, de tout magasin, de toute chambre ou de tout autre local où l'on a vendu, échangé ou troqué des liqueurs spiritueuses, fermentées ou autrement fabriquées, ou commis quelque acte, fait ou chose en contravention aux dispositions du présent acte, sera personnellement passible de l'amende et de la punition prescrite par les et sections du présent acte, suivant le cas, bien que cette vente, cet échange ou ce troc aient été fait par quelque autre personne que l'on ne peut prouver avoir agi ainsi d'après les instructions du dit occupant; et la preuve du fait de cette vente, de cet échange ou de ce troc ou autre acte, fait ou chose, par toute personne à l'emploi du dit occupant, ou dont la présence est tolérée dans ou sur l'établissement du dit occupant, sera une preuve décisive que la dite vente le dit échange ou troc, ou autre acte, fait ou chose, ont eu lieu avec l'autorisation et d'après les instructions du dit occupant.

133. Dans toute poursuite intentée en vertu du présent acte pour la vente ou autre débit de liqueurs sans la licence requise par la loi, il ne sera pas nécessaire qu'un témoin quelconque, dans sa déposition, désigne d'une manière précise la liqueur vendue ou échangée, ou la considération pour laquelle cette vente ou cet échange a eu lieu avec sa participation, ou à sa connaissance personnelle ou positive, mais les juges de paix ou le magistrat qui entendront la cause, aussitôt qu'il sera prouvé, à eux ou lui, que les détails de la preuve suffisent pour établir l'infraction à la loi dont on se plaint, mettront le prévenu en demeure de se défendre, et à défaut par lui d'infirmer la preuve, le condamneront en conséquence.

134. Dans toute poursuite intentée en vertu du présent acte, chaque fois qu'il apparaîtra que le défendeur a fait ou omis de faire quelque chose à l'égard de laquelle, s'il n'était pas dûment licencié, il serait passible de quelque amende aux termes du présent acte, il incombera au défendeur de prouver qu'il est licencié et qu'il a légalement fait ou omis de faire cette chose.

135. Le fait qu'une personne, n'étant pas licenciée, a une enseigne, un écriteau, une peinture ou quelque autre indication, dans ou près sa maison ou son établissement, ou a établi dans la dite maison un comptoir ou autre local contenant des bouteilles ou barils exposés de manière à faire raisonnablement croire que cette maison ou cet établissement sont licenciés pour la vente des liqueurs, ou que des liqueurs y sont vendues ou servies, ou qu'il y a dans cet établissement plus de liqueurs qu'il n'en faut raisonnablement pour l'usage des personnes qui y résident, sera censé *primâ facie*, preuve de la vente illégale de liqueurs par la dite personne.

136. La production d'une licence qui, à sa face, paraîtra avoir été régulièrement délivrée, et qui, si elle était dûment délivrée, constituerait une autorisation légale pour le défendeur de faire cette chose ou cette omission, sera preuve *primâ facie* que le défendeur a cette autorisation; et dans tous les cas la signature apposée à tout instrument comportant être une licence valide, sera considérée, *primâ facie*, comme authentique.

#### TÉMOINS.

137. Dans toute poursuite intentée en vertu du présent acte, le magistrat qui jugera la cause, pourra assigner toute personne qui lui sera représentée comme étant un témoin essentiel dans l'affaire en question; et si cette personne refuse ou néglige de comparaître conformément à cette assignation, le magistrat pourra lancer un mandat pour l'arrestation de cette personne; cette personne sera alors amenée devant le

magistrat, et si elle refuse de prêter serment ou d'affirmer, ou de répondre à quelque question relative à la cause, elle pourra être incarcéré dans la prison commune du comté ou de la localité, ou dans la geôle, pour y demeurer jusqu'à ce qu'elle consente à jurer ou affirmer et répondre.

138. Toute personne assignée à comparaître comme partie ou comme témoin dans une poursuite intentée en vertu du présent acte, pourra être requise par bref de sommation, de produire à l'heure et au lieu fixés par sa comparution tous les livres, ou papiers, comptes, titres et autres documents en sa possession, sous son contrôle ou sous sa garde, se rattachant à la poursuite, sauf toutes exceptions légitimes à cette production; et la personne ainsi assignée sera passible des mêmes amendes pour la non production de ces livres, papiers ou documents, que si elle eût refusé ou négligé de comparaître conformément à la dite assignation, ou de jurer ou de répondre à toute question relative à la cause.

139. Chaque personne, autre que le défendeur, qui sera assignée ou interrogée comme témoin dans toute poursuite intentée en vertu du présent acte, sera tenu de répondre à toute question qui lui sera posée et qui se rattachera à la cause, nonobstant le fait que ses réponses pourraient relever des faits qui seraient de nature à la rendre passible de quelque amende imposée par le présent acte; mais cette preuve ne pourra être invoquée contre elle dans aucune poursuite.

#### MUNICIPALITÉS RÉGIES PAR LES ACTES DE TEMPÉRANCE.

140. Rien de ce qui est contenu dans les dispositions précédentes du présent acte ne pourra être interprété de façon à changer ou modifier le sens des dispositions de "l'Acte de Tempérance du Canada, 1878;" et nulle licence d'hôtel, de buvette ou de magasin ne sera délivrée ni mise en vigueur dans aucun comté, cité, ville, village incorporé ou township en Canada, dans laquelle la deuxième partie du dit acte a été mise en vigueur de la manière prescrite par le dit acte, ou dans lequel quelque règlement pour prohiber la vente des liqueurs en vertu de "l'Acte de Tempérance de 1864" est en vigueur.

141. Un bureau de Commissaire pourra être nommé par un comté, nonobstant le fait qu'un tel règlement affecte toute l'étendue de ce comté; et le dit Bureau et les inspecteurs auront, rempliront et exerceront tous les pouvoirs et devoirs, respectivement pour empêcher la vente, le débit ou le trafic des liqueurs contrairement aux dispositions du dit acte ou du présent acte, qu'ils ont respectivement, ou qu'ils devraient exercer ou remplir en vertu du présent acte.

142. Le Bureau et les inspecteurs exerceront ou rempliront tous leurs pouvoirs et devoirs respectifs pour l'application des dispositions de "l'Acte de Tempérance du Canada, 1878," ainsi que celle du présent acte, en tant qu'elles s'y appliquent, dans les limites de tout comté, cité, ville, village, incorporé, township ou paroisse dans lesquels quelque règlement est en vigueur en vertu du dit acte.

143. Une licence de gros devant être obtenue en vertu des dispositions du présent acte sera nécessaire pour autoriser ou légaliser la vente des liqueurs en quantités telles que permises en vertu des dispositions de "l'Acte de Tempérance du Canada, 1878."

144. La vente des liqueurs sans licence dans une municipalité où "l'Acte de Tempérance du Canada, 1878," est en vigueur, sera néanmoins une contravention aux sections et du présent acte, et des diverses dispositions du présent acte auront pleine vigueur et plein effet dans chaque telle municipalité, excepté en tant que les dites dispositions s'appliquent à la concession de licences pour la vente des liqueurs en détail.

145. Jusqu'au premier jour de mai de l'année mil huit cent quatre-vingt-quatre, toutes les lois passées par les législatures provinciales du Canada, pour régler ou restreindre le trafic des liqueurs, seront et sont par le présent déclarées valides et effectives à toutes fins et intentions, tout comme si elles eussent été décrétées par le parlement du Canada.

146. Sans préjudice aux dispositions de la section immédiatement précédente, le présent acte entrera en vigueur le premier jour de janvier de l'année mil huit cent quatre-vingt-quatre, mais les licences qui seront délivrées en vertu de ses dispositions ne vaudront qu'à partir du premier jour de mai suivant.

### PREMIERE ANNEXE.

#### LICENCE D'HÔTEL (OU DE BUVETTE).

Attendu que le Bureau des Commissaires des licences pour l'arrondissement  
d a, par certificat daté du  
jour d autorisé la délivrance d'une licence d'hôtel (ou de buvette)  
en faveur de de pour la maison qui sera connue  
comme située ; et attendu que le dit  
a consenti l'obligation et fourni le cautionnement exigé par "l'Acte  
des licences pour la vente des liqueurs, 1883," et qu'il a payé la somme de cinq piastres  
comme droit sur cette licence ;

En conséquence, je déclare par le présent que le dit  
est autorisé à vendre et débiter des liqueurs en quantité d'une pinte au plus, qui pour-  
ront être bues sur les lieux, entre les six heures du matin et les sept heures du soir le  
samedi ; entre les six heures du matin et les onze heures du soir les autres jours de  
semaine (excepté les jours où il y aura votation dans la subdivision de votation où est  
situé le dit établissement pour une élection de député au parlement, pour une élection  
de député à la Chambre d'Assemblée, ou pour une élection municipale) ; et entre une  
et trois heures de l'après-midi, et entre cinq heures et sept heures le dimanche soir,  
aux hôtes réellement résidant ou pensionnant dans le dit établissement, pour n'être  
bues qu'aux repas et à table.

Et cette licence commencera à avoir effet le jour d  
et subsistera jusqu'à minuit le jour d suivant.  
Donné sous ma signature, ce jour d mil huit cent  
quatre-vingt-

*Inspecteur en chef.*

#### LICENCE DE MAGASIN.

Attendu que le Bureau des Commissaires des licences pour l'arrondissement de  
a, par certificat daté du jour d ,  
autorisé la délivrance d'une licence de magasin en faveur de de ,  
pour la maison qui sera connue comme située ; et attendu  
que le dit a consenti l'obligation et fourni le cautionnement exigés  
par "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883," et qu'il a payé la somme de  
cinq piastres comme droit sur cette licence ;

En conséquence, je déclare par le présent que le dit est autorisé à  
vendre et débiter des liqueurs, qui ne devront pas être bues sur les lieux à l'égard  
desquels cette licence est accordée, en quantités d'une chopine impériale au moins à la  
fois et à une même personne, entre les six heures du matin et les sept heures du soir  
le samedi ; entre les six heures du matin et les onze heures du soir, les autres jours  
de semaine, excepté les jours où il y aura votation dans la subdivision de votation où  
est situé le dit établissement, pour une élection de député au parlement, pour une  
élection de député à la Chambre d'Assemblée, ou pour une élection municipale.

Cette licence commencera à avoir effet le jour d et  
subsistera jusqu'à minuit le jour d suivant.  
Donné sous ma signature, ce jour de mil huit cent  
quatre-vingt-

*Inspecteur en chef.*

## LICENCE DE NAVIRE.

Attendu que le Bureau des Commissaires des licences pour l'arrondissement de \_\_\_\_\_ a, par son certificat daté du \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_, autorisé la délivrance d'une licence de navire en faveur de \_\_\_\_\_ capitaine (ou patron) de \_\_\_\_\_ appelé \_\_\_\_\_; et attendu que le dit

a payé la somme de cinq piastres comme droit sur cette licence;

En conséquence, je déclare par le présent que le dit \_\_\_\_\_ est autorisé à vendre et débiter des liqueurs durant le passage du dit navire entre \_\_\_\_\_ et \_\_\_\_\_ à tout passager, aux repas réguliers servis à bord du dit navire.

Et cette licence commencera à avoir effet à midi le \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ et subsistera jusqu'à minuit le \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ suivant.

Donné sous ma signature ce \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ mil huit cent quatre-vingt-

*Inspecteur en chef.*

## LICENCE DE GROS.

Attendu que le Bureau des Commissaires des licences pour l'arrondissement de \_\_\_\_\_ a, par son certificat daté du \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_, autorisé la délivrance d'une licence de gros en faveur de \_\_\_\_\_ pour la maison ou l'établissement qui sera connu comme

situé \_\_\_\_\_; et attendu que le dit \_\_\_\_\_ a consenti l'obligation et fourni le cautionnement exigés par l'Acte des licences pour la vente des liqueurs 1883, et qu'il a payé la somme de cinq piastres comme droit sur cette licence;

En conséquence, je déclare par le présent que le dit \_\_\_\_\_ est autorisé à vendre des liqueurs, qui ne devront pas être consommées sur les lieux auxquels cette licence s'applique, en quantité d'au moins deux gallons par chaque baril ou pièce en une seule fois, ou, si la liqueur est embouteillée, en quantité d'au moins une douzaine de bouteilles dites d'une pinte.

Et cette licence commencera à avoir effet à midi le \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ et subsistera jusqu'à minuit le \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ suivant.

Donné sous ma signature ce \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ mil huit cent quatre-vingt-

*Inspecteur en chef.*

## SECONDE ANNEXE.

Au Bureau des Commissaires des licences de l'arrondissement de \_\_\_\_\_ Nous, soussignés, électeurs de la subdivision de votation n<sup>o</sup> \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ dans laquelle est situé l'établissement pour lequel X. Y. demande une licence d \_\_\_\_\_ pour l'année de licence prochaine, certifions par le présent que X. Y., qui fait la demande de la dite licence, est une personne qu'il est convenable et à propos d'autoriser à vendre des liqueurs et à tenir un \_\_\_\_\_; que l'établissement dans lequel le dit X. Y. se propose de faire le commerce pour lequel il demande une licence, est selon nous propre à cette fin, et que cet établissement est situé dans un endroit où ce commerce ne causera aucun inconvénient au public en général.

Et nous avons apposé nos signatures au présent certificat en regard des distances approximatives qui séparent l'établissement pour lequel il est demandé une licence et l'endroit où nous demeurons ou possédons une propriété.

(Signatures.)

Distance entre nos demeures et l'établissement pour lequel il est demandé une licence.

TROISIÈME ANNEXE.

FORMULE DE CAUTIONNEMENT PAR CELUI QUI DEMANDE UNE LICENCE D'HÔTEL, DE BUVETTE OU DE MAGASIN.

Sachez tous par les présentes que nous, T. U., de \_\_\_\_\_, V. W. de \_\_\_\_\_ et X. Y., de \_\_\_\_\_, sommes tenus et obligés envers Sa Majesté la Reine Victoria, ses héritiers et successeurs, pour la somme de huit cents piastres en bon argent du cours légal du Canada,—savoir, le dit T. U. en la somme de cinq cents piastres, le dit V. W. en la somme de cent cinquante piastres, et le dit X. Y. aussi en la somme de cent cinquante piastres de pareil bon argent du cours légal, auquel paiement à être bien et fidèlement fait, nous nous engageons et chacun de nous s'engage, ainsi que nos héritiers, exécuteurs et administrateurs par ces présentes.

Attendu que la personne obligée, T. U., doit obtenir une licence pour tenir un hôtel, (ou une buvette, ou un magasin pour la vente des liqueurs, *suivant le cas*), dans le \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_; la condition de la présente obligation est telle que si le dit T. U. paie toutes les amendes qu'il pourra être condamné à payer pour toute infraction à toute loi, ou toute autre prescription ayant force de loi, actuellement en vigueur ou qui le deviendront par la suite, relativement à tout hôtel, (ou buvette, ou magasin pour la vente des liqueurs, *suivant le cas*), et en accomplit et observe toutes les dispositions, et se conforme à toutes règles et règlements qui sont ou pourront être établis par autorité compétente à ce sujet, alors et dans ce cas la présente obligation sera nulle et de nul effet, mais autrement elle demeurera en pleine force, vigueur et effet.

En foi de quoi nous avons signé ces présentes de nos signatures et les avons scellées de nos sceaux, ce \_\_\_\_\_ jour de \_\_\_\_\_, A. D. mil huit cent quatre-vingt-

T. U.	[L. S.]
V. W.	[L. S.]
X. Y.	[L. S.]

Signé, scellé et délivré }  
en notre présence. }

QUATRIÈME ANNEXE.

FORMULES POUR DÉSIGNER LES INFRACTIONS.

1. *Négligence d'afficher la licence.*

“Que X. Y., ayant une licence pour la vente des liqueurs en gros [ou une licence de magasin, ou d'hôtel, ou de buvette, ou de navire] le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ a omis illégalement et avec préméditation [ou par négligence] d'afficher la dite licence dans son entrepôt [ou magasin, ou dans le comptoir de son hôtel ou de sa buvette, ou dans la buvette, ou dans la cabine de son navire, *suivant le cas*].”

2. *Négligence d'exposer un avis de licence.*

“Que X. Y., tenant un hôtel [ou une buvette, ou un magasin], à l'égard duquel une licence a été dûment accordée et est en vigueur, le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_, a illégalement manqué d'exposer au-dessus de la porte de cet hôtel [ou buvette, ou magasin], en lettres apparentes les mots: “Licencié pour la vente des liqueurs spiritueuses ou fermentées,” tel que prescrit par ‘l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883.’”

3. *Vente de liqueurs sans licence.*

“Que X. Y., le \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ en l'année de \_\_\_\_\_ Notre-Seigneur mil huit cent \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ dans le \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ a vendu illégalement des liqueurs sans s'être muni de la licence requise par la loi.”



5. *Garder des liqueurs sans licence.*

“Que X. Y., le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ a gardé illégalement des liqueurs dans le but de les vendre, troquer et trafiquer, sans s'être muni de la licence requise par la loi.”

5. *Vente de liqueurs dans un établissement licencié, pendant les heures défendues.*

“Que X. Y., le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ dans son établissement [ou sur, ou en dehors de son établissement], étant un local où des liqueurs peuvent être vendues, a vendu illégalement des [ou a disposé de] liqueurs pendant le temps défendu par “l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883,” pour la vente des dites liqueurs, sans qu'aucune demande pour des fins médicales n'ait été produite par l'acheteur ou son agent, ainsi que le prescrit le dit acte.”

6. *Permettre de boire des liqueurs dans un établissement licencié, pendant les heures défendues.*

“Que X. Y., le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ dans son établissement, étant un local où des liqueurs peuvent être [ou sont] vendues en détail [ou en gros]; a laissé illégalement boire des liqueurs [ou permis que de \_\_\_\_\_ liqueurs fussent bues] dans ce local pendant le temps défendu par “l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883,” pour la vente des dites liqueurs, et ce par une personne autre que le licencié, ou quelque membre de sa famille, ou un hôte de sa maison.”

7. *Vente de moins d'une chopine par un titulaire de licence de magasin.*

“Que X. Y., ayant une licence de magasin, le \_\_\_\_\_, à \_\_\_\_\_, a vendu illégalement des liqueurs en une quantité moindre qu'une chopine.”

8. *Vente en détail par un titulaire de licence de gros.*

“Que X. Y., ayant une licence pour vendre des liqueurs en gros, a, le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_, illégalement vendu des liqueurs en quantité moindre que deux gallons [ou qu'une douzaine de bouteilles dites d'une pinte].”

9. *Permettre que des liqueurs soient consommées dans un magasin.*

“Que X. Y., ayant une licence de magasin, a, le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_, illégalement permis que des liqueurs vendues par lui [ou en sa possession], et pour la vente desquelles il faut une licence, fussent consommées dans son magasin [ou dans le bâtiment dont son magasin fait partie, ou dans un bâtiment qui communique par une entrée avec son magasin,] par un acheteur de ces liqueurs [ou par une personne qui ne réside pas habituellement dans le bâtiment dont ce magasin fait partie].”

10. *Permettre que des liqueurs soient consommées sur les lieux en vertu d'une licence de gros.*

“Que X. Y., ayant une licence pour vendre des liqueurs en gros, a, le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_, illégalement permis que des liqueurs vendues par lui [ou en sa possession pour être vendues] et pour la vente desquelles cette licence est nécessaire, fussent consommées dans son entrepôt [ou magasin, ou dans un bâtiment faisant partie de (ou appartenant à, ou communiquant par une entrée avec) un entrepôt, ou magasin, ou établissement dans lequel un article qu'on peut vendre (ou dont on peut disposer) en vertu d'une telle licence, est vendu en détail (ou dans lequel on garde un colis entamé d'un article à vendre en vertu de cette licence)].”

11. *Vente illégale par un pharmacien.*

“Que X. Y., chimiste [ou pharmacien], a, le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_, illégalement vendu des liqueurs pour des fins autres que des fins strictement médicales [ou vendu des liqueurs en quantités de plus de six onces à la fois] sans un certificat de quelque médecin praticien inscrit, [ou vendu des liqueurs sans en tenir note], tel que le prescrit “l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883.”

12. *Vente illégale par un porteur de licence de navire.*

"Que X. Y., autorisé à vendre des liqueurs à bord d'un navire appelé le a, le , à , illégalement vendu des [ou disposé de] liqueurs pour être consommées par une personne autre qu'un passager [ou autrement que permis par "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883.]"

13. *Tenir une maison déréglée.*

"Que X. Y., tenant un hôtel [ou une buvette, ou maison garnie], situé dans la cité [ou la ville, ou le village, ou le township] d dans le comté d a, le dans son dit hôtel [ou buvette, ou maison] illégalement autorisé [ou permis] le jeu [ou une conduite déréglée ou désordonnée] dans son dit hôtel [ou buvette, ou maison]."

14. *Héberger des agents de police de service.*

"Que X. Y., autorisé par licence à vendre des liqueurs, a, le à illégalement et sciemment hébergé [ou accueilli, ou toléré dans son établissement], O. P., agent de police ou constable appartenant à un corps de police, pendant une partie du temps fixé pour sa ronde, et non dans le but d'apaiser un tumulte ou de rétablir l'ordre, ou d'exécuter son devoir."

15. *Transiger ou entrer en composition au sujet d'une poursuite.*

"Que X. Y., ayant violé une disposition de "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883," a, le à , transigé [ou est entré en composition, ou a réglé, ou offert, ou essayé de transiger, d'entrer en composition, ou de régler] la contravention avec A. B., dans le but d'empêcher qu'il ne soit porté plainte à cet égard [ou dans le but de se débarrasser de la plainte déposée à ce sujet, ou de l'arrêter, ou de la faire renvoyer, selon le cas]."

16. *Prendre part au règlement d'une poursuite.*

"Que X. Y., le à s'est illégalement intéressé [ou a illégalement pris part] à une transaction [ou à une composition, ou à un règlement] au sujet d'une contravention commise par O. P. contre une disposition de "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883."

17. *Pratiquer un témoin.*

"Que X. Y., à l'occasion d'une certaine poursuite sous l'autorité de "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883," a, le à , illégalement essayé de pratiquer O. P., témoin dans cette poursuite, avant [ou après] qu'il eût été assigné [ou qu'il eût comparu] comme tel témoin dans un procès [ou une poursuite] sous l'autorité du dit acte. [ou a illégalement engagé, ou essayé d'engager O. P., témoin dans cette poursuite, à s'absenter, ou à jurer faussement]."

18. *Refus d'admettre un agent de police.*

"Que X. Y., le à , se trouvant dans [ou ayant la garde de] l'établissement de O. P., endroit où de la liqueur se vend [ou est censée à vendre], a illégalement refusé [ou négligé] d'admettre [ou a entravé ou essayé d'entraver] E. F., officier demandant entrée dans l'exercice de ses fonctions [ou a entravé ou essayé d'entraver E. F., officier faisant des perquisitions dans le dit établissement et sur les lieux reliés à cet établissement]."

19. *Refus d'un officier de poursuivre.*

"Que X. Y., agent de police [ou constable, ou inspecteur des licences,] dans et pour l d à , dans le comté d , sachant que O. P. avait, le à commis une infraction à une disposition de "l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883," a négligé et néglige encore, illégalement et volontairement, de poursuivre le dit O. P. pour la dite infraction."

20. *Refus de fournir le logement, les repas, ou l'abri à des voyageurs.*

"Que F. X., maître d'un hôtel au sujet duquel une licence d'hôtel a été dament

délivrée et est en vigueur, a, le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_, illégalement négligé ou refusé personnellement [ou par l'intermédiaire de quelque personne agissant en son nom] de fournir le logement, les repas ou l'abri à un voyageur, comme il en est requis par 'l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883.'

21. *Vente de liqueurs à une personne âgée de moins de seize ans.*

"Que X. Y., à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ a illégalement autorisé [ou permis] de fournir, dans son établissement licencié, par voie d'achat [ou autrement] de la liqueur à une personne en apparence âgée de moins de seize ans, ne résidant pas dans l'établissement, ou n'étant pas, *bonâ fide*, hôte, pensionnaire ou voyageur."

22. *Permettre une communication intérieure entre un établissement licencié et un établissement non licencié.*

"Que X. Y., à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ a illégalement autorisé [ou permis] qu'il soit pratiqué ou utilisé une communication intérieure entre son établissement licencié et un établissement non licencié qui sert de lieu de réunion et de rendez-vous public [ou de salon de rafraîchissements]."

23. *Vente de liqueurs frelatées.*

"Que X. Y., à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ a illégalement vendu [ou offert en vente] de la liqueur à laquelle étaient mêlés des ingrédients ou des matières nuisibles à la santé de ceux qui la boivent."

24. *Obtention de liqueurs sous de faux prétextes.*

"Que X. Y., à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_, a illégalement, en se donnant comme pensionnaire, acheté et obtenu [ou essayé d'acheter ou obtenir] de la liqueur pendant les heures auxquelles le dit établissement doit être fermé, conformément à 'l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883.'"

---

**CERTIFICAT QUE LE BUREAU DES COMMISSAIRES DES LICENCES ACCORDERA A CELUI QUI DEMANDE UNE LICENCE.**

Nous, soussignés, Commissaires des licences (ou la majorité du Bureau des Commissaires des licences) pour l'arrondissement de \_\_\_\_\_, certifions que X. Y. s'est conformé aux dispositions de la loi et aux règlements et exigences du Bureau, et, dans l'opinion des soussignés, a droit à une licence de \_\_\_\_\_ pour la maison qui sera connue comme \_\_\_\_\_ située \_\_\_\_\_

Donné sous nos signatures le \_\_\_\_\_ jour d \_\_\_\_\_ mil huit cent quatre-vingt-

(Signatures.)

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ DU COMITÉ SPÉCIAL SUR LA VENTE SANS  
RÉSERVE DES LIQUEURS ENIVRANTES.

CHAMERE DES COMMUNES.

SALLE DE COMITÉ n° 8. Vendredi, 20 avril 1883.

Le sous-comité s'assemble à 10,30 heures. M. McCARTHY au fauteuil.

Sur motion de M. ROYAL, secondé par M. BURNS, la députation de l'Association dite "Ontario Trades Benevolent Association" est entendue.

A. G. Hodge dit :

Qu'il me soit permis de dire que nous constituons une députation de l'association dite "Ontario Trades Benevolent Association" composée entièrement de distillateurs, brasseurs, marchands de liqueurs, en gros, et hôteliers. Nous comptons 2,500 membres. Le but de notre association est de maintenir la respectabilité de notre commerce, de le mettre entre les mains d'hommes respectables et soumis aux lois; et quand nous savons qu'il se trouve dans nos rangs quelques violateurs de ces lois, nous nous efforçons de leur faire enlever leurs licences pour les faire passer aux mains d'hommes qui les observeront. Nous sommes en faveur d'une loi de licence stricte, plus stricte même sous certains rapports que l'acte Crooks que nous avons maintenant; mais tout en faisant la loi rigoureuse, nous désirons que vous vous efforciez de ne pas la faire tellement rigoureuse que ceux qui veulent lui prêter une entière obéissance ne puissent le faire; car si quelqu'une de ses clauses est trop sévère, les hommes respectables ne pourront s'y soumettre aussi strictement qu'ils le désireraient, ce qui leur liera les mains quand ils voudront forcer à l'observer strictement ceux qui voudraient la violer. Une des grandes objections à l'acte Crooks maintenant est la complexion politique de la commission. Bien des localités n'en ont pas ressenti les effets autant que d'autres, mais dans quelques unes, cela a été très-injurieux à cette industrie. Cela leur a causé des embarras et, dans certains districts, a empêché des hommes respectables de s'engager dans ce genre d'affaires. Nous voudrions voir l'autorité dans les mains d'un bureau. Beaucoup de discussions ont eu lieu touchant le personnel de ce bureau, mais nous en sommes venus à la conclusion que le juge de comté, le préfet du comté ou le maire de la cité et un membre nommé par le gouvernement, constituant un bureau de commissaires, donneraient satisfaction à toutes les classes de la population, aux partisans extrêmes de la tempérance comme aux hommes modérés, et à ceux engagés dans ce commerce, qui sont souvent jugés comme ayant des vues tout-à-fait opposées; et aussi que les inspecteurs, au lieu d'être nommés par le gouvernement, comme ils le sont à présent, soient nommés par les différents bureaux de licences de chaque comté.

A notre assemblée annuelle en décembre, cette matière a été complètement discutée, et, avec votre permission, je vais vous lire les résolutions passées par l'assemblée, ainsi que quelques unes des objections que nous avions dans l'Ontario au présent acte Crooks, quoiqu'en somme, nous le regardions favorablement :—

"Nous sommes en faveur de l'action du gouvernement qui met une limite au nombre de licences à octroyer, mais nous suggérons, cependant, que toute municipalité puisse demander par pétition l'extension de cette limite dans certains cas spéciaux, comme ceux de places de rendez-vous d'été, de villes où il existe des marchés considérables, et dans quelques autres cas où il est indispensable que des commodités plus qu'ordinaires soient préparées pour le public.

"Que la loi de licences soit, autant que possible, la même pour toute la Province. Nous reconnaissons pleinement, cependant, qu'il sera impossible de lui donner une uniformité complète, ce qui convient à une province pouvant, dans quelque petite matière de détail, ne pas convenir à une autre.

"Nous insistons auprès du gouvernement sur le droit qu'ont les propriétaires de licences de jouir des mêmes privilèges, comme citoyens, que possède le grand public de la population. Nous prétendons que les propriétaires de licences forment une classe

d'individus aussi intelligents que ceux d'aucune autre branche de commerce, et qu'ayant des intérêts égaux, ils ont un droit égal de siéger dans nos conseils communs."

D'après l'acte Crooks, tout hôtelier ou possesseur d'une licence pour vendre en détail, qui est très souvent un des plus grands propriétaires, est in capable d'obtenir un siège au conseil. Jadis, quand les licences étaient octroyées par les conseils municipaux, cette réserve avait sa raison d'être; ils auraient pu être intéressés à se donner leurs propres licences, mais maintenant que ce pouvoir a été entièrement enlevé aux municipalités, nous pensons que ceux des hôteliers en qui le peuple a une confiance suffisante, et qui sont grands propriétaires, ont autant de droits que qui que ce soit de siéger au conseil. Quelques-uns sont membres de conseils maintenant, mais cela est fait par un moyen détourné. Il leur faut transférer leurs licences à d'autres parties, et prendre un arrangement avec les contribuables par lequel ceux-ci s'engagent à ne pas pétitionner contre leur élection, car si cela arrivait, les personnes ainsi élues ne pourraient faire serment qu'elles ne sont intéressées dans aucune licence. Nous pensons que ce sujet d'incapacité devrait disparaître.

"Que lorsqu'une licence a été retirée sans cause bonne et satisfaisante, le propriétaire de la licence ait le pouvoir de forcer les commissaires à exposer leurs raisons devant une cour ayant juridiction compétente, et que si le juge décide en sa faveur, le commissaire soit contraint de donner la licence sans délai."

Très souvent, quand nous nous sommes présentés devant les commissaires pour obtenir des licences, ceux-ci ont dit simplement—étant une espèce de Chambre Etoilée et siégeant à huis clos—qu'il y avait une plainte contre la maison. Ils n'ont pas dit quelle était la plainte ou qui l'avait faite, mais simplement "Vous n'aurez pas de licence." Quelquefois, des hommes ont de la haine contre des hôteliers, leurs voisins, et font contre ceux-ci des plaintes sans motifs; et nous voudrions avoir une cour où des témoignages pourraient être pris sous serment, où le propriétaire de licence pourrait présenter sa défense, et où ceux qui les accusent devraient prouver en quoi ils sont coupables.

"Lorsqu'il est nécessaire dans de grands rassemblements tels qu'exhibitions, foires, etc., que des rafraîchissements soient vendus pour la commodité du public, nous recommandons que des permis soient accordés pour la vente de l'ale, lager-beer, et vin du pays seulement, mais qu'ils ne soient donnés qu'à des propriétaires de licences prouvant qu'ils ont payé pour le privilège de tenir un débit, et que le gouverneur charge une taxe de \$5 à \$20 pour ces permis, suivant le temps requis ou le nombre de débits."

A présent l'acte Crooks défend la vente de liqueurs enivrantes à nos rassemblements provinciaux, et à nos foires, mais on sent la nécessité, lorsqu'il se trouve 30,000, 40,000 ou 50,000 personnes sur nos terrains d'exhibition, comme il arrive quelquefois à Toronto, d'avoir quelque chose qui, tout en causant le moins de mal possible, puisse rafraîchir la multitude. Alors on permet d'ouvrir des débits de rafraîchissement et les commissaires disent "Nous ne pouvons vous donner une licence, mais nous vous infligerons deux ou trois amendes au lieu d'une licence." Il y a dans la cité de Toronto nombre de personnes honorables engagées dans ce commerce, et ceci leur cause beaucoup de dommage. Ils paieraient avec plaisir aux commissaires le privilège de tenir boutique, mais ils ne veulent pas être poursuivis comme violeurs des lois, et qu'on se serve de cela contre eux au cas où ils auraient à demander des licences, quoiqu'il soit entendu que cela ne leur sera pas reproché.

"Nous voulons attirer votre attention sur l'opération peu satisfaisante de la loi pour fermeture à 7 heures les samedis soirs, et demander une extension jusqu'à 9 heures. Différentes raisons ont été données à l'appui de cette réclamation, et des détails ont été fournis concernant l'opération de la loi telle qu'elle existe à présent.

"Que la province d'Ontario est la seule au monde où avec une loi des licences, les maisons licenciées soient obligées de fermer aussi à bonne heure le samedi soir. En Ecosse même où l'acte Forbes McKenzie, l'une des lois de licence les plus rigoureuses, est en opération, on permet aux maisons licenciées de rester ouvertes jusqu'à onze heures les samedis soirs.

“ Lorsque la loi de sept heures fut passée, c'était pour l'avantage supposé des ouvriers, qui alors étaient invariablement payés le samedi après-midi. Maintenant les choses sont entièrement différentes comme nous allons le faire voir par les statistiques suivantes obtenues par notre association locale il y a deux ans, et publiées dans les journaux du temps. Nous avons obtenu à cette époque ces statistiques de maisons employant le nombre d'hommes ci-dessous et qui étaient payés aux heures suivantes :—

Nombre total employé.....	10,312
Payés mensuellement.....	1,913
do chaque quinzaine, les samedis, à midi.....	1,280
do autres jours que les samedis.....	3,979

Ce qui donne un peu plus d'un tiers à être payé les samedis aux heures suivantes :—

Payés à midi.....	663
do 2 heures.....	70
do 3 do .....	92
do 4 do .....	1,661
do 5 do .....	402
do 6 do .....	252

Des statistiques ont aussi été reçues de maisons de Hamilton employant 4,647 hommes payés comme suit :—

Chaque mois et chaque semaine, autres jours que les samedis.....	2,886
Chaque quinzaine, les samedis.....	56
Chaque semaine, les samedis, en grande partie avant 4 heures.....	1,705

Nous avons aussi reçu des statistiques de Kingston, Ottawa, London et de plusieurs autres grandes villes donnant les mêmes résultats; on s'aperçoit aisément qu'en qu'en ce qui concerne Toronto et Hamilton la loi du samedi soir n'est d'aucun avantage pour l'ouvrier.

“ Qu'aussitôt que les maisons licenciées sont fermées, cel'es sans licences s'ouvrent, et restent continuellement ouvertes jusqu'au lundi matin. Ces maisons ont des agents sur les rues engageant les gens à y aller, et lorsqu'ils réussissent à les y entraîner, ne les en laissent jamais sortir avant que leur argent ne soit dépensé, et dans bien des cas il leur est enlevé après qu'on leur a administré des drogues. Ces maisons ne pourraient pas exister avec le commerce du dimanche seulement.

“ Que beaucoup prétendent que cette loi est injuste puisqu'elle leur défend de commercer tout en permettant à d'autres personnes, engagées dans d'autres branches de commerce, de tenir leurs places d'affaires ouvertes; et que, bien qu'ils ne veuillent pas exercer leur commerce le dimanche, ils se considèrent comme parfaitement justifiables de vendre le samedi soir, ce qui est une grande injustice pour ceux du même commerce qui essaient d'obéir strictement aux lois.

“ Que dans toutes places, en dehors des villes, où les hôtels ne sont pas aussi étroitement surveillés, ils ne souffrent pas autant de la part des maisons sans licence, parce qu'ils font eux-mêmes les affaires que font les gens sans licence dans les villes, mais qu'ils souffrent d'un autre mal. S'étant rendus aux sollicitations de leurs patrons les samedis soirs, ceux-ci les pressent de violer la loi le dimanche parce qu'ils l'ont fait le samedi. Même dans les cités, bien peu de personne peuvent observer strictement la loi du samedi soir, quelques efforts qu'ils fassent.

“ Que si nous obtenons l'extension du samedi soir, nous voulons que les pénalités imposées pour infraction à la loi soit aussi sévères que puisse le désirer le partisan le plus ardent de la prohibition. Que nous serons parfaitement satisfaits si la pénalité pour conviction de vente le dimanche est une amende de cinquante piastres pour une première offense, et la confiscation de la licence pour la seconde.”

D'après la loi Crooks, il est permis aux hôtels de vendre à leurs hôtes entre 7 hrs du soir le samedi, et 6 heures du matin le lundi. Ceci est un trop grand privilège accordé aux hôtels et beaucoup le violent. S'il est absolument nécessaire que ces

hôtes obtiennent des rafraîchissements le dimanche—je ne dis pas que cela soit nécessaire—mais si cela est—les heures devraient être restreintes. Disons que depuis 9 heures du matin, il soit parfaitement entendu que les comptoirs soient ouverts afin de servir des liqueurs aux hôtes dans leurs chambres. Ils pourraient être ouverts encore depuis midi et demi jusqu'à deux heures pour servir les liqueurs dans la salle à dîner, et peut-être encore pendant une heure le soir, de cinq heures et demie à six heures et demie—non pas pour admettre qui que ce soit aux comptoirs, mais pour permettre à chacun de commander ce qu'il désire lui être monté dans sa chambre. A présent la loi permet à toute personne demeurant dans un hôtel d'obtenir des liqueurs depuis 7 heures le samedi soir jusqu'à 6 heures le lundi matin, et cela oblige l'hôtelier à tenir au comptoir un homme pour les servir quand ils sonnent. Les gens du dehors savent cela, ils entrent, et par amitié, par intimidation ou autrement, ils insistent pour qu'on leur serve quelque liqueur aussi, faisant faire à ces hôtels un commerce considérable le dimanche, lorsque, je le sais, leurs propriétaires n'ont aucun désir de le faire. Ceci devrait être arrêté, ou les heures devraient être restreintes.

“ Que la loi soit faite de manière à punir l'acheteur de liqueur, durant les heures prohibées, aussi bien que le vendeur, afin de faire cesser les pressantes sollicitations adressées aux hommes en charge des comptoirs, ou autres, pour leur faire violer la loi. Et que l'on enseigne à la police à découvrir les maisons illicites, et les maisons ou hôtels n'observant pas la loi, afin de se dispenser du service des agents irresponsables que l'on emploie maintenant, et dont beaucoup appartiennent à la classe criminelle.”

Nous avons souffert beaucoup dans l'ouest de cette classe de délateurs. Ils arrivent dans une maison avec toutes sortes de prétextes pour obtenir des liqueurs. Il y a trois semaines, j'eus moi-même un de ces cas. La station du Grand-Tronc est justement en face de ma maison, de l'autre côté du chemin; et un jeune garçon, un dimanche, traversa le chemin en courant, venant du convoi de passagers qui arrivait, il me dit qu'une personne était bien malade et désirait de l'eau-de-vie. Je refusai de la donner, et le petit garçon se mit à pleurer; deux ou trois messieurs présents me pressèrent de la lui donner. En ce moment, un agent de police entra cherchant quelqu'un, je lui demandai s'il se trouvait un malade sur le convoi, et il me dit que non. L'enfant se sauva en courant, et nous le capturâmes au haut de la rue avec les deux délateurs qui l'avaient envoyé pour avoir de moi cette bouteille de rum, et obtenir par là ma conviction. Ceci a été fait souvent dans l'ouest; et c'est très vexant. Nous serions parfaitement satisfaits si ce service était fait par la police; mais ces agents irresponsables viennent abuser de votre obligeance, puis se retournent contre vous et obtiennent une conviction.

“ Pour conclure, nous affirmons que nous sommes en faveur d'une loi de licence stricte, mais si le gouvernement la fait trop rigoureuse en y insérant des clauses telles qu'il soit impossible au plus strict observateur des lois, de s'y conformer, il fera tort au commerce, et compromettra le bien-être du pays en général, parce que les hommes respectables engagés dans cette branche de commerce l'abandonneront et elle tombera aux mains d'une classe d'hommes n'ayant aucun respect pour les lois et la morale publique.”

Voilà les principaux points. Nous sommes parfaitement satisfaits de l'Acte Crooks comme loi; mais ces quelques amendements, nous le pensons, seraient avantageux au commerce et au public.

*M. Gigault.*—Qu'avez-vous à dire de l'adulteration des liqueurs ?

*M. Hodge.*—Je désirerais que toutes les liqueurs fussent inspectées par un inspecteur du gouvernement. Tout homme respectable dans le commerce le désire de même.

*M. Gigault.*—Y a-t-il beaucoup d'adulteration ?

*M. Hodge.*—Vous n'avez pas besoin de sortir de la ville d'Ottawa pour en voir beaucoup. J'en ai fait l'expérience.

*M. Gigault.*—Vous connaissez la loi en Angleterre à ce sujet ?

*M. Hodge.*—Oui.

*M. Gigault.*—Croyez-vous qu'il serait bon de l'adopter ?

*M. Hodge.*—Oui.

*Le président* :—Votre société a-t-elle jamais discuté s'il serait au désavantage du commerce de fixer l'heure de la fermeture à dix heures et demie ou onze heures, chaque soir dans la semaine ?

*M. Hodge* :—Nous sommes parfaitement satisfaits de la fermeture à 11 heures. C'est la loi à présent. A Toronto des trains arrivent de l'est et de l'ouest à 11 heures ; mais nous fermons invariablement à 11 heures. Peut-être restons-nous ouverts un peu plus tard, mais vous ne pouvez trouver un hôtel ouvert après minuit. Je ne vois pas comment nous pourrions fermer avant 11 heures et obéir à la loi.

*Le président* :—Les comptoirs à liqueurs sont-ils strictement fermés à 11 heures ?

*M. Hodge* :—C'est là la loi, et il le sont généralement.

*M. Giguault* :—Savez-vous de quels ingrédients on se sert dans l'adultération ?

*M. Hodge* :—Je ne suis pas bien renseigné, n'en faisant pas moi-même. Il se trouve ici avec moi un marchand de gros, et j'achète généralement mes liqueurs chez lui.

*M. Brecken* :—Qui représentez-vous ?

*M. Hodge* :—Le commerce licencié de Toronto, représentant les hôteliers, distillateurs, brasseurs et marchands de liqueurs. Nous avons environ 2,500 membres. Le but de notre association est de conserver ce commerce dans des mains respectables, et d'avoir des lois telles que nous puissions leur obéir, et en le faisant, forcer à les observer ceux qui désirent les violer.

La députation se retire alors.

SALLE DE COMTÉ N° 8, samedi, 21 avril 1883.

Le sous-comité s'assemble, M. McCARTHY au fauteuil.

L'HON. ALEXANDRE VIDAL et M. GEORGE FOSTER, M.P., se présentent comme députés par l'association dite " Dominion Alliance for the Total Suppression of the Liquor Traffic," et sont entendus.

*M. Foster* :—J'ai vu l'exposé de M. Hodge il n'y a qu'un moment, et je ne puis l'analyser qu'imparfaitement. M. Hodge a commencé par dire qu'il était député par une association de 2,500 membres, dite, " Ontario Trades Benevolent Association " son objet étant apparemment de montrer l'influence politique de cette corporation. Afin d'établir notre position à ce sujet, je dirai que l'Alliance a des branches établies et bien organisées dans chaque province de la Puissance, et peut prétendre, je le pense, à représenter l'expression la plus parfaite du sentiment du parti de l'abstinence dans ce pays sur la question de tempérance, et compte un grand nombre d'adeptes dans les différentes provinces.

M. Hodge s'objecte à la nomination des commissaires d'après la loi Crooks ; je ne crois pas que l'Alliance trouve faute à cette objection. Si la nomination des commissaires et de l'inspecteur est une œuvre de parti, cela nuit à l'opération de la loi qu'ils ont sous leur contrôle, et je crois l'objection bien fondée sous ce rapport. Il parle du personnel de la commission des licences de la même manière que nous en avons parlé : le juge de comté, le préfet, et un membre au choix du gouvernement. Cela l'isole certainement plus de l'idée de parti que si, tous trois, ils étaient nommés par un même gouvernement. Ceci semble être ce que nous avons décidé ici ; il dit ensuite que l'inspecteur devrait être nommé par la commission. Je ne connais pas d'autre méthode, et l'Alliance, je crois, n'en connais pas non plus d'autre, pour la nomination d'un inspecteur, plus propre à lui permettre de remplir sa charge d'une manière efficace. S'il est nommé par le gouvernement, c'est un partisan. S'il l'est par les commissaires, il est, autant que cela est possible, dégagé de tout lien de parti. C'est une idée qui semble ne pas prêter sujet à controverse. Il demande que les commissaires aient le pouvoir d'étendre les limites établies. Ceci va donner une cause permanente de pression et de trouble. Du moment que vous donnez aux commissaires le pouvoir d'augmenter le nombre des licences, une pression va s'organiser de tous côtés sur eux. Cela va leur causer un trouble infini. Je pense qu'il sera mieux pour vous de décider ce que vous considérez être un nombre raisonnable, et de laisser les commissaires dire ensuite : " Nous avons la loi pour nous guider ; " ils se repose



raient sur la loi, et éviteraient ainsi des difficultés sans fin. On vient dire quelquefois qu'un rendez-vous d'été peut être adopté par le public et qu'une licence est requise. On peut fort bien répondre que quand de telles places deviennent à la mode la chose est généralement connue à l'avance, et qu'une demande de licence pourrait être faite. Il faut quelque temps pour construire ces hôtels.

*Le président* :—Mais la question est celle-ci : Admettons, par exemple, que quatre licences soit un nombre raisonnable pour une population d'un millier d'âmes. Supposons qu'un hôtel pour l'été, comme celui de Caledonia, soit établi et attire pendant la saison, autour de lui une population très considérable et qui lui soit propre. Si vous donnez une licence à cet hôtel pour les 3 mois de sa durée, vous réduisez en pratique le nombre des licences pendant les neuf autres mois.

*M. Foster* :—Je ne crois pas que la population locale en général penserait grand chose de cette réduction.

*Le président* :—Mais nous devons fixer quelque limite, et nous le faisons parce que nous le croyons nécessaire. La difficulté consiste à savoir quel tribunal doit être revêtu du pouvoir de disposer de ces exceptions. Il peut se présenter un, deux ou trois cas de ce genre, du premier de juillet au milieu de septembre, où ces hôtels attireront une population spéciale; et s'ils obtenaient licence pour un an, ils resteraient fermées pendant neuf mois sans être d'aucune utilité pour le public.

*M. Foster* :—La réponse de l'Alliance est que ces rendez-vous d'été seraient beaucoup plus paisibles, et moins sujets aux tentations généralement offertes en ces lieux, s'ils n'étaient pas licenciés.

*Par le président* :—Mais vous devez considérer que les hôtes sont habitués à avoir leur vin à dîner et autres occasions de ce genre. Pouvez-vous vous concevoir une auberge où il ne serait pas permis de vendre du vin, de la bière, de l'ale ou autres liqueurs du même genre à ses habitués.

*M. Foster* :—Oui, j'admets cela. Il existe peu de cas de cette sorte.

*Le président* :—Je connais une place dans mon comté, où à cause de cela, les fermiers venant au marché avec leurs grains en été, ne pouvait trouver un endroit où mettre leurs chevaux.

*M. Foster* :—Il n'est pas besoin de licence pour mettre une étable à la disposition du public.

*Le président* :—Et cependant, personne ne construira des remises et n'offrira de commodité sans cela.

*M. Foster* :—En général, les gens sont prêts à aller où les commodités existent, et à les payer.

*Le président* :—M. Gigault a suggéré que la chose peut-être pourrait être laissée au ministre de la justice, ou au gouverneur en conseil.

*M. Foster* :—Quant à déférer ces cas au ministre de la justice, cela lui occasionnerait peut-être un assez grand ennui. Ce qui doit être fait à ce sujet est une question digne d'être prise en délibération, je l'admets; ce que je désire faire remarquer c'est qu'en général il serait mal de s'en remettre à la discrétion des commissaires.

*M. Vidal* :—La loi d'Ontario met les licences pour six mois à la discrétion des commissaires. En pratique, cela ouvre la porte à un grand abus, et je ne sais comment vous pouvez l'empêcher. Dans la ville voisine de celle où je réside, il y a une station, Point Edward, et l'an dernier les commissaires accordèrent une licence de plus que le nombre ordinaire, sous prétexte que c'était un rendez-vous d'été. Il n'y a pas plus de population là en été qu'en hiver, il y existe plus de trafic dans cette saison voilà tout; mais nous n'avons pu empêcher la chose.

*Le président* :—Je pense qu'il serait mieux de remettre cette matière à un des ministres. Nous devrions peut-être la remettre au ministre du Revenu de l'Intérieur. Il pourra en décider sur un rapport du bureau des commissaires.

*M. Vidal*.—Ne pensez-vous pas que ce nouveau bureau pourrait en grande partie remédier au mal. Je pense que, peut-être, le bureau que vous proposez pourrait être investi de ce pouvoir.

*M. Foster*.—Je le placerais sous certaines restrictions. Une autre demande de M. Hodge est que les incapacités politiques disparaissent. Nous n'avons rien à faire à cela ici. Il veut ensuite que, quand une licence est retirée à quelqu'un qui la tient

des commissaires, une cour soit nommée et que le propriétaire de la licence puisse y produire sa défense.

*Le président.*—Ceci est tout à fait inadmissible.

*M. Foster.*—Un autre point de quelque importance est celui qui se rapporte aux terrains d'exhibitions et foires. Je suppose que tout le monde admettra, quant à ces exhibitions et à ces grands rassemblements du peuple, que l'ordre y règne beaucoup mieux, et qu'on s'y plaît beaucoup plus quand les boissons enivrantes en sont exclues que quand il s'en vend; j'ai vu des exemples du fait, et je pense que le peuple, le peuple tempérant en général, favorise très fortement l'absence des liqueurs de ces foires ou exhibitions. Prenez l'exhibition de Toronto. Il y existe un grand nombre d'hôtels où les gens peuvent se procurer toutes les liqueurs qu'ils désirent. Pourquoi serait-il nécessaire d'ériger sur le terrain même des débits ou barraques pour la vente des liqueurs ? Il serait mieux pour tous de boire aux hôtels où ils demeurent, où ils vont, et où ils sont durant la journée. Je pense que les hommes tempérants s'opposent fortement à cela. D'innombrables pétitions ont été faites dans le but de restreindre cette vente. Si des liqueurs sont vendues illégalement à ces foires, en évadant la loi, au lieu d'ouvrir la porte à une vente légale, c'est un abus qu'il faut corriger.

*M. Burns.*—N'est-ce pas là un cas où les commissaires devront être autorisés à donner une licence temporaire à un hôtel. Un hôtel est peut-être nécessaire dans les environs d'une exhibition.

*M. Foster.*—Cela peut-être quelquefois; mais en général, on a toujours soin d'abord de tenir les exhibitions là où le peuple peut trouver les commodités nécessaires. Elles ont lieu en général, dans des cités ou des villes où ces facilités sont abondantes.

*Le président.*—Ceci est d'une application ordinaire, la seule exception, je suppose, est pour les cités. Cela ne serait pas nécessaire pour une exposition locale dans un village. Mais le fait qu'à Toronto il a été trouvé nécessaire de violer la loi pour accomoder le public, est un argument d'une certaine force. M. Hodge n'a suggéré qu'un permis de vendre de la bière, de l'ale et du vin du pays.

*M. Foster.*—Dès que vous ouvrez un débit de rafraichissements ayant pouvoir de vendre des liqueurs, il devient presque impossible d'arrêter la vente de liqueurs de toutes sortes. Prenez Toronto par exemple, un grand nombre de personnes vient à ces foires le matin et s'en va le soir. Le but en établissant un débit sur le terrain d'exhibition, n'est autre que celui de faire un profit sur la vente des liqueurs enivrantes. Il y a deux classes de visiteurs: ceux qui ne boivent pas—et cela ne leur servirait à rien—et ceux qui boivent; et ceux-ci ont une infinité d'occasions de se procurer des liqueurs à partir de la station, et jusqu'aux terrains et aux hôtels où ils prennent leur dîner, ou dans ceux devant lesquels ils passent et repassent. Je crois qu'il n'existe aucune nécessité pour cette vente sur les terrains. M. Hodge plaide en faveur de l'extension de l'heure de fermeture le samedi soir. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de s'opposer à cela devant ce comité. Je pense que rien ne pourrait exciter plus de mécontentements dans Ontario que d'étendre les heures de sept à neuf. Toute personne ayant lu les discussions sur l'acte dit "Sunday Closing Act" en Irlande, comprendra l'avantage de fermer à bonne heure le samedi soir.

*Le président.*—A quelle heure ferme-t-on à Dublin ?

*M. Foster.*—Dublin a été excepté jusqu'à présent.

*Le président.*—Par la loi irlandaise, j'entends.

*M. Foster.*—Je ne sais pas quelle est l'heure. Cette loi a rapport à la fermeture le dimanche. On représenta qu'elle devrait comprendre la nuit du samedi par la raison qu'une grande augmentation dans la consommation des liqueurs a lieu le samedi soir, et que si cela pouvait être arrêté il en résulterait un grand avantage. M. Hodge dit que la loi a été faite dans l'intérêt des ouvriers qui étaient alors payés le samedi soir, et que maintenant ils ne le sont plus. Cela ne change pas du tout le mal qu'il y a à laisser les maisons ouvertes, alors que les ouvriers ayant terminé les travaux de la semaine, ils sont enclins à s'amuser en chemin un peu plus qu'à l'ordinaire, et sont portés à y entrer. Il y a quelques années l'on a essayé d'obtenir de la législature d'Ontario une extension d'heure, mais le sentiment public étant adverse, celle-ci refusa, bien entendu, d'accorder cette extension. Je ne pense pas que le comité goûte cette proposition.

*Le président* :—Admettez-vous qu'il est de fait qu'aussitôt que les maisons licenciées ferment, celles sans licences s'ouvrent ?

*M. Foster* :—Il y a toujours, et je le suppose, il y aura pendant bien des années encore, une vente assez considérable de liqueurs sans licence, que les maisons licenciées soient ouvertes ou fermées. L'objet de la vente des liqueurs c'est le profit qu'elle rapporte, et qu'une loi des licences existe ou non, il y aura toujours des gens qui essaieront d'éviter le paiement d'une licence et vendront dans le but de faire de l'argent. Je ne doute pas qu'il existe à Toronto, d'où vient M. Hodge, des maisons non licenciées, mais je suis certain qu'elle sont ouvertes pendant les heures permises aussi bien qu'en dehors de celles-ci.

*Le président* :—Vous ne croyez pas correcte son assertion que l'ouverture des unes est simultanée avec la fermeture des autres ?

*M. Foster* :—Je ne le crois pas du tout. C'est prendre un mauvais parti, je crois, que d'enlever les restrictions parce que certaines personnes violent la loi.

*Le président* :—Mais vous pouvez devancer l'opinion publique ?

*M. Foster* :—Dans certains cas vous pouvez être si en avant de l'opinion publique que cela a inévitablement cette apparence, mais pas dans le cas présent, je pense.

*Le président* :—Que pensez-vous des restrictions du dimanche ? Je crois qu'il y a beaucoup de bon dans ce que dit M. Hodge.

*M. Foster* :—Mon expérience dans Ontario pendant les deux dernières années, est que la vente le dimanche est une chose générale—une vente sans restriction. En voyageant dans Ontario et m'arrêtant dans les cités, je ne suis jamais descendu à un hôtel, sans voir cette vente du dimanche presque sans restriction, et parmi les hommes respectables aussi, dont parle M. Hodge, et qui ne désirent pas vendre. Je me suis trouvé dans une cité, à un des meilleurs hôtels, tenu par un homme très-respectable, et j'ai compté, je me le rappelle, en vingt minutes, vingt-sept hommes venant du dehors, au comptoir, pour boire leur liqueur. L'inspecteur paraissait ne pas s'en occuper. Il ne semblait avoir été nommé que pour retirer son salaire. Cette vente le dimanche est très-générale dans toutes les provinces. Dans la cité de Saint Jean, elle est très-commune, et c'est un bien grand malheur.

*Le président* :—M. Hodge dit—si nous sommes obligés de servir nos hôtes, nous devons avoir pour ce service une personne au comptoir, et tenir celui-ci ouvert, et d'autres insistent pour qu'on leur vende. S'ils ouvraient une ou deux heures au milieu du jour et le soir, ce serait un pas dans la bonne direction.

*M. Foster* :—Oui, ils fermentaient leurs comptoirs et renverraient ceux qui les tiennent.

*Le président* :—Il suggère qu'ils ouvrent, disons, de midi et demi à deux heures, et une heure le soir.

*M. Burns* :—Et le matin.

*Le président* :—Je ne pense pas que nous devons encourager à boire le matin.

*M. Foster* :—Je pense que comme règle, quant aux hôtes dans un hôtel, il ne leur serait pas bien difficile de se procurer le samedi soir ce dont ils ont besoin.

*Le président* :—Pas s'ils boivent au dîner. Ceci ne ferait pas beaucoup de mal.

*M. Vidal* :—Si vous pouviez fermer les portes au public, et servir les hôtes seulement, il n'y aurait pas de mal.

*M. Foster* :—Je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux les forcer de s'en tenir là.

*Le président* :—Nous ne pouvons faire cela.

*M. Foster* :—J'ai de fermes espérances que sous le nouveau régime nous allons voir la loi strictement observée, parce que M. Hodge nous dit qu'ils sont des hommes respectables voulant obéir aux lois et empêcher les autres de la violer. L'Alliance demande que la vente d'épicerie et autres articles conjointement avec celle des liqueurs soit prohibée. Ceci ne comprend pas seulement la vente au verre mais la vente à la bouteille, à la pinte ou au verre. Je crois que la loi dans Ontario ne permet pas la vente au verre, mais ils la font. Ils ont généralement une chambre séparée, ou un endroit en bas et ils vendent au verre. La raison d'une telle demande c'est, en premier lieu, qu'une boutique d'épicerie peut être tenue ouverte tout le jour, et vous ne pouvez régulariser les heures où il leur serait permis de vendre des liqueurs, comme il a été jugé nécessaire de le faire

dans les maisons vendant des liqueurs seulement. Ces boutiques sont ouvertes tout le temps et vous ne pouvez les contrôler. L'autre raison c'est qu'ils vendent leurs liqueurs—étant des magasins d'épicerie et non des magasins de liqueurs—et tout passe comme "épicerie." Si une personne y entre, c'est pour se procurer des épicerie, si un panier est envoyé à la maison, ce sont des épicerie qui y sont envoyées, et les tentations d'acheter des liqueurs de cette manière sont très fortes et quelquefois irrésistibles dans quelques endroits ; il se fait en ce moment, en Grande-Bretagne, une grande agitation afin d'abolir ceci à cause de l'augmentation énorme de l'ivrognerie parmi les femmes.

*M. Baker (Victoria) :—*Cela est coûteux pour les maris.

*M. Foster :—*Oui, au point de vue financier, et plus encore quand ils découvrent que leurs femmes, ou ce qui est pis encore leurs filles, ont contracté l'habitude de boire. Cela incite le commerce d'épicerie à faire le commerce de liqueurs, parce qu'ici un magasin d'épicerie fait de l'argent avec sa vente de liqueurs tandis que là un autre n'en fait pas, et il y a compétition. Tel homme peut vendre ses épicerie à un prix tel que cela serait ruineux pour un autre. Je sais le cas d'un homme qui s'était décidé à ne pas vendre de liqueurs et qui s'est vu contraint de le faire à cause de la compétition.

*Le président :—*Ne vaudrait-il pas mieux les restreindre à vendre des liqueurs seulement et non autre chose ?

*M. Foster :—*C'est ce que j'entends. Les épiciers devraient vendre des épicerie et non autre chose. Ce principe a été adopté au Nouveau-Brunswick il y a quelques années. J'étais membre du comité qui en pressa l'adoption auprès du gouvernement. Après considération, celui-ci passa une loi générale pour la province du Nouveau-Brunswick qui fut saluée avec joie.

*M. Vidal :—*Elle est inefficace en grande partie ?

*N. Foster :—*Je ne le crois pas. Je pense qu'en général on s'y conforme. Autant que je puis connaître le sentiment du public, il y a désir très général de séparer la vente des liqueurs de celle du tout autre sorte de marchandises, et parmi les hommes de tempérance et parmi les autres.

*M. Vidal :—*Je crois qu'en faisant cela, vous guéririez à moitié tous les maux.

*M. Foster :—*Si le comité faisait cela ils s'attirerait la gratitude de tout le pays. L'Alliance recommande la limitation du nombre des licences, et le nombre que l'Alliance indique dans sa résolution est de deux pour le premier mille et une pour chaque mille additionnel. Le comité peut trouver cette limite trop élevée.

*M. Burns :—*Entendez-vous toutes les licences ?

*M. Foster :—*Toutes licences de détail, hôtels, auberges, restaurants ou toute autre chose. Mais, certainement, je pense que le comité ne serait pas justifiable de descendre plus bas que la règle d'Ontario, et je ne pense pas que la limite devrait être abaissée sous ce rapport. Le point suivant sur lequel l'Alliance insiste, et qui a été accordé, était qu'aucune restriction imposée maintenant au trafic ne fut enlevée. Je pense que sir John A. Macdonald a dit qu'il ne se proposait pas d'enlever aucune restriction.

*Le président :—*Nous ne pourrions peut-être pas faire cela littéralement. Nous aurons peut être à assimiler les règlements.

*M. Foster :—*Alors assimilez en dehors au lieu de le faire en descendant.

*M. Burns :—*Il n'y a pas de limite quand au nombre, à présent, dans le Nouveau-Brunswick. Il y a loin avant d'atteindre la règle d'Ontario.

*M. Foster :—*Le point suivant est que le droit de veto soit donné au peuple, en exigeant une pétition avant qu'une licence soit délivrée par les commissaires. Je trouve, dans la loi de la Colombie Britannique, qu'une demande doit être adressée à deux magistrats résidents, et une pétition d'au moins des deux tiers des résidents, au-dessus de vingt et un ans, doit être présentée avec cette demande. Ceci ne s'applique pas aux cités. Dans le Manitoba, en dehors de Winnipeg, le postulant doit avoir une recommandation écrite, de seize sur vingt des voteurs et chefs de famille les plus voisins. Dans l'île du Prince-Edouard, le postulant doit donner avis public, signé

par un juge de paix du district scolaire, et une assemblée des contribuables doit être tenue ; la majorité doit donner son vote en faveur de l'octroi de la licence.

*M. Brecken* :— Ce doit être une majorité réelle du district.

*M. Foster* :— Une majorité peut pétitionner contre au Nouveau-Brunswick ; et dans la Nouvelle-Écosse, la demande doit être signée par les deux tiers des contribuables dans le district électoral, et les députés de la Nouvelle-Écosse me disent que ce système fonctionne bien. Une autre preuve, c'est que le veto des deux tiers des contribuables a été en force dans les différents comtés de la Nouvelle-Écosse pendant longtemps, puis les mêmes dispositions furent appliquées à la cité d'Halifax, et maintenant une demande pour licence doit être appuyée par une majorité des contribuables dans les districts de licence de cette ville.

J'attire votre attention sur la pétition très pressante de Québec, signée par l'archevêque et les évêques, tant protestants que catholiques, et je crois que vous admettez, que, quel que soit l'intérêt que portent à leurs paroissiens les ministres protestants, aucune classe enseignante religieuse ne montre un intérêt plus vif pour leurs paroissiens et pour ce qui se passe dans leurs paroisses, que le clergé catholique ; et ils énoncent l'opinion que les certificats nécessaires pour l'octroi d'une licence devraient être signés par la majorité du district électoral, ou, si cette clause n'est pas accordée, que les électeurs puissent empêcher l'octroi d'une licence par une pétition signée par un nombre d'électeurs résidants plus grand que celui qui accompagne la demande du postulant.

Maintenant on pourra dire que ceci est une espèce d'option locale ; et cela est, et je pense qu'elle devrait être adoptée si vous considérez le personnel de la commission.

Nous sommes un peuple démocratique, et c'est aller contre ce principe que de créer un bureau qui n'est pas directement responsable au peuple, et dont une majorité n'est pas responsable même indirectement. Vous y voyez le juge qui est nommé à vie, le membre nommé par le gouvernement de la Puissance, qui en pratique sera nommé par le représentant du comté, et le préfet ou le maire, séparé du peuple par deux degrés différents.

Je consens volontiers à ce qu'ils aient le pouvoir. J'aime l'idée d'une commission, mais je crois qu'il est bon de donner au peuple, qui est intéressé directement, un pouvoir de veto.

*Le président*.— Comment trouvez-vous ceci : que pour une première demande le postulant soit requis de présenter un certificat d'un certain nombre de habitants de la localité ou de la division, mais, qu'après qu'un homme a tenu une maison respectablement d'année en année, cette demande soit refusée s'il y a une pétition adverse.

*M. Foster*.— Oui, une pétition affirmative d'abord, et continuer jusqu'à ce qu'une pétition négative soit présentée.

*Le président*.— La pétition contre la licence serait fatale.

*M. Foster*.— Je crois cela raisonnable. Il y a un cas à Toronto actuellement, celui des bains de Wiman. Les commissaires de Toronto ont été pratiquement irresponsables au peuple. Dans ce cas, un établissement à l'avantage du peuple est ouvert et aussitôt qu'il remarque qu'un nombre de personnes s'y rassemblera, le vendeur de liqueur veut s'y installer et met en jeu tous les moyens et influences possibles sur les commissaires.

*M. Burns*.— Les personnes opposées à la vente des liqueurs devraient avoir de l'influence.

*M. Foster*.— C'est étrange à dire, mais elles ne semblent pas tenir le haut du pavé.

*Le président*.— Dans la rue où je réside à Toronto, — la rue Adélaïde — demeure l'honorable M. Patton. En face de sa résidence, un brasseur prépare un local pour y établir un comptoir et demande une licence. M. Patton est un homme énergique, il écrit aux journaux et souleva un orage tel que la licence ne fut pas accordée cette année, mais elle le fut l'année suivante. Il ne put réussir à l'empêcher.

*M. Foster*.— Il y a dans cette idée beaucoup de philosophie. Dans le Manitoba il faut seize des vingt voisins les plus rapprochés. À Montréal, dans la partie d'un

quartier où se trouvait une église, et une population paisible qui ne voulait pas avoir de maison pour la vente des liqueurs, un homme qui voulait une licence alla recueillir le nombre de signatures nécessaires à sa pétition dans l'autre extrémité du quartier, et l'obtint. Il n'est pas juste d'imposer une telle maison à une population qui n'en veut pas.

Il reste un autre point : les pénalités. La vente des liqueurs est un commerce si profitable qu'il est inutile de faire des lois, à moins que les pénalités ne soient proportionnées et qu'une méthode existe de les faire exécuter, et je pense que cette matière devrait attirer l'attention du comité. Une pénalité très convenable est celle recommandée par les évêques et par l'alliance—et par le sens commun aussi je crois—qu'après un certain nombre de convictions, la licence soit retirée, et qu'après qu'une personne a eu sa licence ainsi révoquée, elle soit inéligible à en obtenir un autre pendant une période d'un à cinq ans, à la discrétion des commissaires. Je serais plutôt d'opinion que cette révocation soit la conséquence d'une seconde conviction. Je ne la voudrais pas pour une première offense. Voici ce que disent les évêques à ce sujet : "Que deux convictions de violation de la loi des licences devrait entraîner la révocation de la licence et rendra la personne coupable absolument incapable d'obtenir une telle licence pendant deux ans." Ils parlent d'une déqualification absolue. Il serait bon de considérer si ce ne serait pas donner trop de latitude aux commissaires.

Le dernier point est celui que je viens de mentionner, un système plus effectif pour l'exécution de la loi par le moyen d'un inspecteur. Je suis en faveur du système d'inspection, qui met de côté dans une grande mesure le système de délation et place dans les mains d'un homme actif le pouvoir de faire exécuter la loi.

*Le président* :—Il devrait être du devoir de l'inspecteur d'examiner les maisons une fois par trimestre.

*M. Foster* :—S'ils font cela, ils procéderont à ces inspections d'une manière routinière, et, si les gens savent que l'inspecteur doit passer pour faire sa ronde officielle, ces maisons seront préparées pour sa réception chaque jour où sa présence dans le voisinage sera signalée. L'inspecteur doit être un homme qui respecte la loi. Vous feriez aussi bien de mettre un voleur avec effraction à la poursuite des fripons qu'un homme dont les sympathies sont avec le trafic des liqueurs et contre la loi pour poursuivre les infractions à celle-ci. L'inspecteur doit être libre de tout esprit de parti, respectant la loi, et consacrant tout son temps à sa besogne.

*M. Baker (Victoria)* :—Et vous devez le payer.

*M. Foster* :—Certainement. Il y a un autre point se rattachant au dernier ; que la vente des liqueurs aux mineurs soit prohibée par l'acte. Elle l'est dans quelques provinces, mais ne l'est pas dans d'autres. Et que la licence ne soit dans aucun cas donnée à la maison, mais toujours à la personne.

*M. Brecken* :—Qu'elle ne soit pas permanente pour la maison.

*M. Foster* :—Qu'elle ne devienne pas réellement un droit acquis comme par investiture. Nous avons toujours agi comme si la licence était réellement un permis pour une année.

*M. Gigault* :—Dans notre province, les conseils ont le droit de prohiber la vente des liqueurs, ou de réduire le nombre des maisons. Nous ne devons pas abolir ce droit.

*M. Foster* :—Non.

*M. Brecken* :—Notre loi était très bonne.

*M. Foster* :—Une bonne loi, je pense.

*M. Brecken* :—Maintenant, nous n'avons pas d'auberges à la campagne.

*M. Foster* :—Sous quelques rapports, c'est un inconvénient, mais un grand bien pour d'autres. J'ai trouvé qu'une auberge à la campagne est le plus grand foyer de corruption pour la jeunesse de l'endroit.

*M. Gigault* :—Dans nos districts ruraux, je pense que nous pourrions allouer une plus grande proportion de population pour chaque licence.

*M. Foster* :—Oui.

*M. Vidal* :—Les gens y sont tellement plus dispersés, qu'il faut parcourir beaucoup plus de terrain pour obtenir le même nombre.

M. Vidal est invité à s'adresser au comité, mais il se borne à corroborer le témoignage de M. Foster,

SALLE DE COMITÉ, N° 8, jeudi, 10 mai 1883.

Le comité s'assemble.

M. McCARTHY est élu président, *pro tempore*.

Une députation, composée de MM. Jos. Kavanagh et P. Baskerville, M. P. P., d'Ottawa, et A. G. Hodge et McCormack, de Toronto, est entendu.

M. Kavanagh.—M. le président et messieurs : Nous avons récemment vu dans les papiers publics un paragraphe disant que votre comité a l'intention de recommander un changement dans la vente des liqueurs enivrantes. Nous sommes portés à croire que c'est l'intention du comité de recommander que la vente des liqueurs enivrantes soit entièrement distincte de celle des épicereries. Engagés dans le commerce des épicereries, nous affirmons que ceci va causer une perte sérieuse aux marchands qui se sont occupés de ce commerce pendant de longues années, ont encouru de grandes dépenses pour préparer leurs places d'affaires et qui ne peuvent se procurer un local séparé à proximité de leurs magasins pour continuer le commerce des liqueurs. Notre secrétaire a reçu des lettres de toutes les parties du Canada touchant cette matière ; tous la condamnent fortement comme devant leur causer des pertes sérieuses. De plus, si une telle loi est mise en force, elle va chasser des affaires entièrement un grand nombre de ceux engagés dans le commerce d'épicereries. Je puis donner comme exemple ma propre maison qui devra abandonner les affaires si cette clause devient loi, et elle aura le même effet sur un grand nombre de personnes dans notre ligne de commerce. Nous avons reçu de Toronto une pétition contre ce bill, et je vais vous la lire.

*A l'honorable comité nommé par la Chambre des communes pour le règlement du trafic des boissons enivrantes.*

Nous, épiciers licenciés, de la cité de Toronto, ayant appris qu'un bill devait être présenté dans votre Chambre, pour régler le commerce des liqueurs de la Puissance, dans lequel se trouve une clause ayant pour objet l'abolition des licences aux épiciers, pétitionnons respectueusement votre honorable corps contre ce changement proposé.

Vos pétitionnaires ont dépensé des années, déployé beaucoup d'esprit d'entreprise, et encouru des dépenses énormes, dans la conduite de leurs différentes affaires, et la clause mentionnée plus haut affecterait très sérieusement un grand nombre de gens. Vos pétitionnaires ne peuvent voir que ce changement puisse en aucune manière promouvoir la cause de la tempérance, au contraire ; et, quoique inefficace à produire aucun bien, il serait la source de très grands inconvénients pour le public en général.

Vos pétitionnaires ne demandent aucune limitation d'inspection, ou moins de rigueur dans la mise en force de la loi, mais en considération des embarras et des pertes qui résulteraient de baux à longs termes et de la grande valeur du capital employé, etc., ils prient respectueusement que les privilèges dont ils jouissent à présent ne leur soient pas enlevés.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.—Signé.

Perkins, Ince et Cie.....	Epiciers.....	43 Rue Front.
Thos Kinnear et Cie.....	do .....	47 do
Fitch et Davidson.....	do .....	36 Rue Yonge.
F. McHardy et Cie .....	do .....	69 Rue Front, est.
James Burns, par A. E. Black,	do .....	87 do do
McCormack et frères.....	do .....	431 Rue Yonge.
G. Henderson et Cie.....	do .....	376 Rue Queen.
J. W. Lang et Cie.. .....	do .....	31 Rue Jarvis.
J. et F. G. Sinclair.....	do .....	102 Rue Front, est.

E. K. Scoley.....	do	.....35	Marché Saint-Laurent.
R. Dunbar.....	do	.....32	Marché de l'ouest.
W. J. Ramsay et Cie.....	do	.....29	Rue Church.
R. Donald.....	do	.....134	Rue King, est.
Mills et frères.....	do	.....163	do do
Thos. Lumbers.....	do	.....152	do do
Toronto Tea Company.....	do	.....165	do do
Humphrey et Jackson.....	do	.....185	do do
John H. Hargrave.....	do	.....190	do do
E. S. Clarke.....	do	.....263, 265	do do
C. A. Burns.....	do	.....320	do do
F. P. Brazil.....	do	.....443, 445	do do
A. O. Robinson.....	do	.....318	Avenue Milton.
M. J. Kelly.....	do	.....312	Rue Gerrard.
David Foster.....	do	.....381	Rue Parliament.
Edward Field.....	do	.....91	Rue Bleeker.
Richard Nurse.....	do	.....376	Rue Church,
John McArthur.....	do	.....440	do
D. F. Folchard.....	do	.....622½	Rue Yonge.
T. H. George.....	do	.....681	do
James D. Lea.....	do	.....382	do
A. Certemy.....	do	.....232	Rue Chestnut.
Charles Somers.....	do	.....120	do
Jas. McCleary.....	do	.....116	Rue Centre.
C. Marsland.....	do	.....2	Rue d'Arcy.
James Clark.....	do	.....290	Avenue Spadina.
Maria J. Low.....	do	.....310	do
R. Taylor.....	do	.....198	Rue Lippincott.
George Batty.....	do	.....88	Rue Nassau.
George Paterson.....	do	.....	Coin de la rue St. Patrick, est.
R. Manly.....	do	.....	Avenue Denison et rue Patrick.
W. Nightingale.....	do	.....45	Avenue Denison.
William Whitem.....	do	.....48	rue Arthur.
John Herbert.....	do	.....	rues Bathurst et Robinson.
S. Scrivener.....	do	.....	rues Lumley do
M. Taylor, par J. H. T.....	do	.....46	rue Lumley.
Edward Amtis.....	do	.....37	rue Claremont.
Matthew Jackson.....	do	.....18	do
William Parkhill.....	do	.....658	rue Queen, ouest.
William Martin.....	do	.....682	do
Andrew Nelson.....	do	.....706	do
P. Vaughan.....	do	.....536	do
Thomas H. Noble.....	do	.....519	do
Robert Thompson.....	do	.....458	rue King, ouest.
C. Devlin.....	do	.....273	do
Samuel Hazlitt.....	do	.....394	rue Queen, ouest.
C. E. Vardon.....	do	.....447	do
H. Jordan.....	do	.....307	do
Caldwell et Hodgins.....	épiciers etc.	.....250	do
James A. Sloan.....	épicier	.....172	do
Henry Lindsay.....	do	.....60	rue King.
J. Berwick et Cie.....	do	.....139	do
Walter Grant.....	do	etc.....138	rue York.
James Paterson.....	do	.....176	do
Frank Britton.....	do	.....	rue Queen, ouest.
Fisher et Cie.....	do	.....322	rue Yonge.
Fulton, Michie et Cie, par W.			
W. Jones.....	do	.....7	rue King, ouest.



James Shields et Cie.....	do	.....	Coin des rues Yonge et Temperance.
Peter MacDonald.....	do	.....	.....
J. et W. McFarren.....	do	.....	do Sherbourne et Queen.
Samuel Wicks.....	do	.....	do do Duchess.
W. Richardson.....	do	.....	214 rue Queen, est.
James O'Hagan.....	do	.....	340 do
Anthony Balmore.....	do	.....	78 rue Sackville, est.
Wallace Bailey.....	do	.....	341 rue Carlton.
Thomas Hall.....	do	.....	201 rue Parliament.
P. Ellis.....	do	.....	2 rue Sydenham.
P. Mulqueen.....	do	.....	182 Avenue Wilton.
Gerrard Noble.....	do	.....	146 do
W. R. Duggan.....	do	.....	249 rue Church.
William Britton.....	do	.....	211 do
J. J. Funston.....	do	.....	224 do
R. McCorrie et Cie.....	do	.....	156 rue Yonge.
Jaffray et Ryan.....	do	.....	244 do
Louis Egan.....	do	.....	269 do
James Good et Cie.....	do	.....	220 do
Peter Nisbet.....	do	.....	277 do
Charles Hays.....	do	.....	187 rue Elizabeth.
R. Clark.....	do	.....	182 rue Terauley.
Shields et frères.....	do	.....	53 rue Elizabeth.
John Gregor.....	do	.....	52 rue Terauley.

Cette pétition a été faite à la hâte et n'est que pour la cité de Toronto, et nous avons quelque peu négligé notre devoir partout, autrement nous aurions pu présenter des pétitions de chaque cité ou ville en Canada. Pour ceux de ces épiciers qui ont loué leurs places d'affaires à long terme et qui seront ainsi privés de la vente des liqueurs, la chose devient véritablement très-sérieuse. Cela va les forcer à abandonner le commerce entièrement ? Ils ne peuvent réussir dans le trafic des épiceries sans la vente des liqueurs. De plus, nous croyons que si ces magasins de liqueurs sont établis par la loi, ils feront à la cause de la tempérance plus de mal que de bien.

*M. Foster* :—Vous dites "notre secrétaire." Qui est "notre secrétaire" ?

*M. Kavanagh* :—M. Hodge.

*M. Hodge* :—Je crois qu'il m'est inutile d'ajouter à ce que vient de vous dire *M. Kavanagh*. Nous voyons par le *Mail* d'hier que vous vous proposez d'accorder des licences de magasins de liqueurs dans la proportion de trois pour les premiers 1200 habitants et une pour chaque 1000 additionnel. Ceci donnera, dans Toronto, au-delà de 100 licences pour la vente des liqueurs sans épiceries. Un tel nombre de magasins ne peut exister en faisant un commerce légitime. Si vous en donnez autant que cela, la majorité deviendra simplement des débits de liqueurs. J'ai parlé hier au président relativement à la pétition requise des maisons déjà licenciées. Je crois qu'il y a là matière à objection ; mais comme le président connaît mes vues, je ne retiendrai pas le comité sur ce point. Je favorise, dans les cas de nouvelles maisons, l'envoi d'une pétition signée, mais je pense que c'est une injustice pour celles ayant déjà leurs licences.

*M. Burns* :—Chez les épiciers, la liqueur est-elle vendue en détail ou simplement à la bouteille ?

*M. Kavanagh* :—Il ne nous est pas permis de vendre moins de trois demiards.

*M. Burns* :—Aucune liqueur ne doit être bue sur les lieux ?

*M. Kavanagh* :—Non.

*M. Baker* :—Vous voulez qu'on laisse aux épiciers leurs licences pour vendre à la bouteille ?

*M. Kavanagh* :—Oui, et qu'on ne sépare pas la licence pour liqueurs de celle pour épiceries, parce que nous prétendons que cela ferait du tort à la cause de la tempérance. Prenez un magasin respectable d'épiceries où les dames et toutes espèces de personnes entrent, aucun épicier respectable ne permettra à une certaine classe

d'hommes de venir dans son magasin, de s'y assoir et d'y flâner. Cela serait au détriment de ses autres affaires.

*M. Brecken* :—A votre connaissance, boit-on dans les épicerie ?

*M. Kavanagh* :—Pas à ma connaissance.

*M. Brecken* :—Vous seriez satisfait de voir la loi rester telle qu'elle est ?

*M. Kavanagh* :—Certainement. C'est-à-dire de ne pas voir la licence des liqueurs séparée de celle des épicerie. C'est tout ce que nous demandons.

*M. Burns* :—Est-ce que la loi actuelle dans Ontario limite la vente à trois chopines ?

*M. Kavanagh* :—A trois demiards. Il y a un amendement par lequel une bouteille de trois demiards satisfait virtuellement à la loi.

*M. Brecken* :—Que contient une bouteille échantillon—un " flask " ?

*M. Kavanagh* :—Trois roquilles, quelques-unes contiennent un demiard.

*M. Burns* :—Il ne vous est pas permis de vendre celles-ci ?

*M. Kavanagh* :—Non ; d'après la loi.

*M. Bowell* :—L'usage est de vendre en bouteilles d'une chopine, mesure de vin ?

*M. Kavanagh* :—Oui, c'est l'usage. Le trouble consiste dans la manière dont elles sont préparées, et ces petits articles encouragent la vente des liqueurs par demiard. Mais les épiciers respectables n'admettent rien de ce genre dans leurs magasins, parce que cela nuit à leur commerce.

*M. Bowell* :—Et la bouteille ordinairement appelée bouteille d'une chopine, telle que celle contenant la bière anglaise, vous est-il permis de la vendre ?

*M. Kavanagh* :—Oui.

*M. Bowell* :—Elles ne contiennent pas une chopine ?

*M. Kavanagh* :—Non.

*M. Bowell* :—Et cependant il vous est permis de les vendre ?

*M. Kavanagh* :—Oui.

*M. Bowell* :—Existe-t-il quelque disposition spéciale pour cela ?

*M. Kavanagh* :—Nous les vendons par douzaine et demi-douzaine, et non par bouteille.

*M. Bowell* :—Mais on peut acheter une bouteille d'une pinte.

*M. Kavanagh* :—Oui. Comme règle générale, tout marchand dans les affaires occupent leurs magasins par baux à long terme. Supposez que nous ayons un bail avec quatre ou cinq ans à courir, du moment que vous passez l'acte dont il s'agit, vous nous forcez d'abandonner le commerce des épicerie pour celui des liqueurs ou vous nous chassez du commerce entièrement.

*M. Foster* :—Le peuple ne requerra-t-il pas autant d'épicerie après la passation de cette acte, qu'auparavant ?

*M. Kavanagh* :—Oui.

*M. Foster* :—Le commerce d'épicerie ne sera-t-il pas nécessaire ?

*M. Kavanagh* :—Les profits dans notre ligne de commerce sont si petits et la compétition si grande dans tout le pays, que je suis convaincu qu'aucun épicier ne pourrait faire avec succès le commerce d'épicerie seulement.

*M. Foster* :—Vous vivez au moyen du commerce de liqueurs ?

*M. Kavanagh* :—Non ; par les deux ensemble.

*M. Foster* :—Vous dites que le commerce d'épicerie seul ne paierait pas ?

*M. Kavanagh* :—Nous ne pourrions le faire seul avec succès.

*M. Foster* :—N'est-il pas de villes ou de pays où l'on vit par le commerce d'épicerie seulement ?

*M. Kavanagh* :—Oui, là où il n'a pas de compétition.

*M. Foster* :—Pourquoi ne le ferait-on pas ici ?

*M. Kavanagh* :—Le commerce en Canada donne de si petits profits que nous ne pouvons en vivre.

*M. Foster* :—N'est-ce pas un fait que vous diminuez le prix des épicerie et que vous faites vos profits sur les liqueurs ?

*M. Kavanagh* :—Non ; nous basons un certain pourcentage sur les marchandises de toutes classes.

*Le président* :—Je ne pense pas que vous ayez touché à la difficulté qui se présente au comité. La question est que l'on pense que la vente des liqueurs dans des lieux où d'autres approvisionnements sont vendues, induit les gens à acheter ce dont ils n'ont pas besoin; et que les épiceries borgnes sont la cause de beaucoup d'ivrognerie. Cela ne touche pas les magasins respectables d'épiceries. Nous voulons empêcher l'ivrognerie et les abus dans ces établissements borgnes.

*M. Kavanagh* :—Nous ne demandons aucune restriction de la loi. Si celle-ci était strictement exécutée, si l'inspecteur faisait convenablement son devoir, un tel état de choses n'existerait pas.

*M. Burns* :—Supposons qu'il existe une douzaine de magasins dans lesquels on permet maintenant la vente des liqueurs et des épiceries simultanément et qu'un bill défendant la vente des liqueurs dans les maisons vendant des épiceries soit passé, quel serait l'effet de ce bill sur cette douzaine d'établissements? Combien sur cette douzaine demeureraient débits d'épiceries et combien demeureraient débits de liqueurs?

*M. Kavanagh* :—Il ne m'est pas facile de répondre à cela.

*M. Burns* :—Donnez-nous une opinion d'après votre connaissance du commerce. Cela diminuerait-il ou augmenterait-il le nombre de maisons où se vendent des liqueurs?

*M. Kavanagh* :—Je pense que le nombre en serait réellement augmenté. Je ne pense pas que cela bénéficierait la cause de la tempérance.

*M. Burns* :—Vous pensez que plus de marchands abandonneraient le commerce des épiceries que celui des liqueurs?

*M. Kavanagh* :—Je pense qu'ils passeraient du commerce des épiceries à celui des liqueurs.

*Le président* :—Cela ne pourrait en augmenter le nombre.

*M. Kavanagh* :—Je pense que beaucoup abandonneraient les épiceries pour les liqueurs.

*M. Bowell* :—Parce que cela est plus avantageux?

*M. Kavanagh* :—Oui.

*M. Hall* :—Si nous admettons ce que vous dites comme correct et que la loi reste telle qu'elle est, nous devons en conclure qu'un homme ne pourrait pas entrer sans danger dans le commerce d'épiceries s'il avait des scrupules de conscience contre la vente des liqueurs?

*M. Kavanagh* :—Oui, la conclusion serait bonne.

*M. Foster* :—Croyez-vous que c'est mettre le pays dans une bonne position?

*M. Kavanagh* :—Non. Cela arriverait à quelques-uns.

*M. Hall* :—Cela forait abandonner cette branche de commerce à ceux dont les convictions ne leur permettent pas la vente des liqueurs.

*M. Kavanagh* :—S'ils pensaient faire plus d'argent en cela, ils abandonneraient le commerce d'épiceries.

*M. Hall* :—Un homme qui vend des épiceries seulement ne pourrait pas faire la compétition avec celui qui à ce commerce, joindrait celui des liqueurs?

*M. Kavanagh* :—Pas aussi bien.

*M. Brecken* :—Connaissez-vous quelques magasins d'épiceries à Toronto où il ne se vend pas de liqueurs?

*M. Kavanagh* :—Je n'en connais pas par moi-même, ni à Ottawa non plus.

*M. Hodge* :—Il y en a un ou deux à Toronto. Mais les plus grosses maisons qui essayèrent de le faire durent diminuer tellement le prix de leurs marchandises qu'elles eurent à abandonner la partie. Je pouvais acheter d'un épicier qui n'avait pas de liqueurs à bien meilleur marché que je ne le pouvais d'un autre qui en vendait. Je profitai de l'occasion, mais il ne put résister que six mois. Il ne put survivre aux prix qu'il établit pour s'attirer le trafic des autres épiciers. J'admets avec le président que beaucoup de mal a été produit par les épiceries borgnes mais je voudrais que la loi fût faite si sévère—il est connu qu'il viole la loi—qu'un épicier perdit sa licence et ne pût l'obtenir de nouveau s'il est reconnu coupable. Un épicier n'a aucune excuse pour enfreindre la loi; s'il le fait, qu'on lui enlève sa licence.

*M. Foster* :—Ne considérez-vous comme mauvais qu'un épicier vendant des

liqueurs ne puisse être soumis à la même surveillance que les hôtels quant à la matière des heures de vente ?

*M. Hodge* :—Je pense que celles de ces maisons qui vendent des liqueurs devraient être soumises aux mêmes règlements que les hôtels quant aux heures.

*M. Bowell* :—Il ne leur est pas permis de vendre les samedis soirs après une certaine heure.

*M. Hodge* :—Mais il leur est permis de vendre d'autres marchandises. Ils devraient fermer. Cela donnerait une chance à ceux qui ne vendent pas de liqueurs, s'ils pouvaient rester ouverts après que les autres ont fermé. Je pense qu'un épicier ayant licence devrait tomber sous la même loi, quant à la clôture complète de son établissement qu'un hôtelier. Celui-ci ne peut rien vendre après l'heure, et il a beaucoup de choses à vendre outre ses liqueurs.

*M. Allison* :—Les liqueurs sont-elles vendues à la mesure par les épiciers ?

*M. Hodge* :—Oui, au gallon—mesure de vin.

*M. Burns* :—Pas en aussi petite quantité que trois demiards ?

*M. Hodge* :—Oui, à la pinte, je crois.

*M. Kavanagh* : La loi nous permet de vendre trois demiards. Je désire faire remarquer au comité que je vais assez fréquemment aux Etats-Unis, et à New-York il y a un bon nombre de magasins de liqueurs et de maisons d'épicerie séparés. Si vous voulez des liqueurs vous vous adressez aux premiers. Il en résulte que vous entrez rarement dans ces magasins sans y trouver des flâneurs. Presqu'aucune personne respectable n'ira dans ces lieux s'il est possible de se procurer ailleurs ce qu'elle désire. Il y a toujours là quelques flâneurs. C'est un encouragement pour ces sortes de gens, et, à la longue, ces magasins de liqueurs deviendront plus nuisibles au public qu'à présent.

*M. Foster* :—Ces magasins à New-York vendent-ils en gros ou en détail ?

*M. Kavanagh* :—L'un et l'autre. Ils sont un encouragement pour le peuple qui va y perdre son temps.

*M. Foster* :—Tiennent-ils comptoirs ?

*M. Kavanagh* :—Oui. Les gens s'y rendent et restent dans leurs environs. Avec le temps, ces magasins deviendront une peste pour leurs voisins.

*M. Allison* :—En supposant que l'eau-de-vie, le whiskey et le gin fussent exclus des magasins d'épicerie, pourrait-on vivre en vendant de la bière et du vin, en bouteille, seulement ?

*M. Kavanagh* :—Si ces liqueurs étaient prohibées dans le pays, pas autrement.

*M. Foster* :—Si nous vous permettions de vendre de la bière, de l'ale et autres liqueurs semblables, et pas de liqueurs spiritueuses ou distillées, seriez-vous satisfaits ?

*M. Kavanagh* :—Je ne vois pas comment vous pourriez surveiller cela.

*M. Baker (Victoria)* :—Ne croyez-vous que la question serait résolue, s'il vous était permis de vendre les liqueurs en bouteille, seulement—une bouteille d'eau de vie, vin ou bière—sous cette forme et non autrement, et pas à la mesure du tout ; ne pourriez-vous pas continuer votre commerce d'épicerie avec cela.

*M. Kavanagh* :—Non. Il y a toujours dans ces cités une certaine quantité d'affaires faites avec les gens de la campagne. Ceux-ci achètent rarement une bouteille de liqueurs. Ils apportent leurs cruches pintes ou gallons, et les font remplir, et c'est un genre de trafic considérable, non-seulement à Ottawa, mais dans tout le pays.

*M. Baker (Victoria)* :—Mais ils pourraient se procurer leurs liqueurs sous une autre forme ?

*M. Kavanagh* :—La boisson coûte plus cher en bouteille.

*M. Burns* :—Un fermier devrait payer 40 ou 50 centins de plus pour la mise en bouteille ?

*M. Kavanagh* :—Oui.

*M. Foster* :—Quelle est la classe de personnes auxquelles vous vendez des liqueurs à votre magasin d'épicerie, et comment ces personnes les reçoivent-elles ?

*M. Kavanagh* :—Dans mon propre commerce par exemple.

*M. Foster* :—En général.

*M. Kavanagh* :—Nous avons deux places d'affaires dans la cité. Dans l'une d'elles, notre commerce de vins est presque confiné à la ville, et ces familles achètent plus à la mesure qu'en bouteilles.

*M. Foster* :—Ces personnes transportent-elles leurs liqueurs elles-mêmes où les leur envoyez-vous.

*M. Kavanagh* :—Nous les leur envoyons dans des cruches.

*M. Foster* :—Avez-vous un wagon à liqueurs ou à épiceries.

*M. Kavanagh* :—Nous en avons un servant à ces deux fins.

*M. Foster* :—Vous envoyez les liqueurs avec les groceries ?

*M. Kavanagh* :—Oui ; un monsieur donne son ordre pour une bouteille de vin, son thé et son sucre en même temps.

*M. Foster* :—Aucune personne rencontré sur la route ne pourrait savoir que ce sont des liqueurs.

*M. Kavanagh* :—On pourrait supposer que c'est du vinaigre.

*M. Burns* :—La plus forte partie de votre commerce vous est-elle fournie par ceux qui achètent de la boisson seulement ou par ceux qui achètent en même temps des épiceries.

*M. Kavanagh* :—Par ceux qui en achètent avec des épiceries.

*M. Foster* :—Les hôteliers qui achètent leurs liqueurs de vous, prennent-ils leurs épiceries chez vous aussi ?

*M. Kavanagh* :—Tous. Si cette loi est mise en force, elle va avoir un effet sérieux.

*M. Baker (Victoria)* :—Appartenez-vous, messieurs, au même genre de commerce ?

*M. Hodge* :—Je suis hôtelier, les autres sont épiciers.

*M. Foster* :—Les hôteliers forment-ils parties de l' " Ontario Trade Benevolent Association " ?

*M. Kavanagh* :—Nous appartenons à la même association.

*M. Foster* :—Ainsi vous formez partie de l'association qui était représentée l'autre jour ?

*M. Kavanagh* :—Oui ; une branche différente. Nous sommes épiciers en détail.

*M. Foster* :—Vous appartenez à la même association ?

*M. Kavanagh* :—Oui.

*M. McCormack* :—Il y a environ 97 épiciers à Toronto.

*M. Hodge* :—Il y a 125 applications cette année.

*M. Foster* :—N'y a-t-il pas plus de 97 épiciers à Toronto ?

*M. Hodge* :—Pas plus, de licenciés. Il y a beaucoup de petites épiceries borgnes, sans licences.

*Le président* :—Qu'entendez-vous par le nombre de 100 dont vous parliez ?

*M. Hodge* :—Je dis que 100 magasins de détail ne peuvent pas vendre des liqueurs seules légitimement. Si vous enlevez la vente des liqueurs à ces épiceries, ils ne pourraient faire un commerce légitime.

*M. Bakerville*.—Comme on m'a demandé de venir ici, il n'est que juste que je fasse quelques observations, ayant des intérêts dans la cité et à la campagne. Je crois que cette matière est une matière sérieuse. Je connais de quelle manière se fait le commerce à 100 milles, à l'entour d'Ottawa, et je sais qu'un même établissement vend en même temps de la quincaillerie, des tissus et des liqueurs, aussi bien que d'autres vendent ensemble des liqueurs et des épiceries. Quant à savoir si le gouvernement ou ce comité pourront trouver moyen de séparer les liqueurs des autres marchandises, et si cela serait avantageux au pays, au peuple et à la cause de la tempérance, cela demande beaucoup de considération je pense, et je ne puis me prononcer, sur les résultats à présent. Je pense qu'il est très difficile de séparer les liqueurs enivrantes des autres marchandises—une matière très sérieuse—et c'est à vous de considérer si cela produirait un bon effet, ou élèverait le niveau de la morale dans ce pays. Je suis porté à croire que non. Je pense que si la loi, telle qu'elle est à présent, était mise à exécution, de manière qu'il ne fût permis à aucun épicier de vendre moins que trois demiards de boisson, et que celle-ci ne fût pas bue dans les maisons ou elle est vendue, elle nous offrirait tous les moyens requis pour avancer la cause

---

de la tempérance et maintenir l'ordre, et nous ne pourrions trouver beaucoup mieux. Si quelques personnes veulent vendre à la chopine ou au demiard, et permettre aux gens de boire aux comptoirs en présence des dames, et de s'enivrer, qu'on leur enlève leurs licences alors. Ceci est le seul moyen de remédier au mal, de maintenir le bon ordre et de faire avancer la cause de la tempérance, à moins que vous ne trouviez le moyen d'abolir entièrement le trafic des liqueurs; si vous le faites, je suis avec vous, quoique j'aie un approvisionnement considérable de liqueurs; abolissez ce trafic. Bien entendu, le pays est libre, et des sujets de plaintes existent en beaucoup d'endroits où des hommes bons, honnêtes et désireux de servir le public, ne peuvent avoir de licences. C'est un sujet de plaintes pour ces hommes, mais le gouvernement voit les choses autrement. Il n'y a qu'un moyen d'empêcher les épiciers de vendre moins qu'un paquet, une bouteille, ou un "flask" de leurs tablettes,—c'est de ne pas permettre qu'une plus petite quantité ne sorte de leurs magasins ou n'y soit bue.

*M. Bowell.*—Le trouble consiste en ce que la loi n'est pas exécutée.

*M. Baskerville.*—La surveillance est très difficile, c'est vrai.

La députation se retire alors.

## RAPPORT

Le comité permanent d'Immigration et Colonisation présente respectivement son premier et dernier rapport.

Pendant ses différentes séances, il a recueilli sur les sujets suivants les témoignages des messieurs mentionnés ci-dessous, savoir :

De John Lowe, écuyer, secrétaire du département de l'Agriculture, sur les opérations du département durant l'année, relativement à l'immigration.

Du professeur A. C. R. Selwyn, directeur du bureau géologique et d'histoire naturelle du Canada, sur les ressources minérales du Nord-Ouest, et les moyens à la portée des colons pour en tirer parti.

Du Dr. George M. Dawson, directeur adjoint du bureau géologique, pour plus ample éclaircissement du même sujet, et sur les ressources minérales et forestières, surtout en ce qui regarde la province de la Colombie Anglaise.

Du Dr. Robert Bell, directeur adjoint du bureau géologique, sur le même sujet, mais touchant spécialement la région de la Baie d'Hudson.

Du professeur Macoun, botaniste du bureau géologique, sur les avantages qu'offrent aux établissements, d'après les preuves apportées par la botanique, les parties du pays situés entre Gaspé et la région des Prairies, ainsi que la Colombie Anglaise.

Le comité présente les témoignages de ces messieurs sur ces différents sujets, comme partie de son rapport.

En ce qui regarde l'immigration, pendant l'année dernière, il appert du témoignage de M. Lowe, que les travaux du département chargé de cette matière ont été couronnés du plus grand succès.

Le nombre de colons immigrants en Canada pendant l'année a atteint le chiffre de 112,458; tandis qu'en 1881 (considérée comme une année remarquable) il n'était que de 47,991.

En sus de ceux qui se sont établis en Canada, 80,692 immigrants ont traversé le Canada pour se rendre à leur destination dans les Etats-Unis de l'Ouest.

Ce nombre est plus considérable qu'aucun de ceux rapportés depuis 1868 et démontre la popularité croissante de la route canadienne comme route directe de passage vers l'ouest du continent.

Il a été reconnu que les effets et les propriétés de toute espèce apportés en Canada pendant l'année par les immigrants et autres personnes employant leurs capitaux dans le Nord Ouest, ont une valeur d'au moins dix millions de piastres, sans compter la valeur beaucoup plus considérable encore pour la Puissance, des immigrants eux-mêmes, comme colons et producteurs, et aussi comme consommateurs d'articles payant des droits et de produits de nos fabriques; l'immigration est ainsi un encouragement pour nos industries manufacturières en même temps qu'elle contribue à l'accroissement du revenu des douanes et de l'accise du Canada.

La somme totale des dépenses du ministère de l'Agriculture pour effectuer un résultat aussi important durant l'année, est de \$346,422.74. Ce montant comprend les frais de toutes les agences permanentes d'immigration en Canada, dans le Royaume-Uni, et sur le continent européen.

Ces dépenses ont été plus fortes que dans l'année précédente ; elles étaient en 1881 de \$206,180.81.

Le coût *per capita* de l'immigration en 1882 n'a été toutefois que de \$3.08, chiffre beaucoup moins élevé que dans toutes les années précédentes.

Un fait remarquable dans les opérations de l'année qui s'est écoulée, est le nombre considérable et croissant des immigrants venant des Etats-Unis, tel qu'obtenu des registres d'arrivées, accompagnées d'entrées d'effets de colons, aux différents bureaux de douane. Le nombre de ces immigrants est de 30,554. En 1881, il n'était que de 15,404, et ce dernier chiffre était plus fort que celui d'aucune année précédente. Parmi ces arrivées en 1882 il se trouvait 20,857 canadiens contre 9,821 en 1881.

Ces faits sont des plus satisfaisants, et il y a raison de croire qu'ils indiquent l'établissement d'un courant régulier d'immigration résultant de deux causes. D'abord, l'attraction que produit l'ouverture d'immenses étendues de terres fertiles dans le Nord-Ouest canadien, et ensuite le développement de nos fabriques industrielles causé en partie par cette colonisation de nouveaux territoires.

A l'égard de la prétendue émigration rapportée à Port Huron, il est démontré par le témoignage de M. Lowe que bien que le bureau des Statistiques à Washington, réclame une immigration du Canada de 71,424, la différence entre les arrivées et les départs, c'est-à-dire entre le nombre de passagers traversant là pour aller du Canada à toutes les parties des Etats-Unis, et celui des passagers des Etats-Unis qui y traversent en route pour toutes les parties du Canada, n'a été que de 2,422 ; et les deux chemins de fer traversant à Port Huron, étant les seuls moyens de communication ouverts aux voyageurs d'un pays à l'autre, peuvent seuls nous fournir des chiffres dignes de considération.

Le comité est informé que les chiffres donnés ci-dessus sont extraits des registres des bureaux de chemins de fer, et ont été donnés d'une manière officielle ; l'assertion qu'une large émigration du Canada a eu lieu sur ce point ne paraît reposer sur aucune preuve.

Le comité a appris avec plaisir par le témoignage de M. Lowe que des mesures encore plus énergiques sont prises pour l'encouragement de l'immigration d'Allemagne et des Royaumes scandinaves, avec de bonnes apparences de succès.

Un très-grand accroissement de l'immigration irlandaise nous est promis, facilitée d'une part par le comité de M. Tuke et de l'autre par le gouvernement impérial.

Une particularité de cette immigration est qu'elle aura lieu, en grande partie, par familles, pour le placement et l'établissement desquelles le comité voit avec plaisir que tous les arrangements nécessaires ont été faits.

Il y a lieu de croire que cette immigration aura une grande valeur économique



pour le pays, parce qu'on a reçu l'assurance que ces familles seront choisies avec soin d'après leur aptitude à former des établissements.

Le témoignage du professeur Selwyn donne des informations intéressantes et de beaucoup d'importance touchant les dépôts de lignite et de houille dans la région des prairies, et dans la Colombie Anglaise.

Les renseignements donnés par ce monsieur sont le résultat d'un examen fait avec le plus grand soin. Les observations déjà faites justifient l'assertion que les dépôts de houille et de lignite dans la région des prairies sont d'une immense étendue.

On trouve du lignite dans les environs de Souris, et ce combustible devient de la vraie houille en se rapprochant des Montagnes-Rocheuses.

Ces dépôts s'étendent depuis la frontière jusqu'à la Rivière à la Paix. Ils sont situés très favorablement pour leur exploitation et leur charbon par le chemin de fer du Pacifique Canadien. Ces énormes dépôts paraissent régler la question du combustible pour le Nord-Ouest.

Le professeur Selwyn donne aussi des informations pleines d'intérêt touchant les gisements houilliers de la côte du Pacifique dans la Colombie Anglaise.

Le témoignage du professeur Selwyn indique la présence du pétrole dans une étendue considérable du pays, au Nord-Ouest, fait d'une grande importance, tant pour les colons qui vont s'établir dans ces régions, que pour le développement du commerce, si l'on considère la demande extraordinaire pour ce produit depuis quelques années dans les pays trans-Pacifiques.

Le professeur Selwyn mentionne la présence du sel dans le Nord-Ouest en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins d'une large population.

Quant aux autres informations données par le professeur Selwyn touchant l'or, le fer et autres dépôts de minerais, ainsi que les matériaux de construction, le comité renvoie à son témoignage.

L'étendue de l'expérience et les observations scrupuleuses du Dr G. M. Dawson, dans la Colombie Anglaise donnent un caractère d'intérêt tout particulier à son témoignage.

Sous le rapport de l'agriculture, cette province doit être considérée comme un pays montagneux, mais il est évident, d'après les faits exposés, que l'industrie agricole jouera un rôle très important dans son développement futur.

Le Dr Dawson évalue la superficie des terres propres à la culture, dans cette province, à l'est de la rivière Fraser, à environ 1,500 milles carrés, dont à peu près 500 milles peuvent être facilement mis en rapport.

Il existe de plus sur le plateau intérieur une vaste superficie de terres qui ne peuvent être utilisées aussi facilement à cause de leur éloignement de la route du chemin de fer du Pacifique Canadien. Il est de fait, en tout cas, qu'il existe une quantité de terres situées de manière à être établies immédiatement, suffisante pour y attirer une immigration très considérable, en même temps qu'il s'y trouve de grandes étendues de terrains favorables à l'élevage du bétail, terrains qui dans l'avenir deviendront précieux pour l'agriculture.

Les faits touchant le climat de la Colombie-Anglaise sont bien établis. Sur la côte elle jouit d'une température douce et égale, tandis que dans l'intérieur les conditions climatiques sont semblables à celles du continent, avec moins d'humidité, et un froid proportionné au degré d'altitude des terres.

Le témoignage du Dr Dawson démontre que la Colombie Anglaise possède de grandes richesses forestières. Les personnes intéressées dans cette matière peuvent consulter sa déposition qui paraît plus loin.

Le Dr Dawson a fourni au comité des informations complètes et précieuses touchant les très grandes ressources des pêcheries et des mines (or, fer et houille) dans la Colombie Anglaise. Il assure que les schistes aurifères de cette province sont les équivalents géologiques des roches aurifères de la Californie.

Il représente que la houille de la Colombie Anglaise possède une supériorité marquée sur celle que l'on obtient sur divers points de la côte occidentale, et à l'appui de cette assertion il a produit les résultats des essais faits par le département de la Guerre aux Etats-Unis. On a constaté que pour produire une quantité donnée de vapeur il fallait 1,800 lbs. de charbon de Nanaimo (Colombie Anglaise), 2,400 lbs. de Seattle (Territoire de Washington), 2,600 lbs. de celui de Coos Bay (Oregon), et 2,600 lbs. de charbon de Mount Diablo (Californie).

Ces essais qui, ayant été faits par le gouvernement des Etats-Unis, ne doivent pas avoir favorisé la Colombie Anglaise, montrent un pourcentage considérable en faveur de notre charbon, que confirme pleinement le prix élevé qu'il commande sur le marché de San-Francisco.

Le Dr. Dawson indique aussi l'existence de dépôts de minerai de fer de grande valeur dans des positions favorables à leur exploitation à cause de leur proximité des mines de charbon.

Il a une très haute opinion de la valeur de la vallée de la Rivière à la Paix comme pays agricole, et trouve dans cette vallée une superficie de 23,500 milles carrés, propres à l'agriculture, et plus spécialement à la production du blé.

Il croit que le climat en est aussi bon, et même meilleur qu'il n'est à Edmonton, sur la Rivière Saskatchewan, et il assure, relativement aux dangers de gelées en été, qu'il n'en a jamais vu d'assez fortes pour causer de dommage à ce grain dans sa croissance, quoique ses observations aient été recueillies dans une saison extrêmement défavorable, à l'époque où il y était.

Il dit que la région de la Rivière à la Paix est riche en or et en charbon, et il donne une description complète et lucide des dépôts de houille et de lignite existant dans les prairies, à l'est des montagnes Rocheuses, démontrant leur grande étendue; la valeur de cet article comme combustible augmente à mesure qu'il se rapproche de ces montagnes.

Le Dr. Bell, qui a employé six saisons entières à examiner les rives de la Baie d'Hudson et la contrée environnante, rapporte qu'il se trouve au sud et à l'ouest de la Baie de James une vaste étendue de terres qui, dans son opinion, va devenir tôt ou tard très précieuse pour l'agriculture. Il rapporte aussi qu'il a exploré toutes les

principales rivières et les routes que l'on suit en canot dans ces localités, et qu'il a fait des excursions dans l'intérieur afin d'examiner les roches et le sol, et qu'il y a trouvé ce que dans l'Ontario, on considérerait comme de bonnes terres et très bien boisées.

Il a observé de plus que les pêcheries, les minéraux et les bois de construction sur la Baie d'Hudson, et dans ses environs, sont suffisamment importants pour y attirer des établissements. Les particularités qu'il a données sur ces différents points ont présenté beaucoup d'intérêt.

En ce qui concerne le climat de cette région sous le rapport de l'agriculture, le Dr. Bell fait remarquer que le pays qu'il a décrit au sud et au sud-ouest de la Baie de James est sous la même latitude que le Devonshire et la Cornouaille, en Angleterre, et que les portions méridionales de cette région se trouve sous le même parallèle que la partie nord de la France. Cette latitude donnerait en été, bien entendu, une chaleur suffisante pour l'agriculture, mais avec de bien plus grands froids en hiver.

Quant à la longueur des saisons, le Dr. Bell nous a dit qu'il avait recueilli des notes exactes sur l'ouverture et la clôture de la navigation dans la rivière Albany depuis cinquante ans. La longueur moyenne de la saison ouverte était de six mois entiers. A la Factorie d'York, il dit qu'il a été tenu un registre de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Hayes, et que d'après ce registre, cette rivière a été ouverte pendant un terme moyen d'un peu au-delà de six mois. Il ajoute que la moyenne de la belle saison sur la rivière Nelson est encore plus longue.

Le temps de l'ouverture et de la clôture de la navigation dans les rivières fournit une indication importante sur la longueur des saisons; il est aussi d'un grand poids touchant la question de la navigation de la Baie d'Hudson elle-même. Le témoignage du Dr Bell a fourni beaucoup de détails intéressants sur cette question.

Relativement aux dépôts minéraux, le Dr Bell nous a dit que du minerai de fer en quantité inépuisable a été trouvé sur la côte orientale de la Baie et sur les îles, au nord, à partir du cap Jones. Ce minerai est d'une espèce qui a beaucoup de valeur, à cause de la grande quantité de carbonate de manganèse qu'il contient, ce qui le rend très propre à la fabrication de l'acier Bessemer. Mais il paraît exister des doutes sérieux sur l'existence de combustible en quantité suffisante pour sa fabrication sur les lieux. Le Dr Bell dit avoir vu des spécimens de charbon anthracite que l'on supposait exister sur Long Island, mais il ajoute que l'on ignorait en quelle quantité il s'y trouve.

Il produisit une longue liste de minéraux dont l'existence est connue dans cette région, et dont un grand nombre ont une importance commerciale; les circonstances, toutefois, ne sont pas favorables encore pour leur exploitation, quoiqu'elles puissent le devenir plus tard.

Les rapports géographiques de la Baie d'Hudson avec les parties centrales de la Puissance lui donneraient, naturellement, une très grande importance, si l'on acquérait la certitude que la navigation y est suffisamment régulière.

Ceci est une question qu'il serait désirable d'éclaircir complètement. L'opinion du Dr Bell lui-même est favorable. Il assure que la Baie proprement dite est aussi libre que l'est l'océan sous les mêmes latitudes, et que les difficultés de la navigation sont causées principalement par les glaces flottantes dans les détroits, que cependant, l'on prétend être toujours assez ouverts pour permettre le passage à des steamers.

Au nord du lac Supérieur, les explorations du Dr. Bell se sont portées sur un pays très étendu. Après avoir laissé derrière lui, à quelque distance, les rives irrégulières et accidentées du lac, il dit avoir trouvé un plateau d'une largeur d'environ 100 milles, qu'il donne comme très propre à la colonisation, et dont l'altitude est de 1,300 à 1,500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le témoignage du professeur Macoun contient beaucoup de renseignements d'un grand intérêt sur le caractère botanique de la région des bois, et de celle des prairies dans les parties du nord de la Puissance. Il soutient que la température dans les cinq mois de mai, juin, juillet, août et septembre décide pratiquement la question de capacité productive d'aucune partie du pays, si la qualité du sol est bonne, sans égard aux conditions météorologiques qui peuvent se présenter pendant les autres mois de l'année.

Il a fait et classifié des collections nombreuses de la flore de la Puissance, et il déclare que, sauf deux ou trois plantes rencontrées dans la partie marécageuse, et conséquemment la plus froide de la région de la Saskatchewan, la flore des prairies du Nord-Ouest indique une température plus sèche et plus chaude que celle de l'Ontario.

Et à l'égard des gelées d'été, qui ont été observées en certains endroits sur une grande portion du continent dans l'Amérique du Nord, il prétend que les causes de leur présence ne sont pas réellement climatiques, et n'ont que très peu de rapport avec l'élevation des terres; elles sont observées dans des localités humides et marécageuses où le drainage produirait de l'amélioration, et probablement un changement complet. La loi naturelle gouvernant cette matière étant apparemment celle au moyen de laquelle on obtient un refroidissement dans les contrées tropicales en enveloppant des bouteilles dans des linges humides; et quant aux gelées du printemps, M. Macoun dit qu'elles causent beaucoup plus de dommage aux Etats-Unis qu'en Canada.

M. Macoun ne pense pas qu'il soit probable que les variétés de pommiers et poiriers cultivées actuellement dans le Nord-Ouest puissent généralement réussir, mais il indique des procédés d'acclimatation qui seraient probablement suivis de succès. M. Macoun croit que les terrains désignés dans le Nord-Ouest sous le nom de "Terres Salées" seront dans l'avenir reconnues comme étant les meilleurs, et il n'a pas rencontré de conditions sous lesquelles l'aridité supposée des parties sud du territoire empêcherait la croissance du grain; cependant, il existe des portions de terrains dans lesquelles la mauvaise qualité du sol lui-même aurait cet effet.

Vers la fin de son témoignage, M. Macoun donna au comité touchant le poisson dans le Nord-Ouest, d'importants renseignements appuyés de quelques lettres qui

sont annexées à son témoignage ; il paraît certain que la quantité de poisson qui y existe est capable de fournir une proportion considérable des aliments nécessaires à la population.

Dans le but de fournir des informations certaines aux personnes désireuses de s'établir en Canada, relativement à la possibilité d'acheter des fermes sous culture dans les vieilles provinces de la Puissance, le comité a envoyé aux greffiers et autres officiers des townships ou paroisses une liste des questions suivantes :—

1. Y a-t-il des fermes à vendre dans votre township ou paroisse, et en quel nombre ?

2. Quel est le caractère du sol de ces fermes, leur grandeur, le nombre moyen d'acres défrichés, le caractère et l'importance des améliorations, et le prix par acre ?

3. Quel est le prix par acre des terres non améliorées, et pouvez-vous donner en général la valeur des améliorations sur une ferme ordinaire, soit de 100 acres ?

4. Quels sont les principaux produits cultivés dans vos environs ?

5. Pouvez-vous donner le rendement ordinaire par acre de terre assez bien cultivée, du blé, de l'orge, des pois et de l'avoine, des navets et du foin, et quelles facilités avez-vous pour l'élevage des animaux ?

6. L'eau est-elle bonne dans votre localité, et en avez-vous assez ?

7. Avez-vous une quantité suffisante de bois de chauffage et de construction, et quel en est le prix ?

8. Quelles facilités avez-vous en fait de marchés, villes, villages, églises, écoles et chemins de fer ?

9. Donnez le montant de taxes ordinaires — à l'exclusion des taxes spéciales pour chemins de fer ou autres entreprises — payables sur une ferme de 100 acres de terre, par exemple, et pourvue de bonnes bâtisses telles que maisons, granges, étables et autres structures semblables, avec environ 60 ou 80 acres défrichés et généralement essouchés ?

10. Quel est le montant de taxes spéciales à termes, imposées à titre de boni pour la construction des chemins de fer ou autres travaux publics, dans votre localité, et quand se termineront-elles ?

11. Les serviteurs et servantes sont-ils en demande dans votre voisinage, et la demande en est-elle considérable ?

12. Donnez les gages par mois — faisant la distinction des mois d'été et d'hiver — et par année, avec ou sans pension ?

13. Y a-t-il demande d'ouvriers ? et si c'est le cas, de quelle espèce ?

14. Veuillez aussi donner toute autre information dont la connaissance vous paraîtra devoir être utile au comité au point de vue de l'immigration, et particulièrement les raisons de la mise en vente des fermes.

Des réponses ont été reçues de quarante-quatre comtés dans la province d'Ontario, de vingt comtés dans la province de Québec, de douze comtés dans la Nouvelle-Ecosse, de sept comtés du Nouveau-Brunswick, et de deux des comtés de l'Île du

Prince-Edouard : d'après ces réponses le comité voit que des fermes sont offertes en vente dans toutes les provinces, et à des prix raisonnables. Qu'il y a une grande demande de serviteurs pour les fermes, et de servantes domestiques, à de bons gages. Que bien que la demande pour les ouvriers ne soit pas aussi urgente, un nombre considérable pourrait trouver de l'emploi.

Les raisons données par les cultivateurs qui offrent à vendre leurs fermes, sont le désir d'émigrer dans le Nord-Ouest et d'y obtenir une plus grande étendue de terres, et dans quelques cas, celui d'abandonner les travaux de l'agriculture après y avoir acquis une fortune suffisante.

Un sommaire (par comtés) des réponses reçues est annexé à ce rapport, et en fait partie.

M. Romaine a comparu devant le comité afin de donner des explications sur son cultivateur à vapeur (Steam Farmer), et sur un nouveau système d'établissements de chemins à rail dans les villes et townships, applicable aux régions des prairies.

Le comité regrette que la période avancée de la session dans laquelle l'exposé très-intéressant de M. Romaine a été fait, l'ait empêché de lui donner toute la considération que ce système peut mériter ; le comité est en conséquence incapable d'exprimer une opinion sur l'application de ce système dans l'état actuel des choses au Nord-Ouest.

Le comité avant de fermer son rapport reconnaît avec plaisir avoir reçu de M. Lowe, secrétaire du département de l'Agriculture une assistance très-utile, et des renseignements des plus importants.

Le tout respectueusement soumis.

P. WHITE, *président*.

Salle du comité, 17 mai 1880.

#### CHAMBRE DES COMMUNES, vendredi, 9 février 1883.

*Résolu*, Que des comités permanents de cette Chambre pour la présente session soient nommés pour les objets suivants, savoir :—

1. Privilèges et élections.
2. Lois expirantes.
3. Chemins de fer, canaux et télégraphes.
4. Bills privés.
5. Ordres permanents.
6. Impressions.
7. Comptes publics.
8. Banque et commerce.
9. *Immigration et colonisation*.

Lesquels dits comités auront pouvoir respectivement d'examiner et de s'enquérir de toutes matières ou choses qui pourront leur être envoyées par la Chambre ; de faire rapport de leurs observations ou opinions relativement à ces matières de temps à autre, et de faire quérir personnes, papiers et documents.

VENDREDI, 16 février 1883.

*Ordonné*.—Que M. Allen, M. Allison, M. Armstrong, M. Auger, M. Bain, M. Baker (Victoria), M. Barnard, M. Béchard, M. Bell, M. Benoit, M. Billy, M. Blondeau, M. Bolduc, M. Bourassa, M. Bryson, M. Burnham, M. Burns, M. Campbell (Renfrew),

M. Catudal, M. Cimon, M. Cochrane, M. Cockburn, M. Coughlin, M. Daly, M. Dawson, M. DeBeaujeu, M. Dickinson, M. Dugas, M. Farrow, M. Ferguson (Leeds et Grenville), M. Fisher, M. Fortin, M. Gagné, M. Girouard (Kent), M. Grandbois, M. Guilbault, M. Harley, M. Hawkins, M. Hay, M. Hickey, M. Homer, M. Hurteau, M. King, M. Kirk, M. Kranz, M. Labrosse, M. Mackintosh, M. McMillan (Huron), M. McMillan (Vaudreuil), M. McCraney, M. McNeil, M. Montplaisir, M. Orton, M. Paterson (Brant), M. Pinsonneault, M. Platt, M. Pope, M. Ray, M. Robertson (Hastings), M. Ross (Lisgar), M. Royal, M. Scott, M. Somerville (Bruce), M. Springer, M. Sproule, M. Sutherland (Sol Kirk), M. Taylor, M. Trow, M. Tyrwhitt, M. Vail, M. Watson, M. White (Hastings), M. White (Renfrew), M. Wigle, M. Wilson, M. Woodworth, M. Wright et M. Yeo, composent le dit comité d'*Immigration et Colonisation*, et que le quorum se composent de vingt-neuf membres,

(Certifié),

J. G. BOURINOT, *greffier*.

VENDREDI, 21 février 1883.

Ordonné : Que MM. Fairbank, Hesson et Houde, soient ajoutés au dit comité.

(Certifié),

J. G. BOURINOT, *greffier*.

MARDI, 6 mars 1883.

Ordonné : Qu'il soit permis au dit comité d'employer un sténographe pour prendre tels témoignages qu'il jugera nécessaire.

(Certifié),

J. G. BOURINOT, *greffier*.

## MINUTES DES TÉMOIGNAGES.

### LES OPERATIONS DU DEPARTEMENT DE L'IMMIGRATION.

SALLE DU COMITE,  
14 mars, 1883.

Le comité permanent d'Immigration et Colonisation s'assemble, M. P. White au fauteuil.

M. John Lowe, secrétaire du département de l'Agriculture, est appelé et examiné :

*Par le président :*

Q. Quel a été le trait caractéristique de l'immigration l'année dernière, j'entends l'année réelle—l'année civile ?—Tous nos travaux au département sont réglés sur l'année civile. Le trait le plus marquant de l'immigration dans l'année a été un redoublement d'activité et une augmentation dans le nombre d'immigrants pendant toute sa durée.

Q. Pouvez-vous donner le nombre d'immigrants arrivés ?—Oui. Le nombre total brut d'immigrants arrivés au Canada, pendant l'année civile a été de 193,150, dont 80,692 ont passé sur nos chemins de fer, en route pour les Etats de l'Ouest.

Comparé à celui de l'année précédente, dans laquelle il y avait eu aussi beaucoup d'accroissement, si on la met en regard des trois années qui précèdent, ce chiffre de 193,150 est opposé à 117,000 qui était celui du grand total des arrivages en 1881. Le total net des colons arrivés dans ce pays en 1882 est de 112,458.

Q. Quelle différence y a-t-il entre ces chiffres et ceux de l'an dernier et des années passées ?—J'ai déjà en partie répondu à cette question. L'augmentation a été excessivement marquée. Prenant les colons, qui forment le vrai point de comparaison, nous avons eu l'an dernier 112,458 contre 47,991 l'année précédente ; 38,000 l'année précédente ; 40,900 en 1879 ; 29,000 en 1878, et 27,000 en 1877. Tels sont les chiffres pendant les six dernières années. J'ai pris les chiffres ronds—les milliers laissant de côté les centaines.

Q. Vous parlez maintenant de ceux qui se sont réellement établis dans le pays ?—Oui ; des colons.

Q. Quel est le caractère de l'immigration ? En est-il allé un grand nombre au Nord-Ouest ?—Le caractère de l'immigration, considéré en général, a été très supérieur, et un très grand nombre des immigrants est allé au Nord-Ouest. Ce nombre est hors de toute proportion avec celui des années précédentes. Le total des arrivées dans le Manitoba et le Nord-Ouest, d'après les rapports des agents, c'est-à-dire, sans comprendre la Colombie-Britannique, a été de 70,532 contre 28,600 l'année précédente.

Q. Quelle est la nature des rapports reçus par le département concernant les colons dans les anciennes provinces et dans le Nord-Ouest ?—En général ils ont été très satisfaisants ; nous n'avons pas reçu de plaintes. S'il y avait quelque cause de plaintes sérieuses, ou quelques cas d'insuccès dignes de remarque, nous en aurions su quelque chose.

Q. Tous ceux qui sont arrivés ont-ils trouvé de l'emploi, et les demandes de travail ont-elles été satisfaites ?—Tous ont trouvé de l'emploi, à bons prix, et les demandes de travail n'ont pu être satisfaites.

Q. Quel est le coût de l'immigration comparé à celui de l'année précédente ?—Le coût total de l'immigration, y compris tous les établissements en Europe et en Canada a été de \$346,542—c'est-à-dire pour l'année civile. Nous tenons



nos comptes d'après l'année civile. Je mentionne ceci parce qu'il est possible que les chiffres que je donne ne correspondent pas exactement avec ceux de l'année fiscale dans les comptes publics ; mais si l'on fait une addition des deux séries de chiffres pendant un nombre d'années, ils s'accorderont entièrement.

Q. Vous n'avez pas répondu entièrement à cette question. Comment soutient-il la comparaison avec l'année précédente?—Quel est le nombre de publications distribuées par le département durant l'année, et quelle a été leur nature en général?—Le nombre de publications de toutes sortes distribuées par le département pendant l'année n'a pas été de moins de 1,957,575. J'ai une liste de ces publications, si le comité désire que je la lise.

Q. Je pense qu'il serait bien de lire cette liste de publications?—Il y avait 233,000 copies du discours du gouverneur-général à Winnipeg.

*Par M. Paterson (Brant) :*

Q. Pouvez-vous indiquer les prix à mesure que vous lisez?—Je n'ai pas apporté les prix en détail mais j'ai le prix total. Si le comité le désire, je puis apporter une liste en détail avec les prix ajoutés. Il serait peut-être bon d'expliquer au comité ici que les publications, qu'elles soient achetées ou imprimées par le département, sont payées à un taux fixé d'après ce que l'on appelle le tarif de l'Ontario et examinées par l'imprimeur de la reine. Nous n'achetons jamais une brochure d'auteur sans que le prix en soit établi par l'imprimeur de la reine. Il y avait 39,800 exemplaires d'une brochure intitulée "Ressources Minérales;" 30,000 brochures sur "Les Terres des Prairies;" 20,000 brochures sur "Les Ressources du Canada;" 98,000 brochures contenant le Rapport de M. Pringle, l'un des délégués des fermiers; 30,000 "Guides à Manitoba, de Macdougall;" 50,000 brochures, durant l'année civile, intitulées "Fausse Représentation Exposée" touchant le Nord-Ouest et le chemin de fer du Pacifique; 20,000 brochures sur "Le Nord-Ouest;" 25,700 brochures aussi en français, intitulées "La Puissance du Canada;" 10,000 exemplaires d'une brochure en flamand, pour circulation en Belgique; 222,917 cartes du Nord-Ouest en petits feuillets repliés; 225,125 cartes des terres à l'ouest du Manitoba, avec renseignements; 60,000 cartes de la Puissance; 157,275 cartes de Manitoba; 33,000 cartes du Territoire du Nord-Ouest; 11,000 cartes des terres du Manitoba; 61,000 cartes des terres du Nord-Ouest; 40,000 brochures relatives aux Townships de l'Est; 120,000 vues diverses; 50,000 "Fermes dans les prairies;" 110,700 cartes de l'itinéraire du Gouverneur Général, et 150,000 vues de fermes dans les Prairies, en allemand, formant la quantité que j'ai indiquée, à un coût total de \$96,144. Ceci comprend le papier et le fret, et toutes les dépenses se rattachant à ces publications, et donne, comme coût moyen de chaque article, \$2.86 centins chaque.

*Par le président :*

Q. \$56,000 est le coût total?—Oui, pour toutes dépenses y compris le fret.

Q. Quelle différence y a-t-il entre l'émigration d'Europe au Canada et celle aux États-Unis?—L'émigration d'Europe au Canada a été marquée par un très-grand pourcentage d'accroissement, c'est-à-dire de 50 pour cent, sur l'année précédente, et de 90 pour cent, sur l'année 1880. L'immigration aux États-Unis durant l'année n'a augmenté que de 3½ pour cent, de sorte que l'augmentation ici a été beaucoup plus rapide qu'aux États-Unis, quoique le nombre d'immigrants dans ce pays soit, bien entendu, beaucoup plus grand qu'au Canada.

Q. Pouvez-vous donner le nombre de ceux qui sont allés du Royaume-Uni aux États-Unis, pendant l'année?—Le nombre de passagers qui sont partis de tous les ports du Royaume-Uni pour les États-Unis, en 1882, suivant le rapport de M. Griffin, de la chambre de commerce, a été de 295,539 sur un grand total de 413,288 pour toutes destinations. L'excédent d'émigrants sur les immigrants, parmi les personnes d'origines britannique et irlandaise, qui sont allés aux États-Unis en 1882, a été de 153,435. Le nombre total d'arrivages d'immigrants au port de New-York, pour l'année fiscale de 1882, suivant le rapport de M. Nimmo du bureau de Washington, a été de 502,171. Ces chiffres indiquent que l'immigration aux États-Unis du continent européen est très grand.

Q. Quel est le montant des valeurs apportées dans le pays par les immigrants ?  
 —Le montant des valeurs apportées dans le pays par les immigrants est très considérable. J'en ai le chiffre dans ces papiers. Au moyen des entrées d'effets de colons faites aux bureaux de douane, un montant de \$925,612 a été relevé, et les agents, d'après les informations qu'ils ont pu recueillir sur les montants d'argent apporté, ont fait rapport d'un total de \$2,245,899, ce qui forme en tout \$3,171,501. Ces chiffres toutefois ne représentent qu'une faible proportion des capitaux apportés en ce pays pour y être employés en placements de diverses manières, dans le Manitoba et le Nord-Ouest durant l'année. Il est connu qu'environ \$8,000,000 avaient déjà été déposés dans les banques de Winnipeg vers le milieu de l'année. Ce n'est donc pas exagérer que de dire que \$10,000,000 ont été apportées en Canada comme résultat direct des travaux d'immigration se rattachant à l'établissement du Nord-Ouest.

Q. Vous recevez un état du nombre de colons venant des Etats-Unis avec les entrées de leurs effets, n'est-ce pas ?—Oui, et à propos de ceci, je dois expliquer que par suite d'un arrangement à cet effet, le département des douanes donne au département de l'agriculture, sur blancs imprimés et fournis par celui-ci, certains renseignements en rapport avec les entrées d'effets. Ces formules nous donnent le nombre d'adultes mâles et femelles, le nombre d'enfants, la nationalité, les lieux d'où ils viennent, et ceux de leur destination. Ces entrées forment, en conséquence, un registre réel et nominal, et sont aussi précises que possible. Le nombre d'entrées d'immigrants venant des Etats-Unis, durant l'année, ainsi recueilli, n'a pas été de moins de 30,541. Ce chiffre est plus élevé qu'il ne l'a jamais été précédemment. L'année d'aujourd'hui il était de 15,000; de 10,000 en 1880, de 9,700 en 1879; de 11,400 en 1878; de 11,000 en 1876, et de 8,160 en 1875. J'ai laissé de côté les fractions, et n'ai donné que des chiffres ronds pour être plus bref.

*Par M. Hesson :*

Q. Les officiers de douane sont-ils payés tant par famille pour fournir cette information ?—Non, ils le font comme partie de leur devoir, à la requête du ministre des douanes. Les officiers de douane canadiens ne retirent aucun émolument des entrées d'effets d'immigrants.

Q. S'ils recevaient tant de l'entrée, comme c'est le cas aux Etats-Unis, ces entrées ne seraient pas aussi exactes ?—Elles ne le seraient probablement pas. La paie dont parle M. Hesson est un honoraire de 90 cts, payé à Port Huron par entrée d'effets de colons. Il n'y a rien de ce genre en Canada.

Q. Vous pensez que les chiffres que vous avez donnés doivent être corrects ?—Je ne doute nullement qu'ils ne soient corrects. Ils sont extraits d'un enregistrement nominal.

*Par le président :*

Q. Recevez-vous aussi des rapports de vos agents aux ports d'entrée ?—Autrefois, avant l'adoption du récent système d'obtenir ces rapports, les agents passaient aux différents bureaux de douane et recueillaient dans les livres le nombre de personnes venant des Etats-Unis qui y avaient fait entrer des effets.

*Par M. Farrow :*

Q. Vous avez parlé du coût—du coût en bloc de l'immigration. A combien se monte-t-il par tête ?—Il est bien entendu qu'une nombreuse immigration signifie moins de dépenses *per capita*. Le coût brut *per capita* n'a été que de \$3.08, c'est-à-dire en comprenant tous les immigrants; ou, si l'on en distrait ceux qui sont arrivés en faisant entrer des effets de colons, comme cela a été fait quelquefois, le coût reviendrait à \$4.23; mais mon opinion personnelle est qu'il vaut mieux prendre le nombre total des immigrants pour en établir le coût *per capita*. Ce calcul comprend non-seulement les sommes d'argent dépensées immédiatement pour les immigrants ou pour leurs besoins, mais encore les frais de tous les établissements permanents ou autres tant en Canada qu'en Europe.

*Par M. Sproule :*

Q. Avez-vous quelque moyen de vous assurer du nombre qui s'est établi dans chaque province ?—Nous ne pouvons le faire qu'approximativement. En déduisant

les colons qui sont restés à Québec d'après le rapport de M. Stafford, nous trouvons sur 44,800 une balance de 31,032, dont la plus grande partie sont allés dans l'Ontario. Quelques-uns d'entre ces derniers sont allés au Nord-Ouest. Au Pont Suspendu, sur le nombre considérable de 64,000 qui sont arrivés par cette voie, la plus grande partie étaient des passagers se servant de la route canadienne pour se rendre aux Etats de l'Ouest. Mais sur ce nombre 5,779 étaient des colons pour l'Ontario généralement. Au port de Saint-Jean, N.-B., 1,431 furent reçus, *viâ* Portland, Me., il en est venu 4,369, et au port de Montréal, *viâ* Boston et New-York, 8,424. Au Manitoba il en est entré 14,525, outre ceux qui sont arrivés à Québec et ceux partis de la province d'Ontario, des immigrants venant des Etats-Unis réellement.

*Par le président :*

Q. Presque tous se sont établis dans le Nord-Ouest?—Oui, dans le Manitoba et au Nord-Ouest.

*Par M. Kirk :*

Q. Entendez-vous dire qu'ils étaient citoyens des Etats-Unis?—J'entends dire que ces 14,525 personnes venaient des Etats-Unis et je n'ai aucun doute que beaucoup d'entre eux étaient citoyens américains. Nous avons distrait de ce nombre 17 pour cent pour les voyageurs et la population flottante, ce qui laisse une immigration nette de 12,046 venant des Etats-Unis, depuis Emerson à Fort Benton où, d'après nos informations, il en est entré 1,200. Les terres de l'Ouest nouvellement ouvertes ont attiré beaucoup d'immigrants du Wisconsin et d'autres Etats de l'Union.

*Par M. McNeil :*

Q. Avez-vous quelques moyens de connaître d'une manière certaine le nombre de Canadiens qui sont allés aux Etats-Unis pour y résider?—Nous n'avons pas de chiffres en réponse à cette question, pour toute la ligne des frontières. On voit par les rapports du bureau des statistiques à Washington qu'un très-grand nombre de Canadiens sont entrés aux Etats-Unis par Port Huron, mais ces chiffres sont incorrects—de fait, ce sont de grossières exagérations, et j'ai raison de le croire puisque j'ai fait une investigation particulière à ce sujet.

Q. A combien en portez-vous le nombre?—Le nombre total, c'est-à-dire la balance d'émigration du Canada, pendant l'année fiscale finissant en juin dernier, était au-dessous de 2,500.

*Par M. Bain :*

Q. Quels étaient les chiffres de M. Nimmo—le total?—Son rapport donne le total de l'émigration du Canada aux Etats-Unis, durant l'année fiscale, pour 1882, comme étant de 98,308, et porte le nombre d'émigrants entrés à Port Huron à 71,424.

*Par M. Wilson :*

Q. Voulez-vous expliquer au comité comment vous arrivez à la conclusion que le nombre n'en excède pas 2,000?—J'ai dit au-dessous de 2,500.

Q. Lorsque les chiffres indiquaient un bien plus grand nombre?—Oui, les chiffres élevés que j'ai donnés au comité.

Q. Sur quoi basez-vous votre assertion?—Voici la chose: Les seuls moyens de voyager en nombre, en passant par Port Huron, se composent du Grand-Tronc de chemin de fer, et de l'embranchement à Sarnia du chemin de fer Grand Occidental. Le nombre des passagers par ces deux routes est entré très-exactement. Les compagnies connaissent dans leurs bureaux d'audition les points exacts où les billets de passage ont été délivrés, et les ont arrangés par tableaux. C'est de là que viennent les chiffres que je vous ai donnés, en omettant les fractions de centaines, c'est-à-dire, la différence nette des passagers partant du Canada ou y arrivant, par ce point.

Q. Vous savez qu'il existe une autre route suivie par un grand nombre d'émigrants arrivant en Canada ou en partant—c'est-à-dire le chemin de fer du Sud du Canada, traversant à Amherstburg? Vous n'avez pas compris ceux-ci dans votre calcul?—Non, l'état que j'ai donné ne concerne que Port Huron, mais quand vous avez déduit 71,000 de 98,000, les chiffres restant ne laissent pas grand chose pour une émigration brute et beaucoup moins encore pour une balance d'émigration nette.

*Par M. McCraney :*

Q. Avez-vous quelque moyen de connaître s'il y a eu une émigration considérable du Manitoba dans le Dakota ou dans quelques autres des États de l'Ouest?—Je n'en ai pas les chiffres, mais il doit y en avoir eu, sans doute. Le rapport de M. Nimmo réclame une émigration dans le Minnesota, pour l'année fiscale, de 1,164. Je ne sais pas précisément ce que ces chiffres représentent, mais ils paraissent être réclamés par les États-Unis comme étant l'immigration au Minnesota.

Q. Et il n'y en a pas pour le Dakota?—Je ne vois aucun chiffre pour le Dakota, dans l'état imprimé que j'ai devant moi, mais les chiffres que j'ai donnés peuvent peut-être représenter les émigrants du Manitoba. Ils entreraient aux États-Unis par le chemin de fer dans le Minnesota, d'où il pourraient passer dans le Dakota, en traversant la rivière; mais je ne sais si c'est là ce que signifient ces chiffres. Je donne simplement au comité ceux que je trouve dans l'état de M. Nimmo.

*Par M. Watson :*

Ces derniers chiffres indiquent l'émigration du Manitoba au Minnesota?—Le Minnesota touche à la frontière du Manitoba, on peut croire qu'il en est ainsi.

Q. C'est le nombre total réclamé comme venant du Manitoba?—Il n'y a pas d'autres chiffres dans l'état de M. Nimmo qui peuvent y avoir rapport. Je veux dire la feuille-bulletin que j'ai sous les yeux.

*Par M. Wilson :*

Q. Vous mentionnez Port-Huron comme étant le point principal par où les émigrants sortent du Canada. Je suppose que vous entendez par là ceux qui habitent la province d'Ontario, parce qu'il est certainement difficile de croire que ceux de Québec seraient tentés de monter à Port-Huron ou Amherstburg pour y traverser, et quand vous dites que 2,000 seulement ont quitté le Canada pour aller aux États-Unis, vous ne comprenez que ceux qui ont traversé à Port-Huron. Qu'avez-vous à dire de ceux qui partent du Bas-Canada?—Je crains, d'après les termes de cette question, de ne pas m'être expliqué clairement. J'ai parlé seulement et d'une manière toute spéciale de Port-Huron; et j'ai dit que vu le nombre considérable, 71,424, réclamé à ce point, j'avais cru qu'il n'était pas très utile de se donner beaucoup de trouble concernant la différence entre ce total et 98,000. C'est un fait certain, cependant, que des personnes vont dans l'ouest et traversent à Port-Huron, non-seulement de Québec, mais même des provinces maritimes.

*Par M. McNeill :*

Q. Vous en concluez qu'au lieu de ce montant, 2,000 ou 3,000 serait le chiffre correct?—Oui, c'est-à-dire la différence nette est au-dessous de 2,500 au point que j'ai mentionné. Le chiffre exact est 2,422.

*Par M. Paterson (Brant) :*

Q. Pensez-vous que les autorités des États-Unis enregistreraient de propos délibéré, comme étant entrés dans un port, des hommes qui n'y seraient pas entrés?—Je préférerais que le comité tirât ses propres conclusions des chiffres. J'ai acquis dans le cours de mon investigation personnelle, la connaissance de certains faits que je ne me crois pas libre d'exposer ici, pour des raisons particulières à ceux qui m'ont donné ces informations, et conséquemment je préfère ne pas entrer dans une question de ce genre, mais présenter des chiffres seulement. Bien que le bureau de Washington réclame pour l'année fiscale finissant le 30 juin, une émigration du Canada, par la voie de Port-Huron, de 71,424, je dis que la différence nette de tous les passagers en faveur des États-Unis est de 2,422.

Q. Je suppose que vous allez vous désister de votre objection à répondre, et nous dire tout ce que vous savez?—A la requête du ministre de l'agriculture j'ai fait une investigation sur cette émigration, et j'ai dressé un rapport dans lequel j'ai exposé tous les faits d'une nature publique. Je ne me crois pas libre de publier des faits obtenus dans des conversations privées.

Q. Vous n'avez pas fait votre rapport cette année?—Oui, et mon rapport est maintenant dans les mains du ministre de l'agriculture et sera probablement mis devant le comité.

Q. Y a-t-il d'autres preuves que celles dont vous avez parlé?—Oui, je les ai données en détail dans mon rapport. Les chiffres que j'ai obtenus des chemins de fer sont confirmés par leur comparaison avec les rapports du recensement des Etats-Unis. Nous n'avions pas encore ces rapports de recensement quand j'ai fait le rapport dont j'ai parlé. Le compendium du recensement des Etats-Unis pour 1880 vient de paraître. Nous sommes maintenant capables de faire la comparaison du nombre des personnes de nationalité canadienne qui se trouvent dans les différents Etats, et le tout s'accorde parfaitement. Il n'y a pas d'émigration, pratiquement parlant, à Port-Huron—pas d'émigration nette. Je n'entends pas dire, qu'en certaines saisons de l'année, un nombre considérable de canadiens ne va pas aux chantiers de bois de construction—à Chicago—mais ils en reviennent, et quand vous mettez ces chiffres ensemble, la balance est de 2,422.

*Par M. Bain :*

Q. Relativement aux chemins de fer en cet endroit, vous rappelez-vous approximativement le nombre de passagers qu'ils disent avoir transportés aux Etats-Unis?—Le nombre en est très considérable. Le total est de 118,387.

Q. Je suppose que c'est sur cette base, toutefois, que vous arrivez à votre évaluation du nombre transporté au Canada ou au dehors?—Oui, de la manière que j'ai expliquée. Le nombre de passagers transportés dans chaque direction n'est en aucune manière une supposition, mais un fait absolu prouvé par les registres tenus à cet effet.

*Par M. Kranz :*

Q. Avez-vous, outre la douane, d'autres moyens de vous assurer du nombre d'immigrants arrivant par la route de New-York et du Pont Suspendu?—Oui, quant à l'immigration d'Europe. Le nombre d'immigrants qui arrivent par New-York et le Pont Suspendu est recueilli par l'agent de la Puissance à Hamilton. Il l'obtient des officiers du chemin de fer.

Q. Vous n'avez pas d'interprète ou agent parlant différentes langues au Pont?—Pas au Pont, nous en avons à Hamilton.

Q. Le Pont Suspendu est l'endroit où la plupart d'entre eux font leur entrée, et je sais que j'en ai fait venir en Canada plus de 100 l'an dernier, et je crois que vous n'aviez aucun moyen de vous assurer de leur arrivée?—S'ils sont passés par Hamilton ils ont été entrés par l'agent.

Q. Lorsqu'ils arrivent au Pont, leur bagage est examiné et ils sont envoyés en avant comme passagers ordinaires?—Ils vont à Hamilton où ils sont inscrits.

*Par M. Trow :*

Q. Combien de citoyens américains se sont établis au Manitoba?—Le nombre total d'entrées des Etats-Unis a été de 14,525.

Q. Avez-vous quelque moyen de connaître avec certitude si ce sont simplement des passagers en voyage ou des colons *bona fide*?—Nous n'avons pas de moyens de nous assurer de ceci avec précision, mais nous avons distrait 17 pour cent pour les passagers de cette classe, et nous donnons ce chiffre non pas comme étant obtenu de registres, mais comme résultat d'un comptage aussi exact et aussi honnête qu'il peut être fait. Nous avons eu sur les trains au port d'Emerson un agent, M. Woodman, qui a été employé à cette fin depuis plusieurs années. Il examine chaque train, et fait un compte exact, crayon en main, demandant aux passagers quelle est leur destination. Nos chiffres d'entrées au Manitoba à Emerson sont obtenus de cette manière.

Q. Savez-vous que des jeunes gens, portant peu de bagages, débarquent là dans l'intention d'y faire des achats et s'en retournent?—Ils sont compris dans la déduction de 17 pour cent que nous faisons.

(M. Trow exprime ici au comité qu'il ne croit pas que 14,000 citoyens des Etats-Unis se soient établis au Manitoba durant l'année 1882.)

Q. Où ces immigrants se sont-ils établis principalement?—Je ne puis indiquer où ils se sont établis. L'état que je produis n'a rapport qu'aux entrées sur deux points, à Emerson et à Fort Benton pour les grandes fermes à bestiaux. Je crois

devoir expliquer à propos de la remarque de M. Trow que je n'ai pas dit qu'il y avait eu une immigration nette de 14,525 citoyens américains à ces points, mais que c'était le nombre de personnes qui y étaient entrées venant des États-Unis; et que 17 pour cent en avait été retranché comme population flottante, laissant un chiffre net de 12,056, et qu'un grand nombre de ceux-ci étaient citoyens américains.

*Par M. Wilson :*

Q. Mais les remarques de M. Trow donnent l'impression qu'aucune preuve écrite définie n'existe touchant le nombre ou la nationalité des personnes, ou de celles qui devaient probablement s'y établir?—J'ai dit que ce nombre n'avait pas été obtenu au moyen de registres tenus à cette fin, mais d'un simple comptage fait aussi exactement et honnêtement que possible. Il est impossible, dans les circonstances, d'en faire une matière d'enregistrement absolu, tel que le sont les entrées de douane ou le système d'enregistrement pratiqué à Québec ou à Castle Garden. On s'assure de la nationalité cependant.

*Par M. Paterson (Brant) :*

Q. En déduisant les entrées aux États-Unis par Port-Huron, quel est le chiffre représentant le nombre de Canadiens qui sont allés aux États-Unis—24,000 avez-vous dit?—C'est 26,884.

Q. En retranchant Port-Huron, il reste 26,000 pour tous les autres points?—Environ.

Q. Si les États-Unis réclament 71,000 pour un port et qu'il soit prouvé que le nombre ne devrait être que de 2,000, peut-on faire la même proportion pour les autres 26,000?—Non, je ne le pense pas, en aucune manière.

Q. Alors on suit un système différent pour faire ces entrées dans les autres ports des États-Unis?—Je suis allé à deux ou trois de ces ports, et j'ai pris des informations minutieuses. Je ne pense pas qu'il existe nulle part un système dont on puisse attendre un résultat exact, mais en nul autre endroit on ne rencontre l'exagération grossière dont l'existence est certaine à Port-Huron.

Q. Les officiers à Port-Huron reçoivent-ils des instructions différentes du gouvernement?—Je ne pense pas qu'il y ait aucune différence dans les instructions reçues de Washington.

Q. Ou quelque différence dans les formules en blanc?—Non, mais les entrées d'effets d'immigrants dans les ports de l'intérieur des États-Unis devraient égaler les entrées des mêmes effets faites par notre douane, et je pense qu'une comparaison de ces entrées serait très intéressante, si on pouvait obtenir ces documents aux États-Unis de la même manière qu'on les obtient ici, mais je n'ai pas pu me les procurer, et je ne crois pas qu'ils soient publiés nulle part.

Q. Les officiers de Port-Huron violent donc de propos délibéré—ils doivent le faire s'il y a erreur de 69,000 sur 71,000—les instructions d'après lesquelles ils doivent agir?—Je me borne à dire que le fait d'exagération est indubitable et prouvé.

Q. Et à un tel point?—Oui; un moyen de s'en assurer a été pris pendant quinze jours environ au mois d'août. Une taxe de 50 centins était perçue à ce point, Port-Huron. Elle aurait dû produire autant de fois cinquante centins qu'il y avait d'immigrants. Il aurait été nécessaire de la prélever sur tout passager venant du Canada, et même beaucoup plus pour arriver à leurs chiffres. Cette taxe fut perçue, de fait, sur un train de voyageurs en excursion dans le mois d'août. Un rapport du fait fut publié dans le *Globe* de Toronto, les passagers se plainquirent hautement, et l'argent fut remboursé par la suite. Presqu'aussitôt après, un ordre fit cesser la perception de cette taxe.

Q. Et le nombre de 26,000 pour les autres points est-il correct?—Il peut l'être pour l'émigration en gros, mais il y a l'immigration à déduire.

Q. Il semble que l'émigration de Québec et des provinces maritimes est beaucoup plus considérable que celle de l'Ontario?—Je ne suis pas prêt à répondre à cette question. Le recensement des États-Unis fournit des indications pour toute la période de dix ans.

*Par M. Trow :*

Q. Vos agents tiennent-ils compte des retours du Manitoba ? Les membres de la presse sont-ils comptés comme colons ? —La seule manière de se rendre compte des arrivages est celle dont j'ai parlé, une déduction de 17 pour cent est faite pour les personnes qui en reviennent, et quelques-unes de celles qui semblent en apparence revenir, le font simplement pour venir chercher leurs familles ; il arrive souvent, surtout dans l'Ontario, qu'un homme parte seul de sa famille pour se choisir une ferme et remplir les formalités nécessaires, il revient ensuite pour y transporter sa famille.

Q. Est-il probable que beaucoup d'Américains entrent au port-d'Emerson et prennent cette route pour aller s'établir dans le nord du Dakota, et qu'ils soient entrés à notre crédit ? Vous savez que c'est la route généralement suivie ?—Je ne puis pas répondre à cela.

Q. Ils vont à Emerson, à West Lynne, se dirigent vers la frontière nord du Dakota, et s'établissent dans ce territoire, et ces personnes sont portées à notre crédit comme colons s'établissant dans notre pays ?—Je ne puis dire jusqu'à quel point cela peut se produire, mais je ferai remarquer que l'émigration des États-Unis—j'ai spécialement mentionné celle du Wisconsin—ressemble à celle qui se produit dans les anciennes provinces d'Ontario et de Québec. Un cultivateur a des fils, sa ferme est peu étendue, et les fils s'en vont à la recherche d'aventures. Cette classe est attirée partout où les terres ouvertes aux établissements offrent le plus d'avantages.

*Par M. Kirk :*

Q. Avez-vous quelque moyen de savoir quel est le nombre de canadiens émigrant de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick aux États-Unis et le nombre de citoyens américains émigrant dans ces provinces ?—Il y a les registres tenus par les compagnies de chemins de fer sur ces routes. Les allées et venues des émigrants et immigrants sur les routes principales sont partout enregistrés.

Q. Sur les chemins de fer et bateaux à vapeur ?—Oui. M. Johnson a fait pour l'avant-dernière année un rapport spécial donnant le chiffre pour la Nouvelle-Ecosse ; la balance n'était pas très considérable. Nous avons aussi recueilli cette année à ce sujet, quelques chiffres qui montrent une balance réelle très légère à présent.

*Par M. Watson :*

Q. Vous tenez compte de ceux qui vont au Nord-Ouest sur les trains d'émigrants ?—Nous prenons tous les passagers.

*Par M. Kirk :*

Q. Voulez-vous dire que dans les provinces maritimes vous tenez compte de ceux qui vont et viennent sur les vaisseaux ?—Non ; mais je pense que l'émigration par navires voiliers doit être bien légère. Il est impossible de se procurer des chiffres absolument exacts à ce sujet.

*Par M. Watson :*

Q. Ce doit être une affaire de conjectures à peu près. Vous parlez de 14,000 immigrants venant du Minnesota et du Dakota ?—Non pas du Minnesota et du Dakota seulement, mais de toutes parts.

*Par M. Fisher :*

Q. J'ai compris que les chiffres étaient de 71,000 à Port-Huron et de 24,000 pour les autres points ?—98,000 pour tous les ports, et 71,000 à Port-Huron.

Q. Pouvez-vous nous donner quelques informations touchant les ports des États-Unis où vont nos émigrants, et indiquer quelle est la destination des 27,000 autres émigrants ?—J'ai ici le rapport de M. Nimmo sur l'immigration totale par ports. Je vais donner ses chiffres. Le témoin lit ce qui suit : Baltimore, 41,739 ; Boston, 58,188 ; Détroit, 20,494 ; Huron, 71,424 ; Minnesota, 1,164 ; Nouvelle-Orléans, 3,142 ; New-York, 502,171 ; Orégon, 7,368 ; Passamaquoddy, 3,148 ; Philadelphie, 36,284 ; Puget Sound, 1,174 ; San Francisco, 32,668 ; tous les autres districts, 10,039, formant un total de 789,003.

Q. J'entends l'émigration du Canada aux États-Unis. Les chiffres que vous

donnez doivent s'appliquer à l'Europe? Il y a 27,000 personnes qui sont allées aux Etats-Unis par d'autres routes que celle de Port-Huron. Je voudrais des informations touchant celles-ci?—Les chiffres que j'ai donnés sont ceux de l'immigration de tous points, y compris le Canada. Ces 27,000 sont en chiffres ronds une soustraction de deux totaux. Le grand total supposé de l'émigration du Canada était de 98,308, et celui des émigrants entrés à Port-Huron 71,424.

Q. Ces chiffres sont les grands totaux à ces ports. Je veux avoir le nombre de Canadiens entrés aux différents ports?—Trois ports dans ce tableau pourraient représenter les émigrants du Canada. Ces trois ports sont donnés comme suit : Détroit, 20,494; Port-Huron, 71,424; et Minnesota, 1,164. Ils ne formeraient pas un total de 98,308. La balance doit être comprise sous l'item "tous les autres districts."

Q. Existe-t-il quelques documents du Vermont ou du New-Hampshire indiquant le nombre de Canadiens de la province de Québec passés aux Etats-Unis?—Je suppose qu'ils sont groupés à l'item "tous les autres districts."

Q. Nous savons qu'il est de fait qu'il y a une forte émigration de Canadiens-français de la province de Québec aux Etats-Unis?—Il y en a eu.

Q. Il y a eu beaucoup de discussion quant à ceux qui reviennent ou qui y demeurent, et je voudrais savoir si vous avez quelques statistiques pouvant nous fournir des informations sur cette matière?—Je n'ai pas de chiffres concernant ce mouvement, mais on peut arriver à des résultats assez satisfaisants en comparant les recensements des Etats-Unis. J'ai indiqué ces résultats dans le rapport dont j'ai parlé. Quant au retour des Canadiens français au Canada on trouve des faits intéressants en examinant les rapports canadiens des entrées d'effets de colons.

Q. Au retour?—Oui. Dans la province de Québec 12,320 Canadiens sont inscrit avec des entrées, semblables durant l'année.

Q. Revenant au pays?—Oui, et ces chiffres sont extraits des entrées à la douane.

*Par M. Auger :*

Q. Vous est-il possible de dire combien ont émigré par le "Vermont Central" à Sainte-Anne?—Nous avons le grand total de ceux qui ont pris des billets de passage pour l'aller ou le retour, mais nous ne pouvons séparer les immigrants des passagers autrement qu'en trouvant la balance.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Vous avez mentionné les immigrants dans le Manitoba et le Nord-Ouest "sans comprendre la Colombie anglaise." Connaissez-vous ou avez-vous quelque moyen de connaître combien d'immigrants, outre le nombre dont vous avez parlé, sont réellement entrés dans la Colombie anglaise?—Nous avons obtenu un rapport de M. Trutch. Il donne le nombre d'immigrants entrés dans la Colombie anglaise pendant l'année civile comme étant de 13,927 dont 7,727 Chinois. Nous envoyâmes ensuite une dépêche télégraphique au percepteur de la douane afin d'avoir un chiffre d'après ses entrées. Les chiffres de M. Hamlin élèvent un peu le nombre des Chinois, mais on a cru devoir s'en rapporter à l'état fourni par M. Trutch. Il y avait peu de différence.

Q. Quant aux nombreuses publications, près de 2,000,000, imprimées afin de répandre les renseignements et de faciliter l'immigration au Canada généralement, quelle proportion des \$56,000 dépensées pour cette matière a-t-elle été dépensée directement dans le but d'encourager les émigrants à aller s'établir dans la province de la Colombie anglaise?—Dans tous nos "Guides" ou "Manuels" généraux, nous avons toujours fait insérer un chapitre sur la province de la Colombie anglaise, lui donnant autant, et je crois même plus de prééminence qu'aux autres provinces, mais nous n'avons pas eu de brochure spéciale. Le département, toutefois, se propose de faire imprimer une publication concernant spécialement la Colombie anglaise.

Q. Pendant les dix dernières années, combien d'argent a-t-il été dépensé directement dans le but d'aider l'immigration dans cette province de l'Ouest?—Il n'a pas été dépensé d'argent directement afin d'aider les immigrants à traverser le continent; mais, quant à la dissémination de renseignements sur cette province, chaque brochure générale publiée depuis 1870 a contenu un chapitre à ce sujet, et les informations demandées à l'égard de cette province sont très fréquentes. La difficulté touchant c tte



immigration est la dépense nécessaire pour se rendre là. Les immigrants venant du Royaume-Uni, qui ont l'intention d'aller dans la Colombie anglaise, ont les mêmes avantages, quant à l'assistance donnée pour traverser l'océan, que tous les autres.

Q. Doit-on publier prochainement une carte de la Colombie anglaise ou quelque brochure d'un certain volume concernant cette province seule?—Le département a l'intention de publier une telle brochure—pas très-volumineuse—et d'en faire circuler un grand nombre. La brochure contiendra une carte géographique.

*Par M. Allen :*

Q. Dois-je comprendre que le rapport ne donne que 1,100 comme étant le nombre d'émigrés du Canada à Duluth, Minnesota?—Non, je ne sais pas si ce chiffre s'applique à ce point. J'ai dit que M. Nimmo, dans son rapport au secrétaire du Trésor, en date du 31 janvier dernier, donnait le nombre de 1,164 comme étant celui des arrivages dans le district douanier du Minnesota.

Q. Il y a deux lignes de bateaux à vapeur allant à Duluth, l'une de Collingwood, et l'autre de Owen Sound, et elles transportent des milliers d'émigrants chaque année? En est-il tenu aucun compte?—Quant à ceux qui vont au Manitoba, ils sont comptés à Emerson. Ceux-ci y sont compris. Le nombre des passagers transportés par les bateaux à vapeur peut être facilement obtenu.

Q. Parmi les 1,100?—Je n'ai aucun moyen de m'assurer de cela. Je dis simplement que les officiers américains donnent 1,164 comme le nombre d'immigrants arrivés au Minnesota.

*Par M. Kirk :*

Q. J'ai compris que vous dites que 26,000 émigrants sont rapportés comme étant passés aux Etats-Unis outre ceux de Port Huron?—26,884 suivant l'état fourni par le bureau de Washington.

Q. Pouvez-vous dire combien, parmi ceux-ci, sont partis de la Nouvelle-Ecosse?—Je ne peux pas le dire. Il est impossible de répondre à cette question si ce n'est en comparant les arrivées et les départs de passagers sur les lignes de communication entre la Nouvelle-Ecosse et les Etats-Unis.

Q. De quelles lignes voulez-vous parler?—Des lignes de chemins de fer et de vapeurs. Elles tiennent des registres de passagers, et ces registres indiquent l'émigration et l'immigration.

Q. Est-il à votre connaissance que beaucoup d'émigrants de la Nouvelle-Ecosse sortent par la route de Port Huron aussi bien que par les autres routes?—Oh oui; et ceux-ci sont compris dans les chiffres que j'ai donnés, mais ils ne sont pas séparés.

Q. Alors il est impossible de dire quelle est la quantité d'émigrants de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis, même par les routes directes sur lesquelles vous tenez compte des passagers?—Je ne puis donner exactement le chiffre de l'émigration de la Nouvelle-Ecosse. Le nombre de personnes originaires de la Nouvelle-Ecosse qui résident dans les Etats-Unis se voit au recensement de ce pays. Le recensement de 1880 indique les personnes originaires de la Nouvelle-Ecosse résidant aux Etats-Unis, celui de 1870 fait la même distinction, et la balance vous donnerait le nombre que vous demandez, si les chiffres sont acceptés.

*Par M. Burns :*

Q. On pourrait facilement en tenir un compte?—Nous tenons compte des totaux.

*Par M. Somerville (Bruce) :*

Q. Pouvez-vous dire le nombre d'émigrants partis de Goderich, Kincardine et Southampton par les bateaux de vapeur de la ligne Beatty, et combien sont partis par la baie Georgienne pour Duluth?—Je pourrais obtenir ces chiffres, mais je ne les ai pas ici. Nous ne tenons pas compte de l'immigration au Manitoba sur ce point.

Q. Je ne parle pas du Manitoba. Nous voulons connaître l'émigration aux Etats-Unis?—Nous n'avons pas pris de chiffres à ce point. Les bateaux à vapeur pourraient fournir des rapports.

*Par M. Bain :*

Q. Et relativement à nos opérations sur le champ d'immigration à l'étranger

avez-vous des chiffres sur la nationalité des immigrants européens?—A Québec seulement.

Q. Sur les arrivages en général ou sur les immigrants qui demeurent en Canada? Je vais vous montrer les chiffres. Ils ne vous donneront pas, cependant, l'information que vous désirez obtenir.

Q. Des chiffres bruts auraient été plus satisfaisants? Nous n'avons que le compte gardé à Québec. Il y avait 20,000 Anglais, 8,000 Irlandais, 4,000 Écos-sais, 1,000 Allemands, 8,000 Scandinaves, quelques-uns natifs de l'Islande et 1,300 Juifs.

Q. Ceci constitue l'immigration spéciale sous la direction de Sir A. T. Galt?—Oui.

Q. Quel a été le succès de cette immigration spéciale?—Elle n'a pas réussi en totalité, mais elle a eu un assez bon succès partiel.

Q. J'ai remarqué que l'immigration Mennonite paraît s'être éteinte?—Oui. La période pendant laquelle il était permis aux Mennonites de quitter la Russie est expirée, et il était difficile d'en obtenir la permission pendant les dernières années. L'immigration aurait été beaucoup plus grande sans les difficultés rencontrées pour l'échange de leurs propriétés, et pour obtenir l'argent nécessaire à leur départ de Russie. C'est là la raison qui a arrêté cette immigration pendant ces dernières années.

Q. Je remarque que depuis plusieurs années l'immigration scandinave a été continuellement assez considérable?—Oui.

Q. Nous vient-elle seulement de la Suède et de la Norvège, ou comprend-elle aussi le Danemark et les autres pays?—Elle comprend tous les royaumes Scandinaves. Cette immigration, nous avons raison de le croire, va augmenter en Canada. Mais le courant a été bien fort. Nous faisons des efforts tout particuliers pour attirer cette immigration et celle du continent vers le Nord-Ouest.

Q. Le département a invité une députation de l'Allemagne et de la Suisse ici l'année dernière, n'est-ce pas? A-t-elle produit de bons effets?—Oui, un effet très considérable, je pense.

*Par M. Hesson :*

Q. Elles ont préparé un rapport?—Oui, elles ont fait des rapports et ces rapports circulent largement.

*Par M. Bain :*

Q. C'est le rapport mentionné dans les chiffres que vous nous avez donnés?—Oui.

Q. On dit que 150,000 ont été distribués?—Oui; et il va en être distribué davantage. Les opérations du département dans l'Allemagne et la Scandinavie sont très considérables.

Q. Je vois que l'immigration irlandaise a augmenté quelque peu comparée à celle de l'année précédente. Je suppose que c'est est le résultat de quelques efforts spéciaux, dans ce pays, n'est-ce pas?—Oui.

Q. Je vois qu'elle s'est élevée de 3,000 à 8,000?—Oui, et je pense qu'elle a une tendance à augmenter encore. Je dois informer le comité de plus, à propos d'une question faite par le président touchant le caractère de l'immigration et les apparences du succès pour l'année prochaine, que ces espérances ne sont pas simplement une matière d'opinion, mais qu'elles sont basées sur les rapports de nos agents, et des agents de transport de toutes les parties du continent, et les rapports de tous ces agents de transport sont réellement d'un caractère tout à fait favorable.

Q. Indiquent-ils une augmentation dans le nombre ou une amélioration dans la qualité?—Les deux; je pense que l'immigration en Canada l'an prochain sera plus considérable qu'elle ne l'a jamais été auparavant.

Q. Est-il probable qu'elle sera composée d'une classe disposant de plus de capitaux?—Oui. Les immigrants qui vont nous arriver, presque sans exception, sont d'une classe qui réussira ici, et beaucoup d'entre eux ont des ressources considérables.

Q. Ceci s'applique-t-il à ceux venant d'Irlande?—Pas particulièrement. Ceux envoyés d'Irlande sont sans moyens. Les personnes s'occupant de l'immigration irlandaise de l'autre côté de l'Atlantique, désirent beaucoup qu'elle se fasse par famille et non par individus. L'expérience pratique du département de l'immigration lui fait préférer l'immigration individuelle comme étant la meilleure méthode. Il

a été reconnu qu'en général lorsque des individus viennent ici seuls, ils envoient bientôt chercher leurs amis pour venir les rejoindre, tandis que si nous recevons un certain nombre de familles, il faut les aider de quelque manière, et cela devient une source de difficultés. Il est beaucoup plus difficile de pourvoir à l'établissement d'un très grand nombre de familles qu'à celui d'émigrants individuels. Toutefois c'est un essai à tenter, et l'intention est de lui donner toutes les chances de succès possible. Les familles envoyées sont choisies aussi soigneusement que possible, et il est mieux qu'elles soient ainsi choisies, autant dans l'intérêt des émigrants eux-mêmes que dans celui du pays, parce qu'il ne résulterait rien de bon pour les immigrants ou le pays si l'immigration se composait d'une classe impropre à se former ici des établissements.

Q. Je suppose que la plus grande partie de ceux envoyés de cette manière sont privés de ressources et auront besoin d'assistance pour se rendre ici?—Oui; presque tous, mais malgré cela, ils peuvent être de bons immigrants.

*Par M. Hesson :*

Q. De quelle nature est le rapport des délégués allemands—favorable ou autrement?—Il est très favorable.

*Par M. Bain :*

Q. Ayons-nous augmenté nos dépenses relativement à l'emploi des agents, et où cette augmentation s'est-elle produite, spécialement?—Non pas pour l'emploi d'agents, voyageurs ou missionnaires comme auparavant. Le mode adopté a été plutôt la circulation d'informations, et des rapports des délégués d'une manière aussi libérale que possible.

Q. Vous continuez encore à répandre ces rapports des délégués des fermiers?—Oui, parce qu'ils inspirent plus de confiance, et toute la question est dans ce mot—la confiance.

Q. Quels ont été les principaux items d'augmentation de dépenses, elles ont presque doublé dans les trois dernières années?—Il y a eu une dépense de \$75,506 pour aide aux passagers et primes durant l'année. Ce chiffre s'est élevé à cause de l'augmentation du nombre d'immigrants. Un autre item considérable est le coût du transport à partir de Québec. Cet item a été de \$61,300 l'année dernière.

Q. Ceci a été pour aider les émigrants à se rendre au Nord-Ouest, après leur arrivée ici?—Non pas au Nord-Ouest. C'est une règle de ne pas assister les passagers pour aller au Nord-Ouest. Cet argent a été dépensé principalement entre Québec et Toronto. Cet item a augmenté cette année, d'abord parce que le gouvernement de l'Ontario payait auparavant une partie de cette dépense, mais il refusa de continuer cet arrangement et il y a environ un an, et ensuite parce que les immigrants ont été plus nombreux.

*Par M. Hesson :*

Q. Ne va-t-il pas faire quelque chose à cet égard maintenant?—Je crois qu'il a l'intention de payer le passage des servantes, mais rien n'est arrangé excepté cela, autant que je sache.

Q. Ce sont là les principaux chefs d'augmentation de frais?—Les plus gros items sont \$56,000 pour publications en Canada, \$5,000 pour publications en Angleterre, \$75,000 pour payer en partie la traversée en mer, et \$61,300 pour payer en partie le transport des immigrants ici.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Vers quels point ou points du Canada l'immigration d'Europe est-elle dirigée? Le département ne la dirige vers aucun point de préférence à un autre, mais l'Ontario a reçu la plus grande partie de l'immigration, et cela de beaucoup.

Q. A quels point ou points les immigrants débarquent-ils en grande partie?—A Québec, Halifax et le Pont Suspendu. Un grand nombre maintenant nous vient de Boston et New York, d'où ils se rendent à Montréal. Il en est arrivé à Montréal, de Portland, Boston et New York, l'an dernier, plus que jamais. C'est mon opinion que vous trouverez qu'aussitôt que les immigrants pourront se rendre à la Colombie

anglaise sans trop de dépenses, vous en verrez augmenter le nombre très considérablement.

Le comité s'ajourne alors.

OTTAWA, 21 mars 1888.

Le comité se réunit à 10 h. a.m.

Le professeur A. R. C. SELWYN étant interrogé, dit ce qui suit :—

*Par le président :*

Q. Veuillez nous dire quelle position vous occupez dans la commission géologique?—Je suis directeur de la commission géologique et d'histoire naturelle du Canada, ainsi que du musée.

Q. Comme nous désirons obtenir des renseignements sur les minéraux industriels qui pourraient être utiles aux immigrants qui vont s'établir dans le Nord-Ouest, voulez-vous avoir la complaisance de dire au comité ce que vous connaissez au sujet de l'existence de la houille?—Nous ne savons pas encore complètement ce qui en est, mais on a trouvé du charbon de terre et du lignite dans nombre de localités du Nord-Ouest, à partir de la frontière des Etats-Unis jusqu'à la rivière de la Paix et même plus loin encore au nord, vers l'océan Arctique. Le gisement le plus oriental que l'on connaisse se trouve à six milles à l'est de la Roche-Percée, sur la rivière Souris, et les couches de houille s'étendent à l'ouest jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses. Il y a deux ans, nous avons fait des sondages à six milles à l'est de la Roche-Percée, et à une profondeur de 190 pieds l'on a atteint une couche de lignite de six pieds de puissance. Les sondages furent commencés sur les bords de la Souris, à environ 150 pieds au-dessous du niveau de la prairie. Il y a deux couches, et en certains endroits trois, qui affleurent dans les berges de la vallée de la rivière, au-dessus du niveau auquel les sondages furent commencés. La couche traversée par la sonde est la plus orientale qui soit connue jusqu'ici. On nous a dit qu'il avait été trouvé un filon de houille au nord de la Montagne de la Tortue, mais la chose n'a pas été vérifiée.

*Par M. Trow :*

Q. Sur quel rang se trouve le sondage?—Je crois qu'il est un peu à l'est du rang n<sup>o</sup> 30, à l'ouest du 3<sup>e</sup> méridien principal.

*Par M. Dawson :*

Q. Est-ce dans le district de la Souris?—Oui; près de la frontière internationale, entre les 102<sup>e</sup> et 103<sup>e</sup> parallèles de longitude.

*Par M. Trow :*

Q. La houille y affleure-t-elle?—Je viens de vous dire que plusieurs filons affleurent dans les berges de la vallée de la rivière, au-dessus de l'orifice du trou de sonde, tout près de la rivière. Nous nous servions de la houille de ces affleurements pour notre machine à vapeur et pour la forge.

*Par M. Dawson :*

Q. A quelle profondeur se trouvait cette couche de six pieds au-dessous du niveau de la prairie?—Elle se trouvait à environ 340 pieds. Je ne me rappelle pas exactement les chiffres, mais vous trouverez tous les détails dans les comptes-rendus de la commission géologique publiés l'année dernière, 1879-80.

*Par M. Trow :*

Q. De quelle valeur serait une couche de six pieds à cette profondeur, comparativement à d'autres plus élevées?—Nous n'avons pas pu bien juger de sa qualité, parce qu'en forant nous n'en retirions que de petits fragments mélangés à de la vase. Nous n'avons pas pu en retirer assez pour éprouver sa qualité.

Q. De quel instrument vous serviez-vous? Aviez-vous un foret diamanté?—Non, l'entrepreneur ne se servait que de ciseaux et de tarières.

Q. Vous n'en avez pas tiré de "carottes"?—Non; un foret diamanté n'aurait pas pu être employé avec avantage, parce que la plupart des strates sont d'argile plastique molle.

*Par le président :*

Q. Quelle est l'étendue des assises houillères dans le Nord-Ouest?—Leur étendue est représentée sur cette carte (produite). On a rencontré des affleurements de houille, par intervalles, dans toute la région comprise entre les rivières Souris et de la Paix, distance de 850 milles. Il y a de grands espaces dans cette région où l'on n'en a pas encore constaté l'existence, mais c'est simplement parce que le pays n'a pas encore été suffisamment examiné. Je n'ai aucun doute que l'on trouvera de la houille par intervalles et en quantités exploitables, dans toute la région située à l'ouest du 102<sup>e</sup> parallèle jusqu'aux Montagnes Rocheuses.

Q. Peut-on miner la houille avec assez de facilité?—Oui; elle est excessivement bien située pour l'exploitation. Presque partout les couches sont exposées par les rivières qui se sont frayées un passage à travers les plaines, et les affleurements sont souvent très élevés au-dessus des rivières, en sorte que l'on peut faire l'abattage au moyen de galeries creusées dans les couches mêmes, ou au moyen de puits pratiqués à partir de la surface de la plaine en dessus, qui se trouve rarement à plus de 150 à 300 pieds au-dessus des affleurements dans les vallées.

*Par M. Dawson :*

Q. Vous avez trouvé une couche de 6 pieds dans cette profondeur totale de 300 pieds; à quelle épaisseur seraient tous les filons réunis qui s'y trouvent?—Dans le sondage de 295 pieds nous n'avons rencontré qu'un seul filon. Au-dessus, c'est-à-dire dans les 300 pieds qui se trouvent entre le niveau de l'orifice du trou de sonde et celui de la prairie—ce qui fait 600 pieds en tout—il y a trois autres filons, et ils varient en épaisseur de dix-huit pouces à six pieds.

Q. En sorte qu'il y aurait à peu près 20 pieds de lignite dans une épaisseur d'environ 600 pieds de strates?—A peu près.

*Par M. Trow :*

Q. Quelle comparaison pourriez-vous établir entre cette houille et celle de Bismarck?—Je ne connais pas la houille de Bismarck, mais la qualité de ces charbons de terre varie beaucoup suivant la quantité d'eau qu'ils contiennent. En approchant du pied des Montagnes Rocheuses la proportion d'eau diminue graduellement, mais constamment, et lorsque nous arrivons au pied des montagnes, le prétendu lignite est une véritable houille. La proportion d'eau dans la houille varie de 1 pour cent au pied des Montagnes, à 12 pour cent sur la Souris.

Q. Quel effet l'atmosphère produit-elle sur ce charbon lorsqu'il est exposé à l'air?—Le charbon de la Souris se brise en morceaux, mais celui de la rivière du Ventre n'en est pas plus affecté que les meilleures houilles grasses.

*Par M. Dawson :*

Q. Vous dites qu'en approchant des Montagnes-Rocheuses vous trouvez de la vraie houille; ce n'est pas la houille de l'époque carbonifère, je suppose, mais la vraie houille de la période lignitifère?—Oui; c'est, minéralogiquement, une vraie houille, mais non pas géologiquement. Géologiquement, elle appartient au terrain créacé.

*Par le président :*

Q. Se trouve-t-elle située de manière à pouvoir être facilement transportée aux parties du Manitoba actuellement établies, par les chemins de fer projetés ou par eau?—Elle est très bien située quant aux chemins de fer. La ligne du Pacifique canadien passe au centre d'une partie du district houiller, tel qu'indiqué par les affleurements. Ce district s'étend des deux côtés du chemin; on pourrait facilement construire des tramways ou des embranchements pour relier les mines à la ligne principale, au nord et au sud. Quant au transport par eau, on pourrait descendre la houille sur certaines parties des rivières, mais on ne peut pas compter sur ce mode de transport.

Q. Trouve-t-on de la vraie houille aussi bien que du lignite?—Je crois avoir déjà répondu à cette question en disant que, à mesure qu'on approche des montagnes, le lignite se transforme en véritable houille. Tout ce que l'on trouve près des montagnes donne une proportion d'eau qui varie de 1 à 6 pour cent, au lieu de 7 à 12 pour cent plus à l'est. Naturellement, cette échelle est graduelle, et l'on ne peut tirer une ligne de démarcation exacte entre les deux.

*Par M. Trow :*

Q. A-t-il été fait des examens des gisements de houille bien loin dans le Nord-Ouest, dans la direction de la rivière de la Paix?—On y a fait des explorations et on en a trouvé des affleurements, qui sont indiqués sur la carte. Chacun des affleurements que vous voyez indiqués sur la carte a été visité et examiné.

Q. Veuillez nommer les principales localités? Sur la rivière de la Paix, la Brazeau, la Saskatchewan, depuis les Montagnes-Rocheuses jusqu'en aval d'Edmonton en descendant, sur la rivière du Daim-Rouge, à Morleyville, sur les rivières aux Arcs et du Vent e, et presque sur tous les cours d'eau qui ont suffisamment creusé les plaines, depuis la frontière internationale jusqu'à la rivière de la Paix, on peut trouver des affleurements de houille ou de lignite.

Q. Il y a un vaste espace compris entre la Souris et la Saskatchewan, distance d'une centaine de milles ou à peu près. Y a-t-il de la houille dans cette région?—Il faut vous rappeler que dans les plaines nous ne pouvons pas voir d'affleurements de houille, parce qu'ils sont couverts de terrain de transport. Ce n'est que là où les rivières les ont creusés que nous pouvons en voir. Lorsqu'il y a une grande superficie de pays où il n'est pas indiqué de houille sur la carte, ce n'est pas une preuve qu'il ne s'en trouve pas en dessous. Le fait est qu'il est à peu près certain qu'il en existe; mais nous ne pouvons dire si les filons finissent et reprennent de nouveau plus loin, et on ne peut s'en assurer qu'en faisant des sondages.

*Par le président :*

Q. Quelle est la nature des couches de houille des îles de la Reine-Charlotte?—Les couches de houille des îles de la Reine-Charlotte qui ont été exploitées sont d'antracite, mais il y en a qui sont semblables à celles de Nanaïmo et de Comox, et dont l'âge est le même. Il a été transporté une certaine quantité d'antracite des îles de la Reine-Charlotte à San-Francisco. On trouvera une description complète de cette houille dans les comptes rendus de la commission géologique pour 1878-9, pages 81 à 108.

Q. Y a-t-il d'autres endroits sur la côte du Pacifique où l'on peut trouver de la houille?—Oui, un assez grand nombre. Il y a d'abord les mines de Nanaïmo, qui sont exploitées depuis nombre d'années et qui en ont produit plusieurs milliers de tonnes. On les exploite encore activement, et elles fournissent une grande partie de la houille que l'on emploie sur la côte du Pacifique. On a trouvé des indices de houille près de New-Westminster et ailleurs sur la terre ferme, dans le voisinage de la vallée de la Nicolet. Dans les environs de Barclay-Sound, sur la côte occidentale de l'île de Vancouver, il y a une étendue de terrain houiller considérable. Vers le nord, près du fort Rupert, à l'extrémité supérieure des îles de la Reine-Charlotte, il y a aussi des roches houillères très étendues. Beaucoup de ces terrains houillers pourraient être exploitables.

Q. Le seul terrain houiller que l'on ait trouvé sur la terre ferme de la Colombie-Britannique est celui des environs de New-Westminster?—Non; il y a plusieurs autres endroits où l'on a trouvé des indices de houille.

Q. Les lignites du Nord-Ouest sont-ils utiles comme combustible?—Oui; en Europe on emploie beaucoup de lignite inférieur à ceux du Nord-Ouest comme combustible. On s'en sert partout où l'on peut se le procurer à meilleur marché que le bois. En Allemagne, on emploie un procédé particulier pour se servir du lignite, et le Dr. G. M. Dawson, qui l'a étudié tout récemment, doit le décrire dans un prochain rapport. Mais même à leur état naturel ils sont utiles comme combustible. Ainsi que je l'ai déjà dit nous nous servions du lignite de la Souris pour obtenir de la vapeur dans nos opérations de sondage, et bien que le forgeron ne pouvait pas obtenir une chaleur assez intense pour souder le fer, il servait cependant à tous les ouvrages de forge ordinaires. La Compagnie de la Baie d'Hudson s'en sert aussi à quelques-uns de ses postes.

*Par M. Trow :*

Q. S'allume-t-il facilement?—Non; il faut un arrangement particulier de la boîte à feu pour le brûler complètement; mais avec un foyer adapté à sa combustion, il

deviendrait incontestablement un combustible précieux, quoique sa valeur comme tel diminue en proportion de l'eau qu'il contient.

Q. Si on le met dans des poêles ordinaires, le gaz ne s'y accumule-t-il pas?—Pas plus qu'avec d'autre charbon.

Q. N'émet-il pas une odeur désagréable en brûlant?—Je ne m'en suis jamais aperçu. Je n'en ai jamais brûlé dans une maison, mais j'en ai fait usage dans les prairies, et je n'ai jamais remarqué qu'il eût une plus mauvaise odeur que la houille ordinaire. Naturellement, le moindre gaz qui s'échappe dans une chambre est désagréable, mais cela a lieu avec toute espèce de charbon.

Q. J'ai remarqué la même formation à Bismarck, sur la rivière Missouri:—Je ne l'ai pas vue, mais je crois qu'elle est précisément identique.

Q. Je crois qu'on ne s'en sert pas généralement là. Même dans les endroits où il affleure des couches de six pieds ou plus d'épaisseur, et qu'elles se trouvent à proximité des chemins de fer, on n'en fait pas usage.—Peut-être est-ce parce qu'on peut s'y procurer du bois facilement. Les gens se servent de bois plutôt que de lignite, même lorsqu'il coûte de \$8 à \$10 la corde.

*Par le président :*

Q. Trouve-t-on du fer à une assez grande proximité du charbon pour en rendre l'exploitation profitable?—On trouve du fer dans toute cette région, mais il est très éparé. On le trouve, en bandes ou rognons, associé aux filons de houille, etc., mais non pas, que je sache, en quantité suffisante pour qu'il devienne jamais d'une exploitation avantageuse.

Q. Parlez-vous des territoires du Nord-Ouest?—Oui, entièrement.

Q. Mais dans la Colombie-Britannique?—Il y a dans la Colombie-Britannique quelques-uns des plus beaux minerais de fer du Canada. Des échantillons de fer oxydulé, provenant de l'île Texada, dans le golfe de Georgie, ont été essayés dans le laboratoire de la commission géologique, et le résultat a été ce que je viens de dire. Ils se trouvent tout près de grandes couches de marbre ou de pierre calcaire, et aussi près des terrains houillers de Nanaïmo, sur l'île Vancouver.

Q. Quels autres métaux s'y trouve-t-il qui pourraient être utilisés ou développés par suite de l'existence de la houille?—Naturellement la houille aura une certaine influence pour aider aux exploitations de tous les autres gisements métallifères ou minéraux que l'on pourra trouver dans les Montagnes-Rocheuses, comme le cuivre, l'or, le plomb, etc.

Q. Y a-t-il quelques indices de l'existence du pétrole?—Oui, il y a beaucoup d'indices du pétrole sur la rivière Athabasca, que l'on est actuellement en voie d'examiner. Il s'y trouve des falaises de grès, d'environ 150 pieds de hauteur, qui sont complètement saturées de pétrole. La roche est composée de sable marin blanc tendre et très fin, et elle contient 12 pour cent de pétrole, ce qui suffit pour lui donner une couleur noire. Il n'est pas comme le grès ordinaire, mais il est plus ou moins plastique, à peu près comme l'argile. Il n'y a aucun doute que l'on pourrait l'utiliser de différentes manières. Nous n'en connaissons pas encore exactement toute l'étendue; mais d'après ce qu'on me dit, je crois que la pierre de sable s'étend à travers une grande partie de la région comprise entre les rivières Athabasca et de la Paix. La contrée n'a jamais été traversée par qui que ce soit, et nous n'en connaissons rien, excepté dans le voisinage des rivières. Il y a aussi quelque probabilité que l'on trouvera des puits de pétrole coulant. La formation géologique est la même que celle des régions pétrolifères et salines d'Ontario. À l'extrémité sud du lac Manitoba, on a trouvé du sel, et l'on a aussi observé de très grandes couches de gypse dans différentes localités du Nord-Ouest, où le terrain est géologiquement semblable à celui dans lequel ces minéraux existent en quantité profitable dans Ontario, et nous pouvons raisonnablement espérer en trouver dans le Nord-Ouest.

*Par M. Dawson :*

Q. Il existe du pétrole sur le fleuve Mackenzie, à quelque distance du fort Simpson, n'est-ce pas?—Oui, je crois qu'il y en a, mais j'hésite à en parler parce que je n'ai aucune connaissance personnelle de la chose. La formation pétrolifère et salifère s'étend sur une très grande distance.

*Par M. Trow :*

Q. De quels postes de la baie d'Hudson parliez-vous lorsque vous avez dit qu'on s'y servait de lignite ?—On s'en sert depuis des années au comptoir des Montagnes-Rocheuses, et aussi, je crois, à Edmonton et à quelques postes de la police dans les districts des rivières aux Arcs et du Ventre. On en a aussi exporté en grande quantité à Fort Benton. Je ne sache pas que l'on s'en soit servi ailleurs. Le fait est que je ne crois pas que la compagnie de la baie d'Hudson ait jamais voulu le développer, car on a toujours pu se procurer du bois plus facilement dans le voisinage des postes.

*Par le président :*

Q. Les indices de sel font-ils croire qu'il y en ait en quantité suffisante pour fournir une grande population ?—Je le crois. Le sel et le pétrole se trouvent dans la même région, mais nous ne pouvons pas encore dire avec certitude ce qu'ils pourront produire. La compagnie de la baie d'Hudson s'en procure tout ce dont elle a besoin pour ses postes. Comme les sources salines se font jour à la surface, je crois qu'en faisant des sondages l'on pourrait trouver des sources d'eau salée qui produiraient beaucoup de sel.

Q. Quels sont les matériaux à bâtir dont on peut tirer parti ?—Le granit, le grès et le calcaire sont les principaux matériaux à bâtir que l'on trouve dans les plaines, ainsi que de la pierre plus tendre et de l'argile autant que l'on en veut propre à la fabrication de la brique et de la poterie. Je ne pense pas que l'on puisse signaler d'autres matériaux à bâtir, si ce n'est dans les montagnes, où il y a du granit et d'autres espèces de pierres.

Q. Peut-on probablement faire de bonne brique avec l'argile ?—Excessivement bonne, je crois. Je puis dire que l'été dernier j'ai pris des échantillons d'une roche molle, sur la Souris, qui supporte une grande partie de cette région et qui fait d'excellente brique. A Souris City, à vingt-cinq milles au sud de Brandon, quelqu'un faisait de la brique avec la glaise ou argile superficielle. J'attirai son attention sur cette roche tendre comme étant de nature à faire de la meilleure brique, et comme s'y trouvant en très grande quantité. Il a été fait des échantillons de brique avec les spécimens que j'avais apportés, dans le laboratoire, et elle était parfaite sous le rapport de la couleur, de la texture et de la dureté.

Q. Était-ce de la brique blanche ?—Pas exactement blanche, mais de couleur crème avec une légère nuance de rouge. La nuance dépend beaucoup de la cuisson.

Q. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements au sujet des gisements aurifères dans la Colombie Britannique, et sur la probabilité de leur exploitation avantageuse ?—Je suppose que vous voulez parler des mines de quartz, car vous savez que les exploitations des mines d'alluvion s'y font depuis nombre d'années avec beaucoup de succès.

Q. Je veux surtout parler des mines de quartz, car c'est là, à mon avis, le genre d'exploitation qui devra être le plus profitable.—Nous n'avons en réalité que très peu de renseignements sur ce point, et ce que nous en connaissons jusqu'ici ne donne pas de grandes espérances. Nous n'avons pas encore, que je sache, trouvé des spécimens de quartz qui indiquassent de riches filons, c'est-à-dire, de quartz pris dans les veines. Je ne me rappelle pas quel est le pourcentage le plus élevé qu'aient donné les essais.

*Par M. Dawson :*

Q. A propos de la houille, comme vous nous avez donné beaucoup de renseignements précieux, puis-je vous faire une question au sujet d'une autre région dans laquelle il y a de la houille dans le Nord-Ouest ? Je crois que les recherches de la commission géologique se sont étendues jusqu'à la baie d'Hudson et la rivière de l'Original. On me dit qu'un peu au nord du lac Supérieur, précisément au-delà de la hauteur des terres, il y a des terrains houillers qui promettent beaucoup, ainsi que des lits de minerai de fer ?—Rien de ce que nous avons eu de cette région ne peut être appelé de la houille. C'est un lignite très inférieur, si même on peut l'appeler du lignite. C'est en réalité du bois fossile tertiaire plutôt que du lignite. On le trouve dans la vallée de la rivière de l'Original.



Q. N'est-il pas à peu près de la même nature que le lignite de la Souris?—Oui, il est de même nature, mais probablement plus récent et certainement inférieur comme combustible. Il n'a pas subi cette pression ou ce bouleversement qui sont nécessaires pour convertir le lignite en houille, comme la chose a eu lieu au pied des Montagnes-Rocheuses, où les assises ont éprouvé de grands bouleversements, dont l'effet a été de produire de la chaleur et par là de convertir le lignite en bonne houille.

Q. On a trouvé du bon minerai de fer près de la rivière de l'Original, n'est-ce pas?—Je ne pense pas que nous puissions rien dire à propos de la quantité. Il y a du bon minerai de fer lithoïde, contenant de 35 à 38 pour cent de fer, dans plusieurs localités dans le Nord-Ouest. Je ne crois pas qu'il soit jamais de beaucoup d'importance. Il se trouve en rognons ou nodules et est très épars.

*Par le président :*

Q. Y a-t-il quelques indices de quartz argentifère dans la Colombie-Britannique?—Je ne sais rien à propos de quartz argentifère en dehors des essais de spécimens qui nous ont été envoyés. On ne peut guère l'appeler du quartz; c'est plutôt une gangue mélangée de roche ferrugineuse. Quelques-uns des spécimens essayés dans le laboratoire de la commission ont donné une forte proportion d'argent. Il y a tout lieu de croire que l'on y trouvera des mines d'argent très riches. Nous avons dernièrement reçu des spécimens des Montagnes-Rocheuses qui montrent une forte proportion de cuivre et d'argent.

Q. Quel est le chiffre du crédit voté pour la commission géologique?—Cette année, nous avons été portés sur le budget pour un chiffre beaucoup plus élevé que d'habitude. L'an dernier nous avons eu \$60,000 pour la première fois. L'année précédente, le crédit était de \$50,000, et l'année précédente il était de \$45,000. Sur ce crédit, il nous faut non-seulement payer les frais des explorations géologiques, mais encore soutenir le musée, acheter des spécimens, pourvoir aux traitements et salaires, et, de fait, couvrir toutes nos dépenses. Cette année le gouvernement a porté notre personnel sur la liste civile, et il se propose de demander au parlement de voter la même somme que l'année dernière (\$60,000) pour la commission et le musée. Naturellement les dépenses ont considérablement augmenté depuis que nous sommes rendus à Ottawa. Le musée et l'ouvrage qui s'y rattache ont pris de plus grandes proportions, et les travaux de la commission embrassent non-seulement la géologie, mais aussi l'histoire naturelle. L'ensemble de la besogne est donc beaucoup plus considérable qu'autrefois.

*Par M. Trow :*

Q. Quelles sont les apparences de l'existence de l'or au nord du lac des Bois?—J'hésite à me prononcer d'une manière positive à ce sujet, parce que je n'ai pas personnellement examiné cette région de très près. J'ai vu des spécimens très riches qui en provenaient, mais il y a certaines considérations qui me font croire que les mines d'or n'y auront jamais une grande valeur permanente. Nous ne pouvons les comparer qu'aux mines de Marmora et de Madoc, en Canada. On exploite celles-ci depuis bon nombre d'années, et on y a dépensé beaucoup d'argent. Elles ont aussi, parfois, donné de très riches spécimens. L'excessive dureté de la roche et l'irrégularité des veines, bien que parfois très riches, empêcheront que ces mines aient jamais une grande valeur permanente, je crois.

Q. L'or est-il apporté des montagnes par l'eau?—Non; c'est une erreur de le croire. L'or que l'on trouve dans les rivières ou cours d'eau sur les plaines vient des roches de l'est et du nord-est, comme dans ceux du lac des Bois. Il n'est pas comme l'or d'alluvion ordinaire; il est de grosseur parfaitement uniforme et ressemble à du sable marin très fin. Cela, de même que certaines autres circonstances, indique qu'il n'a pas été apporté des montagnes. Les plaines sont parsemées de gros cailloux et fragments de calcaire et d'autres roches provenant des formations à l'est, qui, en même temps que l'or, ont été charriés jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses. Sur la Saskatchewan on n'a pas trouvé d'or en amont du comptoir des Montagnes-Rocheuses. Il y a de l'or en certains endroits des Rocheuses, mais il se présente sous une forme différente; il est associé à des minerais de plomb, d'argent et de cuivre, ce

qui est tout à fait différent de son association avec les roches plus anciennes de l'est.

Q. J'ai remarqué ces beaux spécimens dont vous parlez, près de Carlton, sur les bancs de sable qui changent constamment de place. Les sauvages, lors de ma visite, faisaient de \$3 à \$4 par jour en lavant ce sable, et l'impression générale dans la localité est qu'il doit venir des montagnes?—Je sais que c'est là l'impression générale, mais si vous en demandez la cause à qui que ce soit, on ne peut vous la donner. Je vous ai donné la raison de ma théorie, et je en suis que c'en est une bonne. Si l'or venait des montagnes, on peut se demander pourquoi il n'est pas plus abondant et plus gros à mesure que l'on remonte la rivière. Aucune réponse satisfaisante n'a encore été faite à cette question.

*Par M. Dawson :*

Q. Pourquoi ne devient-il pas de plus en plus abondant à mesure que l'on avance à l'est et au nord vers les roches d'où il provient?—Nous ne savons rien de son abondance ou de sa rareté dans ces régions; mais il y a de bonnes preuves que tout le pays a été considérablement dénudé, et que les matières dé-intégrées ont été balayées, ne laissant que la roche nue, dans laquelle on trouve de petites veines contenant plus ou moins d'or. L'or qui en a été détaché, et que l'on trouve dans le terrain de transport sur les plaines, provient de cette dénudation, ou de l'écrasement et du lavage des roches, qui ont eu lieu à des époques éloignées dans toute cette région.

Q. Alors vous supposez que l'or de la Saskatchewan vient de la direction du lac Athabasca?—Certainement, de quelque part dans cette direction. Je pense qu'il en est de même pour celui de la rivière de la Paix, où l'on observe les mêmes conditions.

Q. Le transport se fait généralement du nord au sud?—Du nord-est au sud-ouest.

*Par M. Wilson :*

Q. Dois-je comprendre que vous dites que le minerai de fer de la Colombie-Britannique est d'une qualité telle qu'il pourrait être exploité avec profit?—Oui; sa qualité est excellente.

Q. A propos de la houille dont vous avez parlé, est-ce qu'elle est en quantité suffisante pour être avantageusement exploitée?—Ainsi que je l'ai déjà dit, les mines de houille de Nanaimo sont exploitées sur une très grande échelle.

Q. Ces mines sont-elles à proximité les unes des autres, de manière à en rendre l'exploitation avantageuse?—J'ai oublié la distance précise, mais cela est tout à fait indifférent?

Q. Je crois que vous avez dit qu'il y existait des gisements argentifères. Y a-t-il de l'argent en quantité suffisante et d'une exploitation assez facile pour permettre d'y faire des opérations minières avantageuses?—Je ne puis rien en dire avec certitude. Comme toutes les autres exploitations minières, c'est une affaire très incertaine; mais le fait que l'on trouve de riches spécimens indique l'existence de veines. On ne peut raisonner que par analogie à propos de leur valeur probable. Immédiatement au sud dans des roches semblables à celles que l'on trouve dans la Colombie-Britannique, on exploite des mines très riches, et comme nous avons de bons indices, nous pouvons espérer trouver des gisements également riches dans la Colombie-Britannique.

Q. Les exploitations minières faites par les compagnies particulières ont-elles été heureuses dans le passé?—Je n'en sais rien.

Q. Alors vous ne tirez vos conclusions que par analogie et sans aucune connaissance précise?—Absolument. Mon raisonnement n'est basé que sur l'analogie et la connaissance des spécimens essayés qui ont donné d'excellents résultats.

*Par M. Fisher :*

Q. A propos de l'île Texada, pouvez-vous nous dire s'il s'y trouve des indices de cuivre?—Non, je n'ai jamais entendu dire qu'on y eut trouvé du cuivre, mais sur la terre ferme on a trouvé de bon minerai de cuivre en plusieurs endroits. Comme je l'ai déjà dit, les principaux indices de l'existence de minéraux sont que, immédiate-

ment au sud, dans les Etats-Unis, il y a une région qui renferme des mines très riches de tous ces minerais, et qu'elles sont avantageusement exploitées. Or, naturellement, la frontière internationale ne constitue pas une séparation géologique, et les mêmes assises s'étendent dans la Colombie-Britannique. Autant que nos investigations nous permettent d'en juger—et elles sont limitées, comparativement à celles faites dans les Etats-Unis—tous les minéraux que l'on y trouve doivent exister dans la Colombie; mais on ne peut en constater la valeur que par de nouvelles explorations et études. Naturellement il est très difficile d'explorer une région couverte d'épaisses forêts, et il faut beaucoup de travail et d'argent pour le faire efficacement.

Q. Savez-vous si l'on exploite quelque mine de houille anthracite dans les îles de la Reine-Charlotte actuellement?—Je ne le pense pas.

Q. Y a-t-on trouvé beaucoup d'anthracite?—Dans les îles de la Reine-Charlotte?

Q. Oui.—Il a été exploité une mine d'anthracite, et nous avons plus ou moins examiné la région et les fouilles où l'anthracite a été miné. Vous en trouverez les détails dans deux des rapports de la commission géologique. Le premier examen a été fait en 1872, et le résultat en a été publié dans le rapport de 1872-73, pages 60 à 74. Un autre examen fut fait en 1878, et le résultat en a été donné dans le rapport de 1878-79, pages 81 à 108.

*Par M. Barnard :*

Q. Avez-vous vu l'argent que l'on trouve en haut de la Quesnel?—Non, je n'en ai pas vu; mais on m'a envoyé des échantillons de ce que l'on supposait être du minerai d'argent, qui s'est trouvé n'en être pas du tout. C'était une roche plombagineuse noire, qui ne contenait pas d'argent. Il n'y a aucune raison pour laquelle il ne s'y trouverait pas d'argent.

Q. Avez-vous jamais voyagé par là?—Oui. J'ai examiné la rivière Fraser depuis l'embouchure de la Quesnel jusqu'en amont du fort George, et j'ai parcouru la route charretière depuis Caribou jusqu'à Yale.

Q. Ceci se trouve en arrière du fort George?—J'ai traversé du fort George à la rivière de la Paix, mais je n'ai pas remonté la Fraser plus haut que le portage de Giscorne et la Cache de la Tête-Jaune. J'ai voyagé de là au col du Cuir (*Leather Pass*).

*M. Dawson* suggère que le Dr Bell devrait être invité à comparaître.

*M. Selwyn* : A la demande du ministre j'ai prié le Dr. Bell, il y a quelque temps, de préparer un rapport dans lequel il dirait tout ce qu'il sait, et parlerait de tout ce qui a été dit jusqu'ici, à propos de la baie d'Hudson. Il l'a fait, et son rapport couvre 30 ou 40 pages.

*Par M. Trow :*

Q. Ne pensez-vous pas qu'il serait bon de faire faire une exploration de la région houillère de la Souris, en vue de sa colonisation?—Je suis d'avis que la houille de la Souris a très peu d'importance. Si elle se pulvérise, comme vous le dites, et devient presque sans valeur par son exposition à l'air, elle ne peut servir beaucoup aux colons?—Je ne crois pas moi-même qu'elle soit bien importante, mais elle peut être utile aux colons parce qu'ils ne pourraient s'en procurer qu'un peu à la fois et la mettre dans un endroit où elle se conserverait bien jusqu'à ce qu'ils s'en servissent. L'absence de bois la rend d'autant plus précieuse pour les colons; mais dans tous les cas, le district de la rivière Souris, autour de la Roche-Percée, ne sera probablement jamais beaucoup occupé pour des fins agricoles, à cause de l'excessive sécheresse du climat.

*Par le président :*

Q. Comme on trouve de la vraie houille au pied des Montagnes-Rocheuses, ou à l'est de ces montagnes, et que le chemin de fer traversera cette région, pensez-vous que les gens emploieraient le lignite de la Souris qui se désagrège à l'air?—Je ne le pense pas, parce que l'on pourrait se procurer de la houille de meilleure qualité et à meilleur marché, des mines du pied des montagnes. Aujourd'hui même on fait venir à Winnipeg de la houille de la Nouvelle-Ecosse, ou du moins de l'Ohio, et je ne pense pas, en conséquence, que les colons de l'est rejettent jamais la houille des Montagnes-

Rocheuses pour se servir du lignite de la Souris. Les colons qui se trouveront dans le voisinage du lignite et qui manqueraient de combustible pourraient peut-être s'en servir, parce qu'ils n'auraient qu'à pratiquer un trou dans le banc pour en tirer tout ce qu'il leur en faudrait pour un an. Un très grand obstacle à l'exploitation du lignite de la Souris sur une grande échelle est l'absence complète de bois ; car, à part les excavations que l'on pourrait faire sur les affleurements de surface, il faut beaucoup de bois pour boiser les puits et galeries, et les frais de transport du bois dépasseraient la valeur du lignite que l'on en tirerait. Près des Montagnes-Rocheuses, le bois est comparativement rapproché, et l'abatage de la houille serait d'autant moins dispendieux.

*Par M. Baker (de Victoria) :*

Q. Savez-vous si les gisements de cuivre à Howe-Sound sont considérables ?—Non ; nous ne les avons jamais examinés. Les spécimens que j'en ai vus avaient l'air de bien promettre, mais c'est tout ce que je puis en dire. La côte occidentale n'a été que très peu examinée, et on ne peut le faire d'une manière efficace tant que nous n'aurons pas de fonds pour construire un bon remorqueur à vapeur. Vous savez combien il est difficile et dangereux de naviguer près de la côte dans une embarcation découverte.

Q. En passant par le Bras du Saumon, par exemple ?—Oui. Mais il serait très désirable que toute la côte fût examinée, tant celle de la terre ferme que celle de l'île Vancouver. Il y a, je crois, d'excellents indices de minéraux sur la côte occidentale de cette île, mais nous n'avons jamais eu les moyens absolument indispensables pour faire un examen de cette côte.

Q. Vous voulez dire une grande exploration géologique ?—Oui.

*Par M. Kirk :*

Q. Examinez-vous autre chose que le Nord-Ouest et la Colombie-Britannique ?—Nous examinons toute la Confédération, depuis le Cap-Breton jusqu'à l'île de Vancouver, et depuis la baie d'Hudson jusqu'au 49<sup>e</sup> parallèle.

Q. C'est ce que vous faites maintenant ?—C'est ce que nous faisons maintenant ; mais le personnel qui y est employé est comme une goutte d'eau dans l'océan.

C. Avez-vous quelques renseignements au sujet des gisements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ?—Oui ; nous avons publié des comptes-rendus très complets sur presque tout le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Tout le Cap-Breton a été exploré et examiné.

Q. Pas récemment ?—Tout récemment. Nous sommes maintenant à faire graver des cartes du Nouveau-Brunswick et de la péninsule de Gaspé. Les explorations dans l'est se font bien plus minutieusement que dans l'ouest, parce que dans ce dernier les voyages sont très coûteux, et que de grandes étendues de pays sont absolument inaccessibles. Dans les provinces bien peuplées, les facilités d'examen sont beaucoup plus grandes et les frais en sont proportionnellement moindres. Nos comptes-rendus annuels le prouvent. A mesure que nos rapports sont publiés, ils sont distribués aux membres du parlement. Je ne suis pas autorisé à leur fournir les rapports antérieurs. Les rapports se vendent au prix de ce qu'ils coûtent pour l'impression et le papier. Il a été publié onze volumes, avec cartes et illustrations, depuis 1870. Ils contiennent des rapports sur toutes les parties du Canada. Le douzième volume est actuellement sous presse.

### TÉMOIGNAGE DE M. DAWSON:

SALLE DE COMITÉ,

CHAMBRE DES COMMUNES, 13 avril 1883.

GEORGE M. DAWSON, D. S., F.G.S., et R.S.M., est interrogé.

*Par le président :*

Q. Vous êtes attaché à la commission géologique, je crois ?—Oui.

Q. En quelle qualité ?—Comme sous-directeur.

Q. Vous connaissez la Colombie-Britannique?—Oui, j'y ai travaillé pour la commission pendant cinq saisons.

Q. Voulez-vous dire ce que vous pensez en général des terres agricoles et pastorales de la Colombie, de leur situation et de leur étendue, et du caractère du sol et du climat dans les différents districts de cette province?—La Colombie-Britannique est naturellement divisée en deux parties parfaitement distinctes, sous le rapport agricole, par les montagnes qui forment la chaîne de la côte. La région de l'intérieur possède un climat d'extrêmes, et dans la partie sud il est très sec. La région de la côte possède un climat doux et égal. Néanmoins, la Colombie doit être regardée comme un pays agricole et montagneux, c'est-à-dire que la quantité de terre arable, comparativement à sa surface totale, est relativement minime. Je ne dis pas cela pour déprécier la Colombie-Britannique, car on sait que d'autres pays, que l'on sait être très productifs, sont dans la même position. Dans la Californie, par exemple, on estime qu'un cinquième de l'Etat seulement est composé de terrain plat, non montagneux, et qu'une partie seulement en est cultivable. La partie sud de l'intérieur de la Colombie, à l'est de la rivière Fraser, est le district qui jusqu'ici a plus particulièrement attiré l'attention au point de vue agricole. La culture est en général restreinte aux vallées, qui sont larges et en forme de bassins, et qui sont creusées dans les plateaux, et le climat est tellement sec en été qu'il faut recourir à l'irrigation. Cependant, ceci est généralement facile à cause du nombre de cours d'eau qui descendent des plateaux plus élevés et des montagnes, et avec l'irrigation on obtient de très belles récoltes. Les plateaux les plus élevés ne sont pas cultivables, à cause de leur altitude et des gelées d'été. Cependant, ces plateaux sont couverts d'herbe et forment ces régions renommées pour l'élevage des bestiaux qui ont donné une si grande importance au sud de la Colombie sous ce rapport. Ainsi, la seule idée des terres agricoles ne donne pas la mesure de la capacité du pays à supporter une population d'agriculteurs et de pasteurs. Un homme dont la ferme est comparativement petite dans ces vallées a de grands troupeaux qui errent sur les coteaux et se nourrissent des herbes qu'il y trouvent. J'ai estimé l'étendue totale des terres agricoles, à l'est de la rivière Fraser, dans le sud de la Colombie, à un peu moins de 1,000 milles carrés, dont environ 500 milles carrés peuvent probablement être utilisés.

Q. Pouvez-vous nous renseigner sur la nature du sol et du climat?—Le sol est presque partout très fertile dans ces vallées, et en été le climat est très sec et chaud. Les écarts de la température sont extrêmes. En hiver le froid est excessif, mais cela n'empêche pas les bestiaux d'hiverner dehors et de vivre toute l'année de l'herbe des champs.

Q. Dans la portion de l'intérieur?—Oui, dans l'intérieur.

Q. Le climat, je crois, est excellent sur le littoral de la mer?—Oui. Dans la partie nord du plateau intérieur, il y a une autre grande région basse, dont j'ai évalué la superficie à environ 1,230 milles carrés. Le sol y est presque uniformément bon; mais comme il est en grande partie couvert de bois, on ne peut aussi facilement l'utiliser pour les exploitations agricoles, et de plus cette région est éloignée du tracé projeté du chemin de fer, et il n'est pas probable qu'elle soit colonisée de quelque temps. Cependant, j'ai tout lieu de croire qu'elle finira par être occupée par une population agricole.

Q. Vous parlez de la partie nord de l'intérieur; au nord de quel parallèle de latitude se trouve-t-elle?—Elle se trouve principalement au nord du 51<sup>e</sup> parallèle et à l'ouest de la rivière Fraser, dans le bassin de la Nechacco et de ses tributaires. La région du littoral n'est pas exposée à ces inconvénients de sécheresse et de gelées d'été auxquels sont exposées les régions plus élevées de l'intérieur. Le climat est excessivement doux, et en somme il s'y trouve une grande quantité de terre arable. Sur l'île de Vancouver, M. T. Hunter, qui a préparé un rapport sur ce sujet pour le rapport du chemin de fer du Pacifique de 188<sup>o</sup>, estimait qu'il y avait 389,000 acres de terre arable, dont environ 300,000 sont très propres aux exploitations agricoles. Sur cette étendue il n'y a encore qu'environ 10,000 acres en culture, mais une grande partie du terrain plat qui serait propre à l'agriculture dans l'île de Vancouver est également couverte de forêts, et, par suite du prix élevé de la main-

d'œuvre en ce moment, et de la population comparativement faible du pays, il ne serait pas profitable de défricher ces forêts ou de mettre ces terres en culture maintenant. Sur les îles de la Reine-Charlotte, il y a environ 700,000 acres de terres basses sur la côte nord-est, dont une grande partie pourra plus tard être cultivée; mais elles sont aussi actuellement couvertes d'épaisses forêts de très beaux arbres, et leur valeur immédiate consiste plutôt dans le bois. A l'embouchure de la rivière Fraser le terrain plat couvre probablement une superficie plus grande que toute l'île de Vancouver, et certaines parties en sont d'excellente qualité. Généralement, les terres de la Colombie-Britannique, lorsqu'elles sont cultivables, sont excessivement fertiles, et les récoltes sont très fortes sur la terre ferme et sur l'île de Vancouver. Par exemple, le blé donne en moyenne de 30 à 40 boisseaux par acre sur les terres un peu bien cultivées.

Q. Veuillez donner au comité quelques renseignements sur les bois de la Colombie-Britannique, la région où croît le pin de Douglas, et sur les autres arbres qui sont ou peuvent devenir de quelque valeur comme bois de construction? Si je ne me trompe, le pin de Douglas est le bois qui a aujourd'hui la plus grande valeur commerciale?—La carte que voici, publiée avec le rapport de la commission géologique pour 1879-80, démontrera quelques-uns de ces points. Elle indique jusqu'où s'étend le pin de Douglas et quelques autres essences les plus importantes. Jusqu'ici, le sapin de Douglas, ou le pin de l'Orégon, comme on l'appelle aussi, est le seul arbre auquel on ait fait attention pour le commerce. On l'a abattu et exporté en grande quantité. On le trouve sur toute la côte orientale de l'île de Vancouver et sur le littoral du continent vis-à-vis. Il s'étend au nord, un peu en arrière de la côte, jusqu'à la rivière Skeena, et dans la partie nord de l'intérieur de la province jusqu'aux lacs Tacla et des Babines au nord. Mais le bois qui se trouve immédiatement sur la côte est incontestablement le meilleur. Il y a là de magnifiques forêts presque entièrement composées de sapins de Douglas, et naturellement, à cause des facilités du chargement sur les navires, c'est le bois qui a le plus attiré l'attention. Sa qualité est excellente et les arbres sont très gros. L'un de ces arbres, abattu à Burrard Inlet pour l'exposition de Philadelphie, dont un morceau se trouve actuellement sur le terrain du parlement, mesurait 305 pieds de hauteur, 8 pieds 4 pouces de diamètre à 20 pieds de la souche, et était parfaitement sain d'un bout à l'autre. Beaucoup de pièces en mesurent autant. Au point de vue commercial, les billots de moyenne grosseur sont préférables pour les scieries à ces gros-là. Les localités choisies pour les scieries dépendent principalement des facilités de chargement, et celles qui sont maintenant en activité sont principalement situées sur Burrard-Inlet. Outre le sapin de Douglas, il y a beaucoup d'autres arbres dans la Colombie-Britannique qui sont très précieux et qui plus tard attireront une grande attention. Il y a le cèdre, qui atteint parfois 17 pieds de diamètre, quoique ces énormes arbres soient généralement plus ou moins creux. Il y a l'épinette blanche, qui est un excellent bois, moins tendre que celle de notre partie du continent et d'une espèce différente; le pin blanc, qui n'est pas le même que celui de l'est, mais qui donne un bois également bon. En général cet arbre est éloigné du littoral de la mer, en sorte qu'on ne l'a que très peu utilisé jusqu'ici. La pruche atteint aussi de bien plus grandes proportions que la nôtre et produit un bois clair et sain; on la trouve sur toute la côte et une partie considérable de l'intérieur. L'érable, qui est un bois assez inférieur, si ce n'est pour l'ébénisterie, à cause de son grain ondulé, ne se trouve que sur la côte. Le chêne est limité à la partie sud de la côte, et il n'existe pas en quantité suffisante pour être regardé comme un bois marchand sur une grande échelle. Le cèdre ou cyprès jaune est un autre bois dont on s'est aussi fort occupé. On le trouve surtout sur la partie nord de la côte, et c'est un bois excessivement beau pour l'ébénisterie. C'est un bois serré, qui dure très longtemps, saturé de substance résineuses qui l'empêchent de pourrir en grande partie, et qui a une odeur toute particulière. Dans l'intérieur de la province il y a le pin jaune, qui habite la partie sud et sèche du plateau, et qui est localement un bois d'une grande valeur. De fait, c'est le bois dont on fait le plus grand usage dans l'intérieur, et on le préfère même, dans certains districts, au sapin de Douglas. Je puis dire en général que chaque partie de la Colombie-Britannique est amplement pourvue d'excellent bois pour la construction et autres usages. La côte

est mieux partagée que l'intérieur sous ce rapport, à cause de la facilité de l'exportation et des proportions gigantesques de ses forêts, dues à la douceur du climat et à l'humidité de l'atmosphère.

Q. Veuillez nous indiquer les limites nord et est du sapin de Douglas?—Sa limite nord se trouve sur la Skeena et sur les lacs Tacla et des Babines. À l'est, sa limite est aux Montagnes-Rocheuses. Il est abondant même sur le versant oriental des Montagnes-Rocheuses, jusqu'aux montagnes du Porc-Épic à l'est, et on l'emploie beaucoup aux travaux de construction dans la partie occidentale de la région des prairies.

Q. Principalement sur les rivières par lesquelles on peut l'apporter sur les marchés?—Sur le versant oriental des Rocheuses, oui; mais à l'ouest on ne fait pas le flottage des billots comme on le fait ici, à cause de leur grosseur et de la rapidité des rivières. Presque tout le bois abattu pour l'exportation sur la côte occidentale est sorti des forêts par des chevaux ou sur de petits tramways jusqu'au rivage, puis on le lance à la mer et il est remorqué jusqu'aux scieries.

Q. Veuillez nous dire ce que vous pensez des ressources forestières des îles de Vancouver et de la Reine-Charlotte?—La principale différence entre l'île de Vancouver et celles de la Reine-Charlotte, quant au bois de construction, c'est que sur une grande partie de la première on trouve le sapin de Douglas en abondance, tandis qu'il n'existe pas sur les dernières. Il y est remplacé par le cèdre, la pruche et l'épinette blanche, et par le cyprès ou cèdre jaune. Une étendue d'environ 1,000 milles carrés de la partie unie des îles de la Reine-Charlotte est fortement couverte d'excellent bois de haute futaie; mais comme il n'y a pas de sapin de Douglas et que les îles se trouvent un peu au nord des routes commerciales actuelles, il n'y a pas encore été construit de scieries. Cependant, il y a d'excellents pouvoirs d'eau sur les îles pour des scieries, surtout aux havres de Naden et de Masset, et en plusieurs autres endroits où les cours d'eau de la partie basse des îles se jettent dans la mer. Je considère que les bois des îles de la Reine-Charlotte constituent l'une de leurs plus précieuses richesses actuelles, et aussitôt que la demande du bois augmentera un peu, je n'ai aucun doute que ces forêts seront exploitées. Une autre circonstance favorable à ces îles est que, par suite de l'humidité du climat, les bois ont été bien peu ravagés par les incendies de forêts, et même dans les endroits où de grandes quantités de troncs d'arbres pourris, qui atteignent une grande épaisseur, se sont accumulées sur la terre, ils finissent par pourrir plutôt qu'ils ne brûlent.

Q. En parlant du cèdre comme bois de commerce, vous dites qu'il atteint parfois un diamètre de 17 pieds: les troncs sont-ils couverts de branches, ou sont-ils comparativement sans branches à une certaine distance du pied?—Le cèdre est un arbre qui pousse beaucoup de branches; mais lorsqu'il atteint de grandes dimensions, les branches vivantes sont généralement près de la tête. Ces très gros arbres sont en général plus ou moins creux. Les sauvages choisissent les plus gros cèdres sains pour faire leurs magnifiques pirogues, et les dimensions de celles-ci prouvent que l'on peut trouver de ces gros arbres quand on les cherche avec soin. Je dois dire, cependant, à propos des îles de la Reine-Charlotte et de Vancouver, que, comme la superficie totale de Vancouver est beaucoup plus grande que celle des îles de la Reine-Charlotte, les forêts de Vancouver sont sans doute plus importantes que celles de ces dernières, du moins relativement à leur étendue.

Q. Pouvez-vous donner, d'après votre connaissance personnelle, des renseignements sur les pêcheries et autres ressources des îles de la Reine-Charlotte et de la côte en général?—J'ai passé une bonne partie de l'été de 1878 dans les îles de la Reine-Charlotte, et la carte qui se trouve en ce moment sur le bureau (Rapport de la commission géographique, 1878-79) est le résultat de mes explorations. Les îles de la Reine-Charlotte se sont d'abord fait connaître au public par le commerce des peaux de loutre de mer qui, commencé vers la fin du dernier siècle, a toujours été fait sur une grande échelle. Cependant, la loutre de mer est à peu près disparue de la côte occidentale; mais les sauvages prennent encore, sur les îles de la Reine-Charlotte et sur la côte ouest de Vancouver, un nombre considérable de phoques à fourrures. Les îles de la Reine-Charlotte ont ensemble 175 milles d'extrême longueur. La partie méridionale est montagneuse, sans terrains plats qui vailent la peine d'être mention-

nés; mais la partie sud-est de l'île Graham contient à peu près 700,000 acres de terrain plat, dont la plus grande partie est fortement boisée, mais qui, je crois, sera définitivement mise en culture lorsque la population de la côte occidentale sera plus nombreuse et lorsque les terres arables seront en plus grande demande. Le climat ressemble beaucoup à celui de l'île Vancouver; toutefois, sur la côte occidentale, il est un peu plus humide que sur la côte ouest de Vancouver. C'est un climat très doux. Certains hivers, il ne tombe pas de neige; dans d'autres il en tombe beaucoup, mais elle ne reste que quelques jours, puis disparaît. Cette douceur du climat provient, naturellement, du fait que le *Gulf Stream* du Pacifique frappe la côte occidentale presque exactement au point où ces îles se trouvent, en sorte que ces dernières reçoivent tout le bénéfice de la chaleur de ses eaux. Les ressources d'une valeur immédiate que possèdent les îles de la Reine-Charlotte sont: le bois, les pêcheries et les mines. J'ai déjà parlé du bois. Les pêcheries sont probablement plus importantes que sur la plupart des autres parties de la côte—spécialement les pêches en eau profonde et celle du flétan. Il est vrai que le flétan est un poisson qui ne peut être mis en conserves, ni salé et exporté avec profit; mais il est très probable qu'on essaiera avant longtemps de le geler d'après le procédé suivi ailleurs, et de l'exporter en cet état à San-Francisco ou sur d'autres marchés étrangers où il obtiendra de bons prix. Le flétan des îles de la Reine-Charlotte et de la côte occidentale de Vancouver est presque la seule nourriture des sauvages de la côte. C'est, en réalité, leur pain quotidien et leur principal aliment; ils le séchent et le conservent pour leur consommation d'hiver. A part le flétan, il y a deux espèces de saumons semblables à celles qui fréquentent la côte d'autres parties de la Colombie-Britannique. On a aussi établi une fabrique d'huile de chien de mer. Le chien de mer est très abondant autour des îles de la Reine-Charlotte. Dans le voisinage des îles, il y a plus d'eau basse et de plus vastes bancs que sur la plupart des autres parties de la côte. Il serait important de faire explorer ces bancs, qui sont probablement de bons fonds de pêche. Jusqu'ici, la côte de la Colombie-Britannique n'a été que très imparfaitement relevée, et la profondeur de l'eau est inconnue, excepté sur certaines routes fréquentées. Il existe un très grand banc entre les îles de la Reine-Charlotte et la terre ferme, ainsi que sur le bord septentrional des îles, et très probablement aussi sur la côte occidentale, quoique je ne sache pas que la sonde y ait jamais été jetée jusqu'ici. Quant aux pêcheries de la côte en général, l'industrie des conserves de saumon est naturellement la plus importante. Elle a pris de vastes proportions dans ces dernières années, et elle est probablement assez connue pour m'exempter d'entrer dans des détails à ce sujet. En 1881, il y avait, dans la province, douze établissements de conserves qui ont exporté plus de 8,500,000 livres de poisson. Je crois qu'il y a très peu de danger d'épuiser le saumon dans les rivières de la Colombie-Britannique, et, s'il y en avait, elles seraient facilement repeuplées. On n'a encore rien fait dans ce but, parce qu'il n'y avait pas lieu de le faire. Je voyais l'autre jour qu'un député local a émis dans la législature l'idée d'introduire l'huître—l'huître de l'est—et le homard dans les eaux de la Colombie-Britannique. Cette idée avait déjà été émise, et elle est excellente. On trouve quelques huîtres sur la côte occidentale, mais elles sont très petites et inférieures en général à celles que produisent les eaux de l'est. Leur présence démontre que l'huître de l'est pourrait se développer parfaitement dans les eaux de la Colombie. On n'y trouve pas de homard. Il y a le crabe, qui le remplace, pour la nourriture qu'il consomme, et on a tout lieu de croire que si le homard était introduit dans la partie rocheuse de la côté septentrionale, il donnerait naissance à de très importantes industries, comme celles que l'on voit dans les provinces de l'est.

Q. Quelles sont les perspectives de l'exploitation des mines aurifères? Quels sont la nature du quartz et le développement des mines métallifères en général dans les endroits de la Colombie-Britannique où l'on trouve de l'or?—L'exploitation des mines a été et continuera probablement d'être la principale industrie autour de laquelle viendront se grouper les autres. Il y a dans cette province une région d'environ 800 milles de longueur et 400 milles de largeur, aussi montagneuse que celle qui produit tous les minerais des Etats et territoires de l'Ouest, et qui a donné à ces derniers une si grande importance comme régions métallifères. C'est à peine si on peut dire que la Colombie-Britannique a commencé à développer ses industries minières.



Ce retard s'explique par plusieurs raisons. Le pays est, sur une vaste étendue, couvert de forêts, qui rendent les explorations minières extrêmement difficiles. Puis le prix de l'existence et la difficulté de parvenir à quelques-uns des endroits qui promettent le plus par leurs dépôts métallifères, et le fait que plusieurs des premières tentatives d'exploitation ont été fort peu judicieuses : tout cela a découragé les habitants du pays et les a empêchés de pousser plus loin des entreprises de ce genre. Cependant, on sait que l'or se trouve distribué presque partout dans la province de la Colombie-Britannique. Il n'est pas un cours d'eau de quelque importance qui n'en fournisse au moins quelques indices, et dans 105 localités dont j'ai dressé la liste en 1877, on a fait des travaux de mines pour extraire l'or. La principale lisière aurifère de la Colombie-Britannique s'étend du sud-est au nord-ouest, en deçà des Montagnes-Rocheuses, et couvre les localités minières qui ont été appelées Kootenay, Big-Bend, Caribou, Oménica et Cassiar. Du sud au nord, de 1858 à 1882, l'or produit par la Colombie-Britannique a donné \$46,685,334, ce qui est un rendement considérable, si l'on considère que durant cette période la moyenne de la population n'a pas dépassé 10,000 blancs. Le nombre moyen des mineurs employés dans ces placers a été de 2,940, et la moyenne du rendement par homme employé, obtenue en divisant le total par le nombre des mineurs, est de \$683 par homme par année. Il faut aussi considérer que ces placers ne peuvent en général être exploités qu'en été, et que la somme que je viens de mentionner a été obtenue en moins de six mois de travail réel par année. Le rendement le plus considérable d'une même année a été celui de 1864, durant laquelle \$3,735,850 furent exportés du pays. L'année dernière, le rendement total n'a été que de \$1,013,827. Depuis 1864, sauf certaines fluctuations, le rendement de l'or accuse une tendance générale à diminuer, et la situation actuelle est simplement celle-ci : les plus riches placers découverts jusqu'ici ayant été plus ou moins épuisés, le rendement de l'or diminue. L'histoire des pays aurifères, comme l'Australie et la Californie, nous fournit l'exemple de placers qui ont été plus ou moins complètement épuisés de cette façon. Puis vient la période où le mineur se met à travailler les filons de quartz d'où l'or des placers a été tiré. Cette période n'est pas encore arrivée dans la Colombie-Britannique. On n'y a pas encore travaillé une seule veine de quartz aurifère, et la période actuelle est un intérim entre le plein développement des placers et le commencement de l'exploitation du quartz, qui offre une industrie plus permanente. Il n'y a pas de doute qu'avant longtemps les mines de quartz aurifère seront exploitées.

*Par M. Trow :*

Q. Il y a des mines de quartz à Caribou, n'est-ce pas?—On a essayé de les exploiter il y a quelques années, mais je ne sais pas qu'il y en ait actuellement une seule en opération. Les difficultés sont très grandes dans quelques parties du pays, en raison surtout des prix du transport et des provisions. Jusqu'à tout dernièrement il en coûtait de 7½ cts à 12½ cts par livre pour transporter des effats et approvisionnement de Yale à Caribou, selon la saison, et ces prix sont une taxe si lourde sur des opérations minières dispendieuses, qu'il n'est possible d'exploiter que des minerais très riches. A Oménica, un peu plus au nord, il en coûte 15 cts par livre pour transporter les provisions dans le district; aussi, il est presque impossible aux mineurs de continuer à explorer avec leurs seules ressources, et à moins d'avoir un *claim* très riche qu'ils puissent exploiter, ils sont obligés de quitter le pays. Un avantage que donneraient la construction du chemin de fer et l'ouverture de l'intérieur, c'est que les placers les plus pauvres seront exploités sur une grande échelle. Naturellement, les gîtes très riches forment une très petite partie du tout. Ceux d'une qualité moyenne et inférieure sont plus communs, et quand les prix de transport seront réduits de moitié bon nombre de ces gîtes dont l'exploitation n'offre aujourd'hui aucun profit prendront une certaine valeur.

Q. Est-ce qu'on emploie beaucoup la main-d'œuvre chinoise dans les mines?—En général les Chinois travaillent aux mines d'or pour leur propre compte. Ils choisissent les placers, très souvent ceux qui ont été abandonnés par les blancs, et pendant des années ils travaillent à leur façon dans ces localités. On ne sait pas ce qu'ils en retirent, mais nul doute que c'est assez pour les rémunérer, grâce à leur persévérance.

*Par M. Baker (Victoria):*

Q. Et à leurs habitudes d'économie?—Et à leurs habitudes d'économie.

*Par M. Hesson :*

Q. Pouvez-vous nous donner des renseignements au sujet des mines d'argent?—Je ne puis dire que très peu de chose par moi-même au sujet des minerais d'argent. On en a trouvé en plusieurs endroits, dont les deux qui promettent le plus sont, d'après ce qu'on en sait jusqu'ici—d'abord un endroit à Hope, sur Silver Peak, puis un autre à Cherry Creek, dans le pays des Okanagan. De très riches minerais ont été apportés de ces localités, et on en a tenté l'exploitation; mais diverses circonstances en ont amené la suspension. Dans le cas de la mine de Hope, du moins, cette suspension n'est pas due à ce que la mine a fait défaut, mais bien à des questions qui se rattachaient à ladirection ou à la vente de la mine. Il y a lieu d'espérer qu'en fin de compte ces deux localités, et d'autres encore probablement, seront développées comme mines d'argent de bon rapport. Si une mine d'argent était mise en exploitation et venait à rémunérer comme entreprise commerciale, elle donnerait l'élan à des explorations qui feraient qu'en peu d'années plusieurs autres mines seraient exploitées. Je dois dire aussi, à ce propos, que nous avons reçu d'Omenica des échantillons de galène argentifère très riche, bien que l'éloignement du district empêche pour le moment l'exploitation de ces minerais. Ils rapportent de \$29 à \$90 d'argent par tonne de minerai.

Q. Son éloignement dans l'intérieur ou par la côte?—A l'intérieur. Par la côte les distances sont comparativement courtes, car nous avons la navigation; mais Omenica se trouve loin dans l'intérieur, près de la rivière de la Paix.

*Par M. Allen :*

Q. Les Chinois exportent-ils de la Colombie-Britannique une grande quantité d'or dont ils ne rendent pas compte?—Je ne le crois pas. Il en est rendu compte dans le relevé que j'ai donné. Je suis entré dans des détails minutieux avec M. Good, qui était sous-ministre des mines à l'époque où le relevé général fut compilé, il y a quelques années. Nous avons obtenu de toutes les banques un état de l'or qu'elles avaient expédié du pays; même information des bureaux de l'express. Puis, comme on savait qu'une grande quantité était envoyée par les Chinois et autres, privément et sans être notée, nous avons ajouté, pour la représenter, un tiers au produit de chaque année: en sorte que, sans être absolument exacte, la statistique se rapproche beaucoup de la réalité. Je pense qu'une bonne partie de l'or que les Chinois obtiennent est envoyée de cette manière, sans le faire passer par les banques.

*Par M. Fisher :*

Q. Pensez-vous que les Chinois obtiennent un tiers de tout l'or du pays?—Non; mais beaucoup de mineurs blancs emportent aussi leur or avec eux. C'est ce qu'ils font, par exemple, lorsqu'ils vont à San-Francisco.

Q. Voulez-vous nous dire ce que vous savez des gisements de houille et de lignite de l'île Vancouver, des îles de la Reine-Charlotte et de la terre ferme?—Des gisements de houille et de lignite sont très largement répandus dans la province du Pacifique. Dans l'opuscule dont j'ai parlé plusieurs fois comme rendant compte des opérations minières jusqu'à la date de sa publication ("Mines et minéraux de la Colombie-Britannique—Rapport de la commission géologique, 1876-77") se trouve la liste de trente-deux différentes localités dans lesquelles on sait qu'il existe de la houille et des lignites, et quelques-unes de ces localités sont des districts importants et d'une grande étendue. Plusieurs seront définitivement utilisés comme sources d'approvisionnement de combustible, soit sur place, soit d'une manière générale. Les îles de la Reine-Charlotte sont au premier rang sous ce rapport, par le fait qu'on y a découvert une veine d'antracite. C'est la seule veine d'antracite sur la côte du Pacifique, en Amérique ou en Asie, qui soit susceptible d'être exploitée. La veine avait une puissance d'environ 6 pieds et elle a été exploitée sur une certaine distance, mais on a constaté qu'elle allait en s'amincissant. Cependant, je crois que la principale cause de la cessation de l'exploitation, c'est que la compagnie avait dépensé tous ses capitaux à établir des facilités de transport pour expédier la houille, avant de

faire beaucoup d'explorations; depuis lors, la mine n'a pas été beaucoup travaillée, et on a fini par l'abandonner. En 1878 j'ai examiné très minutieusement les environs de la mine, et j'en ai dressé une carte. Je crois que la localité promet encore beaucoup et mérite plus d'attention; mais on ne peut en dire rien de plus précis pour le moment, parce qu'aucun travail d'exploitation n'y a été fait depuis quelques années. Les districts de Comox et de Nanaïmo de l'Île Vancouver ont été plus exploités, et le dernier a été la principale source d'approvisionnement pendant quelques années. M. Richardson, de la commission géologique, en a dressé une carte. La carte est sur une échelle de quatre milles au pouce, et donne beaucoup de détails sur l'étendue réelle des roches houillères en ces deux endroits, et sur tous les autres faits de structure nécessaires. Les couches de houille de Comox et de Nanaïmo varient de 4 à 6 et 10 pieds d'épaisseur. Elles ont parfois une plus grande puissance, mais telle est la moyenne. Je dois spécialement mentionner la qualité de la houille. Ce n'est pas un lignite. C'est une véritable houille bitumineuse d'excellente qualité. Le ministère de la guerre des États-Unis en a fait l'essai il y a quelques années, afin de s'assurer du combustible qui pourrait donner les meilleurs résultats pour produire la vapeur sur les côtes de l'ouest, et il a constaté que pour avoir une quantité donnée de vapeur il fallait 1,800 lbs. de houille de Nanaïmo, contre 2,400 lbs. de houille de Seattle, 2,600 lbs. de houille de la baie de Coos, Océan, et 2,600 lbs. de houille de Mont Diablo, Californie; ce qui démontre que, pour la côte du Pacifique, la houille de Nanaïmo a sur toutes les autres une supériorité notable. En 1882, la houille extraite des mines de Nanaïmo s'est élevée à 282,139 tonnes, ce qui équivaut à environ un cinquième des produits houillers de la Nouvelle-Ecosse, bien que cette dernière province soit depuis beaucoup plus longtemps une région houillère. Sur cette quantité, 151,800 tonnes ont été vendues à San-Francisco, où le prix du détail était d'environ \$12 la tonne. Un cinquième environ de la houille employée à San-Francisco provenait des mines de Nanaïmo, et il en serait apporté de la Colombie-Britannique une plus grande proportion encore, sans deux circonstances qui s'y opposent: la première, c'est qu'il existe sur la houille une lourde taxe qui a presque tué le commerce de ce combustible entre la Nouvelle-Ecosse et les États-Unis de l'est, mais qui n'a pas eu le même effet sur la côte du Pacifique, où le prix est plus élevé; et la seconde, c'est qu'une grande quantité de houille est exportée d'Angleterre, comme lest, par des navires qui viennent chercher du grain, ce qui ne serait pas un commerce profitable, s'il était fait autrement.

*Par M. Baker (Victoria):*

Q. Et de l'Australie aussi?—Oui, principalement de Newcastle et de la Nouvelle-Galles du Sud, comme lest.

*Par M. Hesson:*

Q. Ce lest est-il mis sur le marché et vendu, ou mis en dépôt pour l'usage des navires?—Je crois qu'il est mis sur le marché et vendu. Une grande partie de l'approvisionnement de houille de San-Francisco est livrée de cette manière.

*Par M. Baker (Victoria):*

Q. Cette houille est vendue au prix qu'elle peut rapporter? Généralement parlant, c'est un charbon menu?—Un certain nombre de navires viennent d'Australie à San-Francisco avec du charbon comme lest, et retournent en Angleterre avec des chargements de grain.

*Par le président:*

Q. Vous dites que le prix est de \$12 la tonne à San-Francisco. Quelle est la moyenne du prix de transport depuis Nanaïmo?—Je ne pourrais le dire.

*Par M. Baker (Victoria):*

Q. \$3.25 la tonne. Il est aujourd'hui de \$2.25 la tonne?—Je crois que le charbon est vendu, à Nanaïmo, \$4 la tonne.

Q. Aux quais?—Oui, et le reste passe pour le transport, les agents et les pertes.

Q. Le prix du marché pour toute espèce de houille, à San-Francisco, est plus bas que celui qui, dites-vous, avait cours il y a quelques années?—Ce prix est coté d'après une circulaire de San-Francisco; j'oserais dire qu'il peut être en moyenne de \$8 la tonne.

*Par M. Homer :*

Q. Quelle était la date de cette circulaire ?—1882.

Q. Tel a été le cas pendant deux mois ; aujourd'hui la moyenne du prix est de \$8 ?—Très probablement.

*Par M. Irow :*

Q. Vous avez dit que le charbon de Nanaïmo a été comparé avec la houille américaine ; que dites-vous de celui de la Nouvelle-Ecosse ?—Ce charbon est à peu près égal aux houilles de meilleure qualité de la Nouvelle-Ecosse. Naturellement, les houilles qui viennent directement en comparaison avec lui, sur la côte du Pacifique, sont toutes inférieures à celles de la Nouvelle-Ecosse. Il faut dire aussi, au sujet des mines, qu'un nombre considérable, non-seulement de Chinois, mais encore de sauvages, sont employés aux travaux souterrains et gagnent de bons gages, et il est très satisfaisant de voir que bon nombre de sauvages de la côte occidentale se livrent à ces durs travaux et y gagnent leur vie.

*Par le président :*

Q. Les emploie-t-on aussi beaucoup aux pêcheries ?—Oui ; et dans l'intérieur, un certain nombre d'entre eux se sont livrés à la petite culture, possèdent des bêtes à cornes, et je crois qu'en peu d'années ils se suffiront à eux-mêmes.

Q. Vous avez jusqu'à présent parlé des gisements de houille qui se trouvent dans les îles ; que dites-vous des gisements de la terre ferme ?—Il est très probable que les gisements de houille trouvés dans l'île Vancouver le seront aussi dans une partie de la région plane vers l'embouchure de la Fraser, en aval de Yale ; mais jusqu'ici on n'y a constaté aucune veine susceptible d'être exploitée, bien qu'on ait obtenu des échantillons d'excellent charbon. Mais dans l'intérieur, en deçà des montagnes de la côte, il y a plusieurs localités où l'on rencontre la houille et du lignite. La plupart d'entre elles n'ont pas encore été explorées, par suite de leur isolement et parce que le pays n'est pas encore développé. Dans la vallée de la Nicola on a trouvé d'excellente houille d'une puissance de 5 à 6 pieds, et on sait qu'il y a une autre houille d'excellente qualité sur la Thompson-Nord. Toutes deux appartiennent à la catégorie des houilles bitumineuses, plus ou moins parfaites. D'après ce qu'on en sait, les autres houilles de l'intérieur sont, à strictement parler, des lignites, et une mine que j'ai visitée à la crique du Chapeau a une puissance de plus de 40 pieds. Les gisements sur la Similkameen et autres cours d'eau sont d'une valeur locale, et je n'ai aucun doute qu'ils seront utilisés pour fournir du combustible à la localité. Dans toutes les parties de l'intérieur, le pays est amplement pourvu de combustible pour les colons.

Q. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur les ressources agricoles, minérales et autres de la région de la rivière de la Paix, dont une partie se trouve comprise dans la Colombie-Britannique par la frontière orientale ?—La frontière orientale de la Colombie-Britannique suit le 120<sup>e</sup> méridien, à partir du 60<sup>e</sup> parallèle vers le sud, jusqu'à ce que ce méridien coupe les Montagnes-Rocheuses, et une grande partie triangulaire de la Colombie-Britannique se trouve ainsi à l'est des Montagnes-Rocheuses. Je porte à 5,000 ou 6,000 milles carrés la partie du bassin de la rivière de la Paix qui possède une grande valeur commerciale et est comprise dans la Colombie-Britannique. Le reste du pays, sur le haut de la rivière de la Paix, se trouve dans les territoires du Nord-Ouest. La partie de la région de la rivière de la Paix dont je puis parler avec connaissance de cause, est celle qui se trouve au sud du 57<sup>e</sup> parallèle de latitude, partant de ce parallèle et allant jusqu'à la rivière Athabasca ; elle a une étendue approximative de 31,550 milles carrés. Je dois dire que la région de la rivière de la Paix est séparée de celle de la haute Saskatchewan par une lisière de terrain pauvre, le long de l'Athabaska. L'élévation moyenne de cette région est d'environ 2,000 pieds au-dessus de la mer, ou un peu plus. Le sol est un limon très fin, qui, dans les endroits où il est meilleur, ressemble beaucoup à celui de la vallée de la rivière Rouge, et il est très différent de la plus grande partie de celui qui se trouve entre cette dernière et la rivière de la Paix. Vu les faibles essais de culture tentés jusqu'ici dans ce district, la fertilité du sol est principalement démontrée par la croissance extraordinaire de la végétation naturelle qu'on y trouve. En général, la région de la rivière de la Paix est plus ou moins fortement boisée, mais il y a aussi des étendues

dues considérables de terres de prairies. J'estime qu'à l'ouest de la rivière à la Boucane ces prairies couvrent 3,000 milles carrés, ou 1,920,000 acres. Une des plus vastes prairies—la Grande Prairie, au sud de Dunvegan—a une étendue de 230,000 acres, presque toute nue, avec quelques petits bouquets de bois disséminés çà et là. Le sol est magnifique et est arrosé par de beaux cours d'eau; c'est un des pays les plus attrayants que j'aie vus à l'état de nature. Le reste de l'étendue de 31,550 milles carrés qui, par sa nature unie et son peu d'élevation, constitue la région arable, est en général boisé, et, pour la plus grande partie, de bois de seconde venue, consistant en tremble, bouleau et épinette blanche. En prenant cette vallée de la rivière de la Paix et déduisant tous les districts qui sont connus pour avoir un sol pauvre, plus 20 pour cent pour couvrir d'autres étendues qui ne pourraient pas être cultivées, nous restons avec une région de 23,500 milles carrés propres à l'agriculture.

Q. Parlez-vous de tout le district, ou seulement de celui qui se trouve dans la Colombie-Britannique?—J'ai parlé de tout le district, parce que la partie qui s'en trouve dans la Colombie-Britannique—entre 5,000 et 6,000 carrés de terres arables—est semblable. Je parle seulement de la partie de la région de la rivière de la Paix qui se trouve au sud du 59<sup>e</sup> parallèle. Je ne mentionne pas celui qui se trouve au nord, parce que je n'y suis jamais allé et que je ne pourrais en parler que par ouï-dire. Pour donner une idée de la valeur de cette région comme pays agricole, en prenant l'étendue que j'ai donnée, et en supposant, comme mesure de sa capacité—c'est une simple supposition faite pour en estimer la valeur—qu'elle serait toute semée en blé, à raison de vingt boisseaux par acre, elle produirait annuellement 470,000,000 de boisseaux de blé. Je crois que toute cette région finira par être cultivée. Je ne suis pas tout à fait certain que le blé mûrirait partout et serait une récolte sûre; mais d'après ce que nous pouvons juger du climat, il est aussi bon, sinon meilleur, que celui d'Edmonton sur la rivière Saskatchewan, et partout où la culture du blé a été essayée dans le district de la rivière de la Paix, il est de fait qu'elle a réussi, de même que celle d'autres grains, comme l'avoine et l'orge. Nous avons donc tout lieu de croire que sur la plus grande partie de cette région le blé donnera une récolte satisfaisante et assurée. Si nous ne prenons que l'étendue estimée de prairie comme susceptible de culture immédiate, son rendement, d'après le calcul que je viens de faire, serait de 38,400,000 boisseaux.

*Par M. Trow :*

Q. Croyez-vous que cette région soit sujette aux gelées d'été?—Il y a des gelées d'été, mais je ne crois pas qu'en règle générale elles soient assez fortes pour faire tort au blé; mon expérience personnelle est celle d'une saison. Dans la dernière partie du mois d'août, cette année-là, les premières gelées de l'automne ont tué les tiges des pommes de terre avant qu'elles ne fussent sèches, mais elles n'ont pas atteint le blé et les autres grains. De fait, ces grains auraient été coupés si leur complète maturation n'avait pas été retardée par une semaine de pluie.

Q. De quel rapport parlez-vous?—Du mien. Je n'ai pas apporté la carte de la région de la rivière de la Paix, publiée par la commission géologique avec son rapport de 1879-80, parce qu'elle était trop grande.

Q. Dans une région aussi vaste, est-il possible à une personne qui ne la traverse qu'une fois ou deux d'en acquérir autre chose qu'une connaissance générale?—Sans doute, cette connaissance est d'une nature générale. J'ai voyagé dans une grande partie du district. Je n'ai pas fait seulement qu'y passer une fois; mais pendant six semaines j'ai examiné différentes localités, et mon aide a passé par d'autres au sujet desquelles il a fait un rapport. Ainsi que je l'ai déjà dit, une grande partie de la région est boisée, et par conséquent il est difficile de l'explorer complètement. Je connais la nature du sol des parties que j'ai examinées, et il y a tout lieu de croire que le reste du district, ayant la même élévation et formant partie du même ancien bassin de lac, dans lequel le riche sol vaseux a été déposé, possède le même caractère. De quelques-uns des points les plus élevés on peut voir presque tout le pays. Sans doute, il serait à désirer qu'on fit une exploration plus détaillée et surtout des expériences très minutieuses de culture en variant les récoltes dans certaines localités, spécialement dans celles qui se trouvent à des élévations considérables, afin de pouvoir définir jusqu'à quelle hauteur la culture est possible.

*Par M. McCraney :*

Q. Est-ce que les vents chauds de la côte du Pacifique atteignent la partie de la vallée de la rivière de la Paix qui se trouve dans la Colombie-Britannique?—Oui; les vents appelés *chinooks* se font sentir au sud du 49<sup>e</sup> parallèle sur une certaine distance, et de là le long des montagnes jusqu'à la rivière de la Paix et vers le nord. Leur plus grand effet se fait sentir jusqu'à cent milles en deçà du pied des Montagnes-Rocheuses. A l'est, ils perdent leur force. Leur effet est très marqué dans la région de la rivière de la Paix. Quand ils soufflent en hiver, il se produit un dégel immédiat et la neige disparaît. Cependant, il tombe plus de neige dans ce district que dans celui de la rivière à l'Arc et de la rivière du Ventre à l'ouest. La région méridionale est sèche, et par conséquent c'est une région de prairie. Celle du nord est boisée dans une large mesure, et la précipitation naturelle d'humidité est suffisante pour les besoins de l'agriculture.

*Par M. McNeil :*

Q. Avez-vous quelque raison de supposer que, l'année où vous êtes allé là-bas, les gelées d'été furent moins fortes qu'à l'ordinaire?—Non; d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, elles ont été extrêmement fortes, et cependant elles n'ont fait aucun tort à la récolte de blé. J'ai recueilli, au comptoir de la Baie d'Hudson, d'excellents échantillons de blé. De fait, les récoltes furent cette année-là plus tardives qu'à l'ordinaire, par suite des huit ou dix jours de pluie qui ont retardé la complète maturation du grain.

Q. De quelle station ou comptoir de la Baie d'Hudson provenait ce blé?—Je parle surtout de Dunvegan; mais nous savons, en outre, que le blé vient bien au comptoir du Petit Lac des Esclaves. J'ai vu de l'orge, mûre et portant de belles tiges, cultivée par les sauvages Cris au lac à l'Esturgeon, sur le Plateau, et on sait qu'au Fort Saint-Jean, un peu plus haut sur la rivière de la Paix et beaucoup plus près des montagnes, l'orge et l'avoine étaient mûres le 12 août 1875, bien qu'au même endroit, en 1879, le blé ait manqué. Le fort Saint-Jean est près de la lisière occidentale de la région qui, suivant moi, possède une valeur agricole. Je partage pleinement l'opinion qu'il est très à désirer que de nouvelles expériences soient faites dans quelques localités choisies comme étant les plus défavorables, afin de savoir le plus et le moins qui puisse être dit du pays.

*Par le président :*

Q. Pouvez-vous nous dire quelque chose des ressources minérales de cette partie du pays en particulier?—On peut traiter, d'une manière comparativement brève, des ressources minérales de la région de la rivière de la Paix. Elles consistent en or et en houille. On trouve de l'or dans les principaux cours d'eau, mais surtout sur la rivière de la Paix, et on n'y a pas trouvé de très riches gisements, quoique suffisamment pour attirer quelques mineurs qui en ont tiré bon parti. Je ne pense pas que, excepté dans les Montagnes-Rocheuses, à l'ouest de la région de la rivière de la Paix proprement dite, il y ait chance d'une très grande exploitation aurifère.

Q. Est-ce que l'or dont vous parlez a été apporté des Montagnes-Rocheuses?—En partie, et en partie de l'est, je crois. Le Dr. Selwyn a, je pense, mentionné le fait que l'or des grandes plaines du sud venait de l'est. Il n'en est pas de même dans la région de la rivière de la Paix, parce que cette rivière passe à travers les Montagnes-Rocheuses, et le schiste aurifère à son embouchure est le prolongement septentrional de celui de Caribou. Il en résulte que la rivière de la Paix charrie sur tout son cours une quantité considérable d'or comparativement très fin; combien il en est venu de cette façon, ainsi qu'avec le drift glaciaire de l'est, il est difficile ou même impossible de le déterminer. Les ressources houillères promettent d'être très considérables. Jusqu'ici elles n'ont été examinées que dans quelques localités, et la plupart des veines observées étaient minces; mais la qualité de quelques-unes, particulièrement dans le voisinage des montagnes, dans une zone de 50 à 60 milles à l'est des montagnes, est excellente. On connaît quelques veines de charbon de terre ou lignite sur la rivière Athabaska. Il y en a une de bonne qualité ayant une puissance de 10 pieds, et une autre de 3 pieds encore meilleure. Il y a tout lieu de croire, d'après la grande étendue de la formation crétacée renfermant de la houille, qu'on

trouvera la région de la rivière de la Paix amplement pourvue de combustibles minéraux.

*Par M. Cochrane :*

Q. Est-ce dans les territoires du Nord-Ouest ou dans la Colombie Britannique ? — En partie dans les deux. J'ai dit qu'environ 5,000 milles carés de la partie arable de cette région de la rivière de la Paix se trouvaient dans la Colombie-Britannique. Une grande partie des roches houillères se trouvent dans cette province.

*Par le président :*

Q. Avez-vous quelques renseignements au sujet de la valeur probable des gisements de fer et de cuivre qu'on trouve sur l'île Texada, dans la rade de Howe et d'autres parties de la Colombie-Britannique où ils pourraient être exploités avec avantage ? — Le gisement de fer de Texada est un des plus accessibles qu'on ait jamais découverts dans la Colombie-Britannique. C'est un minerai de fer magnétique très riche, contenant 68.4 pour cent de fer et une très faible proportion de phosphore et autres impuretés. Le plus grand affleurement se trouve sur le côté ouest de l'île Texada, où il a une puissance de 20 à 25 pieds, près du bord de l'eau, et il a été suivi sur une distance de plus d'un mille vers le nord-ouest, la veine n'ayant parfois que deux pieds, mais étant généralement plus épaisse. Le minerai se trouvant sur la côte, il est d'expédition facile, et à moins de vingt milles du port de Comox, d'où s'exporte la houille. Ces circonstances lui donnent un avantage particulier, et je crois que ce sera un des principaux gisements de fer exploités sur la côte occidentale. On me dit même que l'exploitation s'en fait maintenant dans une certaine mesure, mais le minerai est envoyé aux États-Unis pour être fondu.

*Par M. Trow :*

Q. Est-il près de la houillère ? — Il n'y a que vingt milles des eaux navigables du détroit de Georgie entre ces gisements de fer et le terrain houiller de Comox ; le fer et la houille sont tout près du bord de l'eau, la houille de Comox peut-être à une couple de milles en arrière. Quant aux gisements de cuivre, je crois qu'il y en a dans l'île Texada, mais je ne les ai jamais vus et nous n'en avons pas reçu d'échantillons.

*Par M. Hesson :*

Q. N'avez-vous pas dit que cette mine de fer n'était pas exploitée ? — Je crois qu'elle l'a été un peu dernièrement.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Trois ou quatre tonnes en ont été envoyées à San Francisco ? — Depuis plusieurs années il y a, dans l'Orégon, des fonderies où se fait la réduction des minéraux. Il est possible que ce minerai de fer y ait été envoyé.

Q. À Puget Sound ? — Ceci est récent ; mais la fonte a été faite sur une petite échelle dans l'Orégon depuis quelques années, ce qui démontre qu'elle peut être pratiquée avec de pauvres minerais et peut-être à l'aide d'ouvriers chinois sur la côte occidentale. Quant au minerai de cuivre de la rade de Howe, dont le président a parlé, je n'en ai aucune connaissance personnelle. Il se trouve entre la rade de Howe et Jarvis Inlet, à une hauteur considérable dans les montagnes. Nous avons eu de beaux échantillons contenant  $44\frac{1}{2}$  pour 100 de cuivre et constituant un minerai de grande valeur. Je ne puis, cependant, rien dire de la continuité et de la largeur de la veine, qui, d'après ce que j'ai appris, n'a pas été pleinement reconnue. Toutefois, cette localité est une de celles de la Colombie-Britannique qui promettent le plus en fait de cuivre, et grâce à son rapprochement de la côte, elle devra être facilement exploitée.

Q. L'échantillon contenait-il des indices d'argent ? — Il n'a pas été essayé pour cela.

*Par M. Homer :*

Q. Au sujet du cèdre, vous avez dit que les arbres avaient 17 pieds de diamètre et étaient creux ; nous en avons conclu qu'ils n'avaient pas une très grande valeur comme bois de construction. Cette espèce d'arbres est considérée comme la meilleure

que nous ayons là-bas. La coque a généralement de 1 à 3 pieds d'épaisseur et de 20 à 50 pieds de hauteur. C'est un très bon bois pour fabriquer des châssis, portes, caisses, etc.; le bois plein est pour les gros ouvrages, murs, seuils, etc. ?—Oui, car c'est un bois droit et sain. J'ai peut-être créé une fausse impression, car je n'ai pas voulu dire que les cèdres creux n'avaient pas de prix.

*Par M. Trow :*

Q. Quelle est la classe d'immigrants qui conviendrait le mieux à la Colombie-Britannique ?—Je pense que quand le chemin de fer sera établi dans la Colombie-Britannique, le développement des industries sera tel que toutes les classes d'immigrants auront de l'emploi. Jusqu'ici le développement de la province a été lent. La grande difficulté a été d'y arriver. Puis, les gens qui y sont allés se sont livrés à l'exploitation des placers d'or. Ces entreprises ne constituent pas une base solide pour une population agricole. Je pense que le chemin de fer y amènera des immigrants agriculteurs qui contribueront puissamment à établir le pays. Je crois cependant, ainsi que je l'ai déjà dit, que l'exploitation des mines prendra le pas sur toutes les industries de la province.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Veuillez, à l'égard des gisements de houille et de lignite de l'île Vancouver, des îles de la Reine-Charlotte et de la terre ferme de la Colombie-Britannique, nous dire ce que vous savez à l'égard d'autres localités qui ne sont pas mentionnées dans le témoignage du Dr. Selwyn ?—J'ai parlé des bassins de Nanaïmo et de Comox, où sont les principaux gisements sur l'île Vancouver. Il y a une grande étendue de terrains houillers autour de Sugwash, et, au nord, jusqu'au Havre aux Castors sur la côte orientale. Ces terrains houillers ont été les premiers exploités dans la province; mais ils furent ensuite abandonnés pour ceux de Nanaïmo, dont les veines étaient plus épaisses. Je crois qu'en creusant dans la région de Sugwash, il y aurait chance d'atteindre des veines précieuses. A Quatsino Sound, sur la côte occidentale, il y a un vaste district houiller dont la houille est de première qualité. Cependant, les veines qui ont été trouvées jusqu'ici ne sont pas très puissantes; mais Quatsino se trouvant en dehors des routes ordinaires du trafic et Nanaïmo ayant pu fournir toute la houille qui pouvait être vendue sur la côte, ces localités n'ont pas été développées. On sait aussi qu'il y a des terrains houillers à la tête du canal Alberni. Je ne les crois pas très considérables; mais ils pourraient donner des houilles d'une certaine valeur industrielle, s'ils étaient explorés. On trouve du lignite à Sooke, île Vancouver; mais, vu la proximité d'une bonne houille, il n'a aucune valeur. Il y a aussi des lignites à Burrard Inlet, mais on peut leur appliquer la même remarque qu'à celui dont je viens de parler. Les mines de la baie de Bellingham, territoire de Washington, au sud de la ligne sur la terre ferme, ont été assez considérablement exploitées dans le principe; mais elles furent abandonnées après que d'autres mines eussent été mises en état d'exploitation, parce que le combustible qu'elles donnaient ressemblait à un lignite.

Q. Faites-nous aussi connaître d'autres faits sur les houilles et le caractère général de la région des prairies à l'est des montagnes, entre le lac des Bois et les Montagnes-Rocheuses en allant au nord jusqu'à la rivière de la Paix ?—Je pense que le Dr Selwyn a déjà présenté au comité la plupart des faits ayant trait à cette vaste région. J'en ai parcouru la plus grande partie, et en 1881 j'ai fait l'exploration géologique des districts de la rivière à l'Arc et de la rivière du Ventre, qui contiennent quelques-unes des meilleures houilles de cette région, et j'ai publié à leur sujet un court rapport préliminaire. Je dois dire que toute cette grande région de prairies, à l'ouest du bord du troisième plateau, est amplement pourvue de combustible. Il n'y a pas un district qui soit bien éloigné de quelques couches de houille ou de lignite ayant, au moins, une valeur locale. En général, le combustible qu'on trouve près des Montagnes-Rocheuses est le meilleur, et, en quelques cas, on ne peut le distinguer de celui de la véritable période carbonifère.

Q. Quelle comparaison établissez-vous entre la région du plateau intérieur de la Colombie-Britannique et celle de l'Utah et du Nevada ?—Elle est beaucoup moins élevée en général, et son climat n'est pas aussi sec. Elle est plus propre à l'agricul-



ture et à l'élevage des bestiaux, et, au lieu d'un pays presque dépourvu de forêts, elle est largement—sur les plus hautes élévations dans le sud et toute la partie septentrionale—couverte de bois d'une valeur plus ou moins grande. Le seul rapport sous lequel la comparaison soit en faveur de l'Utah et du Nevada, c'est que le bois et le drift glaciaire ont rendu l'exploration des minéraux plus difficile, bien que les mêmes roches s'étendent au nord de l'Utah, du Nevada et de l'Idaho, et il y a lieu de croire qu'elle renferme des sismements métallifères de prix qui n'ont pas encore été exploités.

*Par M. Fisher :*

Q. Vous dites que la partie septentrionale du plateau et la ligne de côte sont couvertes de bois. Quelle est la proportion de l'autre partie de la Colombie-Britannique qu'il n'y aurait pas besoin de défricher pour les fins agricoles?—Presque toutes les terres réellement propres à l'agriculture, dans la partie méridionale de l'intérieur se trouvent dans les vallées, et de celles-ci presque toutes sont aujourd'hui à l'état de prairies ou très légèrement boisées.

Q. Principalement des terres de fond?—Surtout des terres de fond, dans les vallées.

*Par M. Trow :*

Q. Quelle herbe y trouve-t-on?—L'herbe en touffe (*bunch grass*) la plus abondante et la plus appréciée.

*Par M. Fisher :*

Q. Ces terres sont naturellement bonnes pour le pâturage?—Oui.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Voulez-vous avoir l'obligeance de me dire quelles sont, selon vous, les circonstances qui tendent à retarder le développement de la Colombie-Britannique comme pays de mines?—Je crois que les principales sont l'éloignement de ce pays des autres districts où l'exploitation des mines se fait activement, son peu de population, ce qu'il en coûte pour y arriver et y vivre, et, comme je l'ai déjà dit, les forêts qui couvrent une grande partie du pays. De plus, les matières de transport ou *drift* rendent les explorations très difficiles. Je n'hésite pas à dire qu'en ouvrant sur toute la largeur de la province une section qui sera en communication avec les rivières et les lacs navigables, le chemin de fer donnera un grand élan aux industries minières.

Q. Veuillez me donner votre opinion sur la distribution de l'or dans la Colombie-Britannique; sur le rendement total, réel et évalué, de l'or de 1858 à 1875; sur le nombre moyen des mineurs employés annuellement et la moyenne du gain annuel de chaque homme pendant cette période?—En réponse à une question qui m'a été posée déjà, j'ai donné ces faits, sous une forme sommaire, jusqu'en 1882. Je n'ai pas ici la statistique en détail.

Q. Où sont les principales étendues de roches aurifères, et est-ce qu'il y a lieu de croire qu'elles sont les équivalents géologiques des roches aurifères les plus riches de la Californie?—Je crois qu'il y a peu de raison de douter que les schistes aurifères soient l'équivalent géologique des roches aurifères de la Californie. La région dans une petite superficie qui a donné la plus grande partie de l'or est celle de Caribou. Il y a aussi les districts d'Omenica, de Cassiar, de Kootenay et du Grand-Coude (*Big Bend*), ainsi que celui de la rivière Fraser, qui, en 1858, a été la première à attirer l'attention des mineurs. Sur l'île Vancouver, le district de la rivière aux Sanguettes a donné de l'or pour une valeur de \$100,000, et il n'est pas improbable qu'on y découvrira des veines aurifères dont ce rendement a été tiré.

Q. Quels étaient, lors de votre voyage dans la région de Caribou, les gages payés aux artisans, journaliers, chinois et sauvages, ainsi que le prix des comestibles?—Les journaliers ordinaires—c'était en 1876—recevaient \$5 par jour, les artisans de \$5 à \$7, les Chinois et les sauvages généralement \$3 par jour. Ces gages étaient beaucoup moindres qu'autrefois. Dans les premiers temps de Caribou, un homme qui ne pouvait pas obtenir \$8 par jour sur un *claim* d'or préférerait ne pas travailler du tout, et on a alors abandonné des terrains qui rémunéreraient s'ils étaient fouillés de nouveau. Le prix de l'existence était élevé aussi. La farine se vendait 8 cts. la livre, les fèves 15 cts., le lard séché 35 cts., le grain pour chevaux 7 cts., et le foin 5 cts. la livre.

Q. Pensez-vous que le quartz de la région de Caribou pourrait être traité avec avantage, s'il y avait plus de facilités pour obtenir les machines et les provisions?— Ceci est une question qui n'est pas encore résolue en ce qui regarde les veines qui sont aujourd'hui connues. La plupart des échantillons que nous avons reçus ne sont pas riches, bien que les veines soient très larges. S'il y avait des communications plus faciles, si par exemple les mines se trouvaient sur la côte, j'ose dire que même les filons aujourd'hui connus pourraient être exploités; mais je doute que les veines découvertes dans le district de Caribou vailent la peine d'être mises en exploitation. Il est probable, cependant, que nous n'avons pas encore trouvé dans ce district les sources de l'or alluvien pesant, car la plus grande partie de ce qu'on trouve dans les placers est de l'or brut en pépites ou grains d'une proportion considérable, et dans le quartz l'or découvert jusqu'ici était, pour la plus grande partie, mélangé avec la pyrite de fer.

Q. Quels indices d'argent et de cuivre trouve-t-on sur la terre ferme, où sont-ils situés, et est-ce qu'il y a lieu de croire que les filons seraient de véritables veines de fissure qui auraient de la valeur si elles étaient bien exploitées avec des machines suffisantes?—Hope et la crique aux Cerisiers, situées sur la terre ferme, sont, à ma connaissance, les deux localités argentifères qui promettent le plus. N'ayant pas visité moi-même la mine de Hope, je ne saurais dire si elle est ou non une véritable veine de fissure. Dans la mine de la Crique aux Cerisiers, la veine a été interrompue, et tout ce qu'on en peut dire pour le moment, c'est qu'un minerai très riche en a été extrait, et elle paraît mériter des recherches plus complètes. On a découvert du cuivre dans un grand nombre d'endroits, non-seulement dans l'intérieur, mais encore sur la côte. Je ne connais pas de localités qui promettent plus que celle de la rade de Howe, de laquelle nous avons eu des échantillons. Dans la publication dont j'ai déjà parlé, j'ai fait une liste de dix-sept localités qui contiennent du cuivre.

Q. Trouve-t-on, dans l'île Vancouver, de l'or ailleurs que sur la rivière aux Sangsues?—Il y a quelques années, le gouvernement de l'île de Vancouver, alors séparée de la Colombie-Britannique, envoya une expédition qui explora une grande partie de l'île. Elle découvrit les gîtes de la rivière aux Sangsues et trouva aussi de petites quantités d'or dans plusieurs autres rivières; de temps à autre, des recherches ont été faites dans d'autres parties. On peut même trouver des "couleurs" sur le bord de la mer, où il y a du sable de fer magnétique; mais jusqu'ici on n'a trouvé, à part ceux de la rivière aux Sangsues, aucuns gisements assez riches pour mériter d'être exploités.

Q. Qu'elles sont, dans la Colombie-Britannique, les formations de combustible connues comme ayant une valeur industrielle?—La formation qui produit le combustible le plus important de la Colombie-Britannique, celle des îles de la Reine Charlotte, presque toute celle de l'île Vancouver et quelques-unes sur la terre ferme, est la crétacée, du même âge que la craie d'Angleterre et beaucoup plus nouvelle que les roches houillères de la Nouvelle-Ecosse. La plupart des lignites se trouvent dans la formation tertiaire, qui est la forme la plus nouvelle dans le pays et couvre une grande superficie de l'intérieur de la province. Il y a de très excellent lignite dans ses couches inférieures.

Q. Pensez-vous qu'il existe, dans les îles de la Reine-Charlotte, de la houille anthracite en quantité suffisante pour rémunérer si elle était bien exploitée?—La quantité totale extraite de la veine connue était d'environ 800 tonnes avant la suspension de l'exploitation. J'ai examiné la localité avec soin et je considère qu'elle mérite de nouvelles recherches; mais personne ne peut émettre d'opinion sur sa valeur réelle avant que de nouvelles études aient été faites.

Q. A part Nanaimo et Comox, quels sont les autres endroits de l'île Vancouver qui possèdent de bons indices de houille?—Je pense avoir donné à ce sujet tous les renseignements que je possède.

Q. Quels sont la puissance générale des mines de Nanaimo, Wellington, Comox et Quatsino, leur qualité et caractère, et existe-t-il de la houille dans la rade de Barclay, à la tête du canal Alberni?—On a trouvé de la houille dans la rade de Barclay, mais nous n'en connaissons ni la puissance ni l'étendue. La région n'a jamais été complètement examinée. D'après ce que j'en connais, la puissance des

veines, dans la rade de Quatsino, est de 4 à 5 pieds; mais elles n'ont été jusqu'ici qu'imparfaitement explorées. La qualité de la houille y est excellente, et il y a une étendue considérable d'assises houillères qui traversent probablement l'île, de Quatsino à Fort Rupert. Cependant, il n'y a là ni colons ni trafic, et par suite on n'a pas jugé à propos d'y commencer des opérations.

Q. Trouve-t-on en quantité appréciable, dans la Colombie-Britannique, du plomb, du cinabre, du mercure et du platine?—On trouve du plomb dans nombre de localités, et, je crois, en quantités considérables. J'en ai mentionné en rapport avec l'argent, celui-ci étant généralement associé avec la galène. On dit aussi qu'il y en a sur le lac Kootenay. On a trouvé du cinabre en petite quantité, pas assez pour valoir la peine d'être exploité. Celui qui, me dit-on, promet le plus se trouve sur la rivière Homathco, en amont de Bute-Inlet. On trouve de petites quantités de platine dans les lavages de l'or. La Colombie-Britannique est, je crois, le seul endroit de la Confédération où l'on ait trouvé du platine.

Q. Quelles pierres à bâtir et d'ornementation trouve-t-on dans la Colombie-Britannique? Dans quelles localités sont-elles? Quelles sont leur étendue et leur valeur probable?—La Colombie-Britannique est très richement dotée de toutes espèces de pierres à bâtir et de quelques variétés de pierres d'ornementation. Il y a les grès de la période crétacée en rapport avec les houilles de l'île Vancouver, grès et pierres de sable, quelques-uns d'excellente qualité, et, judicieusement choisis—on a constaté que quelques-uns ne résistent pas—ils font d'excellente pierre à bâtir. Des granits et autres roches cristallines de cette espèce se rencontrent en abondance tout le long de la côte, et pourraient être employés et exportés à volonté. La bonne pierre à bâtir manque dans le voisinage de San-Francisco. Des carrières de marbre ont aussi été ouvertes dans nombre de localités, mais on ne les a pas encore beaucoup exploitées.

Q. Quel est le diamètre du plus gros arbre que vous ayez vu dans la Colombie-Britannique, et est-ce qu'il y en a beaucoup de cette dimension ou qui en approchent?—Je ne puis dire exactement le diamètre du plus gros sapin Douglas que j'aie jamais vu; quand il s'est agit d'en envoyer un échantillon à l'Exposition de Philadelphie, nous en avons choisi un qui était parfaitement sain; il y avait des arbres plus gros, mais nous n'en étions pas certains. Cet arbre avait 8 pieds 4 pouces de diamètre et 105 pieds de hauteur, et il y en avait beaucoup, aux alentours de Burrard-Inlet, qui approchaient de ces dimensions. De fait, de grandes étendues de forêts sont composées d'arbres de cette dimension.

Q. Quelle est la dimension moyenne des billots qui passent par les scieries de Burrard-Inlet?—Cette dimension doit être, je crois, entre 4 et 5 pieds.

Q. De diamètre?—Oui, de diamètre.

Q. Quelle espèce d'espars peut-on en faire, c'est-à-dire quelles sont leurs longueur et diamètre?—Des espars et mâts de n'importe quelle dimension adaptée aux navires peuvent être facilement fabriqués dans la Colombie-Britannique; on ne peut en trouver nulle part de plus droits ou de plus forts. Je pense qu'il a été expédié des mâts, équarris dans la forme octogonale, de 20 à 30 pouces de diamètre, et de 60 à 120 pieds de longueur. Il en a été envoyé, sur commandes spéciales, qui avaient 42 pouces de diamètre et 120 pieds de long. Les vergues ont en général de 12 à 24 pouces de diamètre et de 50 à 162 pieds de longueur.

Q. Quelle différence existe-t-il entre le bois de Burrard-Inlet et celui de Puget-Sound, par rapport aux dimensions, à la qualité et aux prix du marché?—Il n'y en a probablement pas; mais comme on a moins fait de bois à Burrard-Inlet qu'à Puget-Sound, il s'y trouve peut-être, en proportion de sa superficie, plus de bois de valeur aujourd'hui.

Q. Est-ce qu'il y a, sur l'île Vancouver, des endroits qui conviendraient à l'établissement de scieries?—Un grand nombre; par exemple, dans le voisinage de Cowichan, et au nord-ouest vers Comox, où il y a une grande étendue de plaines couvertes de beau bois, outre le canal Alberni et d'autres endroits sur la côte.

Q. Connaissez-vous les principaux marchés auxquels le bois de charpente et les espars de la Colombie-Britannique sont expédiés, les prix qu'il est possible d'y obtenir et l'opinion générale qu'on y entretient de leur qualité?—Je ne saurais dire les

prix qui sont obtenus sur les marchés. Le bois a été expédié à San-Francisco, mais pas en grande quantité à cause de l'impôt. Il en a été envoyé beaucoup dans l'Amérique du Sud et en Australie, un peu parfois en Chine; des mâts et espars ont été exportés en Angleterre et en France. La qualité du bois, éprouvée par la force ou autrement, est excellente, surtout pour les mâts et espars. Le seul rapport sous lequel le sapin Douglas subit avec désavantage la comparaison avec le pin blanc, c'est que son grain est plus gros, et c'est ce qui lui donne plus de force.

Q. Quelle quantité de bonnes terres arables trouve-t-on dans les districts de Victoria, Cowichan, Esquimalt, Maltbosin, Sooke et Saanich?—Je ne saurais en préciser les étendues dans ces districts; elles sont comprises dans l'estimation générale, déjà donnée, des terres de l'île Vancouver. Les districts en question sont, de fait, les principales régions arables de l'île.

Q. De combien d'acres se compose une ferme moyenne dans ces localités, quelles céréales peut-elle produire et quelle est la moyenne du rendement par acre?—Les fermes, sur la côte et sur l'île Vancouver, peuvent produire avec succès toutes les céréales ordinaires. La moyenne du rendement par acre est invariablement très élevée. J'ai dit que, d'après ce qu'il est possible de constater, le rendement moyen du blé est de 30 à 40 boisseaux par acre sur l'île Vancouver. Je n'ai pas ici la statistique des récoltes des autres grains et racines.

*Par M. Hesson :*

Q. Vous avez dit que vous considérez que l'exploitation des mines sera toujours la principale industrie du pays. Avez-vous fait entrer en ligne de compte, dans cette appréciation, la valeur des produits de la ferme, en conséquence du plus petit nombre de gens qui se livrent à l'exploitation des mines?—Je crois que la valeur des terres arables, spécialement dans l'intérieur où elles sont isolées par des montagnes, dépend dans une large mesure du développement des mines. C'est ce qui a provoqué l'exploitation des fermes dans le voisinage de Caribou et d'autres districts miniers. L'intérieur de la Colombie-Britannique a été virtuellement séparé de la côte autrefois, et comme dans l'intérieur un cultivateur peut produire en une année plus de blé qu'il n'en peut vendre en trois ans, il n'a pu l'envoyer à la côte, à cause de cette barrière de montagnes; et aujourd'hui l'île Vancouver fait venir son grain, en grande partie, du territoire de Washington et de l'Orégon.

Q. J'ai compris, d'après les prix que vous avez cités, que les denrées étaient rares?—La cause de cette cherté est l'éloignement de Caribou. Cette localité se trouve à 5,000 pieds au dessus du niveau de la mer, et aux mines l'agriculture est tout à fait impossible.

*Par M. Fisher :*

Q. Les prix des produits de la ferme à Victoria, Nanaïmo et autres endroits près de là, peuvent-ils soutenir avantageusement la comparaison avec ceux qui ont cours dans les provinces de l'est?—Ils sont beaucoup plus élevés dans tous les cas. Toutefois, je ne puis donner les chiffres exacts.

*Par M. McNeil :*

Q. Est-ce du blé de bonne qualité qui vient là?—Excellent. Le blé de l'intérieur de la Colombie-Britannique ressemble à celui de l'Orégon. Le grain est très dur et il fait d'excellente farine.

*Par M. Fisher :*

Q. Les produits agricoles ne répondent pas à la demande des habitants?—Les produits de la côte ne suffisent pas aux besoins de cette région. Dans le sud ils ont été plus que suffisants, et il n'y a pas de marché extérieur. Mais une fois terminé, le chemin de fer opérera une révolution dans cette partie du pays, car il sera alors possible d'envoyer du grain à la côte. De même pour les bestiaux. Jusqu'ici il a fallu les conduire, par des sentiers étroits et souvent très montueux et difficiles, à travers la chaîne des Cascades et jusqu'à Hope. Ils en souffrent de toutes manières, et ils ont moins de valeur que s'ils étaient transportés directement par chemin de fer.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Quelles sont l'étendue et la nature des terres agricoles à Nanaïmo, Comox et aux alentours de ces deux localités, ainsi que sur la côte orientale de Vancouver?—Je ne puis vous donner la statistique pour chacun de ces districts. De fait je ne pense pas qu'on ait jamais fait d'arpentages assez précis pour vous donner ces renseignements; mais il y a dans les alentours de Nanaïmo et Comox une grande quantité de plaines, aujourd'hui boisées pour la plupart, qui auront de la valeur plus tard. Une grande partie des terres qui sont indiquées sur la carte comme appartenant à la région houillère sont en réalité des plaines susceptibles d'être cultivées dans un avenir prochain ou éloigné.

Q. Quelle est, à votre avis, l'étendue des terres arables dans d'autres parties de l'île Vancouver?—A part le district mentionné dans des questions précédentes, je crois que les terres arables ne sont pas grandes. Il y en a des étendues médiocres ailleurs, à la tête des petites baies et des havres sur la côte.

*Par M. Cochrane :*

Q. Pensez-vous qu'il serait difficile de défricher les terres en brûlant le bois?—Je crois qu'en choisissant le moment favorable le défrichement peut se faire par l'abatage et par le feu quand la saison est suffisamment sèche. La dimension des arbres et l'expérience des gens sont des obstacles. Nul doute que le défrichement se fera en fin de compte. Ces terres, surtout quand le bois de prix en aura été enlevé, seront propres à l'agriculture.

*Par M. Fisher :*

Q. Est-ce qu'il y a beaucoup de bois de petite venue dans cette partie du pays?—On n'en rencontre pas beaucoup dans les forêts épaisses. De petites étendues sont couvertes de broussailles.

Q. Les souches de ces gros arbres doivent être à une certaine distance les uns des autres?—Oui, mais d'aussi grosses souches prennent plusieurs années à pourrir; cependant, le temps en aura raison.

*Par M. McNeill :*

Q. Quelle comparaison peut-on faire entre le climat de cette région et celui de la Grande-Bretagne sous le rapport de l'humidité?—Le climat de quelques parties de la côte, particulièrement de la partie occidentale des îles Vancouver et de la Reine-Charlotte, est plus humide que celui de la Grande-Bretagne, et même de l'ouest de l'Irlande; mais en dedans des îles qui se trouvent abritées par les chaînes de montagnes, il n'est pas aussi humide. La différence est grande.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Veuillez nous dire quelles sont la nature et l'étendue des terres arables de la rivière Fraser, de Kootenay et d'Okanagan.—Je ne sache pas qu'on ait fait une estimation précise des terres arables à l'embouchure de la Fraser; mais il y a là beaucoup de plaines, en partie des terres de prairie, qui auront besoin d'être endiguées pour prévenir les débordements de la rivière et être propres à l'agriculture. En 1877, M. Dewdney m'informait que près de 400,000 acres étaient déjà arpentées en townships, et sur cette quantité il calculait à peu près 230,000 acres de prairies ou légèrement boisés. A cela on peut ajouter de 10,000 à 15,000 acres représentant de bonnes terres près de la Fraser, entre Chillawack et Hope. J'ai fait entrer les régions d'Okanagan et Kootenay dans l'estimation générale pour le sud de l'intérieur. Il y a dans le lac Okanagan, aux alentours de la Mission, une belle région qui est presque complètement colonisée et comprend plusieurs belles fermes. Puis, sur la Spellumshen, entre Okanagan et le lac Shuswap, il y a dans une vallée très large beaucoup de bonnes terres qui n'ont pas besoin d'irrigation. De Kamloops, elles sont facilement accessibles par eau.

Q. Quels sont, dans ces localités, la dimension moyenne des fermes en acres, la nature du sol, les produits, le rendement par acre et la valeur des terres comme pâturage?—Je ne suis pas en mesure de dire quelle est la dimension moyenne des fermes; mais la demande des céréales étant faible et les bestiaux étant le seul produit qu'il a été possible de vendre avec avantage, la quantité des terres cultivées est com-

parativement petite. Chaque cultivateur ne cultive que le grain dont il peut disposer, tandis qu'il peut avoir de nombreux troupeaux nourris au vert et dont la vente lui rapporte son principal revenu. Je ne saurais parler en termes trop élogieux des pâturages de la partie méridionale de la Colombie-Britannique; ils ne sont surpassés, ni égaux peut-être, par nuls autres que je sache. Le seul danger à craindre, c'est qu'on finisse par avoir trop de bestiaux dans certains districts, et je crois que des mesures devraient être prises à temps pour le prévenir.

Q. A quel prix par acre les fermes de la Colombie-Britannique pourraient-elles être achetées, et quelles facilités cette province offre-t-elle pour l'acquisition de terres, y compris l'affermage des coupes de bois?—Le gouvernement de la Colombie-Britannique est très libéral dans la concession des terrains aux colons. Les terres incultes sont vendues à raison de \$1 l'acre, et on peut obtenir des terres de 160 acres à l'ouest des Cascades, et de 320 acres à l'est, le titre étant garanti par une résidence de quatre ans et le paiement d'une somme qui n'excède pas \$1 l'acre.

Q. Quels sont les moyens de transport pour expédier les bestiaux de la Colombie Britannique au Manitoba et aux territoires du Nord-Ouest?—Dans ces dernières années quelques animaux—surtout un certain nombre de chevaux—ont été conduits, par la voie des Montagnes-Rocheuses, dans les territoires du Nord-Ouest. L'année dernière, le gouvernement de la Colombie-Britannique a judicieusement affecté une certaine somme d'argent à la confection d'une route par le col du Nid-de-Corneille, et c'est aujourd'hui le chemin le plus facile pour conduire le bétail de la Colombie au Nord-Ouest. Il existe maintenant une voie très acceptable, à partir de la région de Kootenay, par le col du Nid-de-Corneille. On a aussi conduit des bestiaux par le col de Kootenay-sud. Quelques personnes ont préféré cette dernière voie parce qu'elle était un peu plus courte, mais je crois en somme que l'autre est plus favorable. On a fait passer des chevaux par la région de la rivière de la Paix; mais la demande en est si faible, que cette voie de transport ne sera plus suivie pour le moment. Ils ont été vendus à la compagnie de la baie d'Hudson pour la traite avec les sauvages.

*Par M. McNeill :*

Q. Quelle est l'étendue des terres arables dans Vancouver?—Elle est estimée à 389,000 acres.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Au sujet de la fabrication de l'huile de chien de mer, pensez-vous que cette industrie deviendra importante dans un avenir prochain?—On commence à mieux apprécier sa valeur. Elle est beaucoup employée pour le lubrifiage des machines et pour d'autres fins. Je pense qu'elle sera une branche très importante de l'industrie piscicole dans quelques parties de la côte occidentale, et plus elle sera exploitée le mieux ce sera pour les autres pêcheries, car le chien de mer est si vorace que, s'il était exterminé, les autres poissons auraient plus de chance de se multiplier ou de prolonger leur existence.

Q. N'y a-t-il pas une assez bonne quantité de cèdre rouge et jaune dans la Colombie-Britannique?—Il y a une très grande quantité de cèdre rouge qu'on trouve non-seulement sur la côte, mais aussi dans l'intérieur, là où le climat est humide, dans les chaînes de Selkirk et autres, et même jusque sur le penchant occidental des Montagnes-Rocheuses. Le cèdre jaune est moins abondant. On ne le trouve que sur la côte, et en bonne partie dans des endroits d'accès difficile; mais vu sa qualité supérieure comme bois d'ébénisterie, il sera très probablement recherché.

*Par le président :*

Q. J'ai conclu de ce que vous avez dit, mais je ne sais pas si j'ai eu tort en cela, que le manque de pluie dans l'intérieur de la Colombie-Britannique serait un certain désavantage pour le développement agricole du pays?—Sur une grande étendue de la partie méridionale de la province, où il y a des terres arables, ce qu'il tombe de pluie est insuffisant à la venue du grain, et il faut recourir à l'irrigation; mais la plupart des districts renferment nombre de ruisseaux qui servent à cette fin, et, bien qu'à un cultivateur de l'est il puisse paraître désavantageux d'avoir à arroser sa terre, le cultivateur de l'ouest, une fois ses fossés d'irrigation faits, le préférera, car il n'aura

pas à demander de la pluie, mais seulement à pratiquer une saignée dans les fossés.

Q. Les facilités d'irrigation sont-elles égales ou supérieures à celles qui existent dans le Colorado?—Généralement très supérieures, parce qu'il tombe beaucoup de pluie sur les coteaux et que les vallées sont comparativement étroites. Il n'y a que quelques parties du Colorado qui puissent être arrosées. De vastes étendues de terres sont stériles par suite du manque d'eau.

### TÉMOIGNAGE DU PROFESSEUR ROBERT BELL.

SALLE DE COMITÉ,  
CHAMBRE DES COMMUNES, 4 avril 1883.

LE PROFESSEUR ROBERT BELL, M.D., F.G.S., est appelé et interrogé :—

*Par le président :*

Q. Veuillez nous dire quelle est votre position officielle dans la commission géologique?—J'ai le grade de sous-directeur de la commission géologique, et je suis le plus ancien géologue parmi le personnel; pas le plus vieux en âge, mais je suis attaché à la commission depuis plus longtemps que les autres géologues.

Q. Avez-vous fait de grandes explorations dans la région de la Baie d'Hudson, Territoires du Nord Ouest?—Je considère que oui. J'ai consacré six saisons entières à examiner soit les bords mêmes de la Baie d'Hudson, soit la région qui l'entoure, à une distance plus ou moins grande dans l'intérieur.

Q. Pouvez-vous donner au comité une appréciation approximative de l'étendue des terres arables dans cette région, et des produits qui pourraient y être cultivés?—On ne peut dire que la région qui entoure immédiatement la baie d'Hudson soit agricole; mais au sud de la baie de James, qui est le prolongement méridional de la baie d'Hudson, et au sud-ouest, il y a une grande étendue de terres qui, tôt ou tard, auront, je crois, de la valeur pour l'agriculture. Cette région s'étend de près de 200 milles vers le sud et le sud-ouest. Le rivage immédiat de la baie de James, vers l'extrémité sud, est très bas et plat, et, sur une certaine distance en arrière, le sol est couvert de dépôts tourbeux qui ne s'avancent pas bien loin dans l'intérieur. La plus grande étendue se trouve entre les parties inférieures des rivières Albany et de l'Orignal, mais au-delà il y a une région plane d'excellentes terres bien boisées; puis après cela, vers le sud et le sud-ouest, le pays s'élève assez rapidement sur une courte distance et nous arrivons à un plateau qui s'étend dans l'intérieur de 100 milles de plus, et sur la plus grande partie desquels le terrain est excellent, d'après ce que j'en ai pu juger. J'ai exploré tous les principaux lacs, rivières et routes canotières de ce pays; j'ai fait des excursions dans l'intérieur pour étudier les roches et le sol; ce dernier est ce que l'on considérerait, dans le Canada occidental, un terrain excellent. Sur le côté est de la baie de James, il y a une étroite lisière qui s'étend à 100 milles depuis l'extrémité sud et qui sera utile pour l'élevage des bestiaux. Elle est déjà employée à cette fin par la compagnie de la baie d'Hudson, et le résultat a démontré que les moutons et les bêtes à cornes peuvent y être élevés avec succès. Plus au nord sur le côté ouest, depuis la Factorerie d'York ou Churchill jusqu'à l'extrémité nord du lac Winnipeg, la première moitié de la distance, ou la plus rapprochée de la baie d'Hudson, est en général trop froide et autrement impropre à l'agriculture; mais dans l'autre moitié, une grande partie des terres sont bonnes, et elle n'est pas trop froide pour acquérir définitivement une certaine valeur sous le rapport agricole.

Q. Vous avez dit dans un de vos rapports que la Saskatchewan-Nord pourrait être considérée comme le milieu entre le nord et le sud de toute la région agricole du Nord-Ouest. Veuillez communiquer au comité les raisons sur lesquelles vous appuyez cette opinion?—Si nous prenons pour terme de comparaison la courbe nord de la Saskatchewan-Nord dans le voisinage d'Edmonton et du Fort Pitt, nous comptons entre cette ligne et la frontière, dans la direction sud, cinq degrés de latitude, tandis que dans la direction nord la bonne terre que l'on suppose propre à la culture du blé s'étend sur six degrés de latitude, ou jusqu'au fort Halkett, sur la rivière aux Liards. On a récolté d'excellent blé sous la latitude 60°, à 1,300 milles au nord-ouest de Win-

nipeg, et le sol y est aussi bon, sinon meilleur, qu'au sud de la Saskatchewan-Nord, comme je l'ai moi-même remarqué et d'après les dires d'autres explorateurs. Aussi je crois que la Saskatchewan-Nord peut être prise comme la latitude centrale de ces terres du Nord-Ouest.

Q. Y a-t-il, selon vous, d'autres motifs que ceux de l'agriculture pour engager les gens à coloniser les parties de ce territoire qui avoisinent la baie d'Hudson?—Oui, je le crois, bien qu'il pourra s'écouler encore beaucoup de temps avant qu'il ne se forme des établissements dans le genre de ceux dont vous parlez. Cependant, à mesure que la population augmentera, je crois que ces endroits se coloniseront, à cause des pêcheries, des minéraux et des bois qui s'y trouvent sur ou près de la Baie d'Hudson.

Q. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements sur les pêcheries, les minéraux et les ressources industrielles probables du pays qui nous avoisine et entoure la Baie d'Hudson?—Relativement à la pêche dans la baie, je puis dire qu'on y a constaté l'existence de poissons précieux, et que d'autres, qu'on a seulement rapporté ou dit s'y trouver, y existent probablement et pourront devenir une très grande source de richesses. Les minéraux promettent beaucoup en certains endroits et pourront plus tard entretenir une population minière considérable. Vous avez aussi mentionné, je crois, les ressources industrielles de ce pays. Il y aura peut-être celle du bois. Les grandes et nombreuses rivières qui coulent dans une direction nord pour se jeter à la tête de la baie de James, et celles qui viennent de l'est et de l'ouest pour aboutir à la même baie, possèdent toutes, particulièrement dans les parties situées au sud, du bois qui pourra être exporté un jour, quand les forêts des anciennes provinces seront complètement épuisées.

Q. Quelle espèce de bois s'y trouve-t-il?—A la source de la rivière de l'Original, le pin blanc abonde et est d'une bonne grosseur. Il y a aussi du pin rouge, qui s'avance dans le nord plus loin que le pin blanc. Puis on rencontre le pin gris, ou cyprès, ou plus proprement le pin de Bank, et bien que ce dernier ne puisse servir à la construction dans le sud, il devient propre à cet usage dans la région nord, qui est sa patrie. J'ai vu dans la région de l'Albany de grands bosquets de ces arbres, qui diffèrent totalement de l'espèce rabougrie ordinaire et qui pourraient fournir une ou deux très bonnes billes chaque. Il se trouve aussi de l'épinette rouge de bonne grosseur, de l'épinette blanche, du cèdre dans la partie sud et une grande quantité de bouleau blanc et d'autres arbres, qui auront de la valeur un jour.

Q. Pouvez-vous renseigner le comité sur le climat, tant dans ses rapports avec l'agriculture qu'avec la navigation de la baie d'Hudson et des grandes rivières qui arrosent les Territoires du Nord-Ouest et qui s'y déchargent?—À l'égard du climat, au point de vue de l'agriculture, le pays dont j'ai parlé, au sud et au sud-ouest de la baie de James, se trouve dans la latitude de Cornouaille et du Devonshire, en Angleterre; plus au sud, c'est la latitude du nord de la France, et bien que ces dernières contrées jouissent de conditions exceptionnellement favorables, il n'existe pas de raisons qui rendent le district en question plus mauvais que la moyenne de la surface de la terre dans ces latitudes. Je crois en conséquence qu'il aura de la valeur pour les opérations agricoles, en tant qu'il s'agit du climat. Quant à l'effet du climat sur la navigation de la baie d'Hudson, je puis mentionner que la baie occupe en général l'espace situé entre la latitude 51° et se trouve à une distance considérable au sud du cercle arctique. Aucune partie ne se trouve dans le cercle arctique, et elle est en général dans la latitude des îles britanniques. Aussi, en ce qui concerne le climat, la baie devrait-elle être libre de glaces et ouverte à la navigation.

Q. Connaissez-vous les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation de la baie d'Hudson et des rivières qui y conduisent?—Relativement à la baie elle-même, il n'existe pas de dates concernant l'ouverture et la clôture de la navigation, parce qu'elle est ouverte l'année entière comme l'océan sous les mêmes latitudes. On peut dire, à strictement parler, que la baie est ouverte pendant tout l'hiver. En effet quoi qu'il se forme une étroite lisière de glace à la tête de la baie de James où l'eau est peu profonde, cette lisière n'a jamais beaucoup d'étendue, et cela provient du fait que la tête de la baie se trouve resserrée par les terres et que l'eau y est peu profonde et douce. Un peu plus loin dans le nord il se forme aussi une lisière de glace là où l'eau est peu profonde; mais elle n'est pas consi-



dérable, et l'on peut voir du rivage, par une belle matinée, la brume au-dessus de l'eau. Il m'a été dit que sur certaines parties de la côte orientale la mer battait les rochers tout l'hiver, comme sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve. Je suppose que le détroit est aussi ouvert tout l'hiver—beaucoup de témoignages démontrent ce fait. En venant du nord les Esquimaux doivent traverser le détroit, mais il est très rare qu'ils puissent le faire, bien qu'ils le désirent vivement et qu'ils soient très audacieux. Ils se risquent sur les glaces flottantes et les banquises afin de parvenir à faire la traversée, mais tout en essayant ce voyage chaque hiver, à ce qu'on dit, ce n'est à peu près qu'une fois tous les dix ans qu'ils peuvent traverser sur la glace du nord au sud. Les anciens livres qui traitent de la baie d'Hudson contiennent beaucoup de renseignements—beaucoup plus, à vrai dire, qu'il est possible d'en recueillir dans les livres publiés plus tard. Dobbs, qui avant l'année 1744 a publié un livre fort intéressant, dit qu'il s'est convaincu que le détroit était libre tout l'hiver, et il en donne les raisons. Cet auteur mentionne qu'un navire qui était sorti du détroit d'Hudson vers la fin de l'automne et s'était rendu dans une passe pour quelque besoin—prendre du bois ou de l'eau probablement—s'y trouva bloqué par un banc de glace, mais dans la dernière partie du mois de décembre le banc de glace se déplaça et le navire put traverser le détroit à la voile le jour de Noël. C'est en juin ou juillet, je crois, qu'il y a le plus de glace.

Q. La glace qui se forme le long du rivage n'aura-t-elle pas pour effet de nuire sérieusement à la navigation de la baie ?—Non. Cela nuira en pratique dans ce sens qu'il sera impossible d'entrer dans les ports plus tard que cela n'a lieu dans le golfe Saint-Laurent. Bien qu'on puisse naviguer sur la mer, il est impossible d'atteindre la côte ouest pendant l'hiver.

Q. Quelles sont les dates de l'ouverture et de la clôture des principales rivières qui se déchargent dans la baie ?—Pendant mon séjour aux Chutes à Martin, sur l'Albany, j'ai recueilli les dates de l'ouverture et de la clôture de la rivière Albany pendant les quarante années précédentes, et j'ai depuis lors obtenu les dates de dix autres années et plus, en sorte que je possède un registre exact de l'ouverture et de la clôture de l'Albany pendant cinquante ans. Cette rivière est libre en moyenne pendant six grands mois. A la factorerie d'York on tient un registre pour la rivière de Hayes, qui date de cinquante ans et fait connaître que cette rivière est libre pendant un peu plus de six mois. La saison sur la rivière Nelson est encore plus longue. En moyenne, les rivières sont libres pendant environ six mois.

Q. La Baie d'Hudson a-t-elle d'autres débouchés sur l'océan que le détroit du même nom ?—Oui, la baie possède plusieurs débouchés. Ainsi, la principale entrée dans la baie du côté du nord porte le nom de canal de Fox. Ce chenal se divise en deux branches à l'archipel, autrefois appelé l'île de Southampton, mais qui se compose en réalité d'un certain nombre d'îles. La branche ouest est appelée Rowe's Welcome (Bienvenu à Rowe), et celle de l'est conserve le nom de Canal de Fox. Cette dernière branche pénètre dans les détroits de Fury et d'Hécla, dans d'autres encore dans le nord et dans le golfe de Boothia, en gagnant encore plus au nord. Il a aussi d'autres ouvertures qui se relieut au détroit d'Hudson même. Du côté nord de l'île de la Résolution se trouve une ouverture qui est souvent libre de glace alors que le détroit principal est fermé ; il y a de même au sud des îles Bolton plusieurs chenaux par où les navires traversent aujourd'hui. Les anciennes cartes indiquaient l'existence d'un canal allant de la baie d'Ungava à la baie des Maringouins (Mosquito); mais ce dernier n'est plus mentionné dans les cartes récentes, bien qu'il ne me paraisse pas prouvé qu'il n'existe pas. C'était un étroit canal de 200 milles de longueur qui conduisait dans la baie d'Hudson à une distance d'environ 100 milles au sud du détroit.

Q. Ces canaux dont vous parlez sont-ils navigables pour de gros navires ?—Celui que je viens de décrire ne pourrait servir qu'aux navires à vapeur, car il est trop étroit et les marées y sont trop fortes pour en rendre la navigation sûre pour les voiliers. Le détroit d'Hudson même est d'une navigation plus difficile pour les voiliers que pour les navires à vapeur. Le grand problème, c'est d'éviter les rochers. Le capitaine d'un voilier a toujours à craindre qu'il ne survienne un changement de vent, un calme ou une tempête, et d'être alors jeté sur les rochers malgré

lui. La première chose à considérer, ainsi que je l'ai dit, c'est déviter les rochers; en deuxième lieu, il lui faut vaincre les difficultés de l'entrée et de la sortie du détroit. La navigation à la vapeur pourrait se faire plus facilement par les canaux dont j'ai parlé que par le détroit lui-même.

*Par M. Trow :*

Q. Avez vous jamais navigué sur le détroit?—Oui, j'ai traversé le détroit d'Hudson. En 1880 j'ai fait le voyage à partir de la factorerie de York dans une petite barque appartenant à la compagnie de la Baie d'Hudson.

*Par le président :*

Q. Quelle est l'élévation de la marée dans le détroit d'Hudson?—Elle doit être de 30 pieds ou plus. Dans la baie d'Ungava elle est d'environ 40 pieds. On l'a mesurée au fort Chimo.

Q. Quelle en est la rapidité?—Quelquefois d'environ six milles à l'heure, et l'oscillation se fait sentir dans un espace d'à peu près vingt milles. C'est là toute la longueur de son parcours, après quoi elle revient. Il y a un fort courant qui monte ou descend le détroit tout le temps, en sorte que la glace ne s'arrête pas.

Q. Quelle différence y a-t-il entre la température de la baie d'Hudson, de la baie de James et celle du lac Supérieur?—La température du lac Supérieur, au-dessous de la surface immédiate, est de 39° Fahr.; et le long de la côte orientale de la baie d'Hudson elle atteint en moyenne, pendant les mois d'été, 53°, d'après les observations que j'ai faites en 1877.

Q. Vous ne parlez que de l'été seulement?—Oui, de l'été seulement. L'eau était si chaude que nous nous sommes baignés avec plus de confort qu'on l'aurait pu faire dans le golfe Saint-Laurent. Comme la baie est enfermée dans les terres et que l'été est chaud, l'eau peut se réchauffer, et d'ailleurs il n'y a pas ces courants froids de l'océan comme sur les côtes de l'Atlantique.

Q. Attribuez vous cette température plus chaude à la chaleur intense du soleil pendant l'été?—La baie est très calme en été et le soleil y luit chaque jour plus longtemps, à cette saison de l'année, que dans les latitudes plus au sud, et cela a l'effet de réchauffer l'eau.

Q. Possédez-vous quelque renseignement concernant la chasse à la baleine, et la pêche de la morue et d'autres poissons dans la baie d'Hudson?—Quant à la chasse à la baleine, les grosses se tiennent principalement dans la partie nord-ouest de la baie. Les Américains de New-Bedford et de New-London vont depuis vingt ans et au-delà dans la partie nord-ouest de la baie et ont en général été très heureux. Chaque année il s'y rend de un à cinq navires, et d'après le rapport du commissaire des pêcheries des Etats-Unis, la prise est très considérable. M. Dawson disait l'autre jour aux Communes que pendant les années 1863, 1864, 1865 et 1866, on avait apporté pour près de \$1,000,000 d'huile de baleine et de fanons, et je crois que cette proportion est maintenant plus élevée. Le commissaire des pêcheries des Etats-Unis a publié une statistique de la chasse de la baleine pour la période de 1784 à 1876, et on y voit que depuis vingt ans les produits de la baie d'Hudson ont été passablement uniformes.

Q. Ceci a rapport à la chasse à la baleine?—Oui, cela a rapport à la chasse à la baleine. Le marouin blanc, ou ce qu'on appelle la baleine blanche, y est très abondante. On s'en est à peine occupé jusqu'à présent; aussi le nombre de ces cétacés est-il considérable le long des rivages de la baie. Quant à la morue, ce poisson n'est pas considéré comme article de commerce, et ni les sauvages ni les officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson ne cherchent à la prendre. En conséquence, on ne connaît que peu de choses relativement à cette question; cependant, beaucoup de témoignages affirment la présence de la morue dans la Baie d'Hudson. Sir John Richardson mentionne qu'on trouve de la morue entre le cap Raleigh et le golfe de Cumberland, et l'évêque de Moosone m'a dit qu'on l'avait informé, pendant son séjour à la rivière à la Baleine, qu'il avait été pris de la morue à l'embouchure de cette rivière. Hearne, qui a eu la direction du fort *Prince of Wales* pendant nombre d'années, dit qu'il a vu sur le rivage des morues mortes que la mer y avait jetées. Un certain Robson, l'auteur d'un livre sur la Baie d'Hudson, rapporte qu'en passant sur un banc, au large de Churchill, le capitaine du navire voulut arrêter pour faire la

pêche à la morue, ce qui indiquerait que ce dernier savait qu'il y en avait eu en cet endroit ou qu'il croyait en trouver. J'ai vu de la *morue de roche* que quelques naturalistes classent dans la même espèce que la morue que l'on prend dans la baie. Les conditions sont extrêmement favorables à l'existence de la morue, comme par exemple la profondeur et la température de l'eau et la nature du fond; de plus, il y a abondance de caplan et autre nourriture que la morue affectionne.

Q. Pouvez-vous donner quelques détails sur les facilités que les rivières Nelson et Churchill pourraient offrir au commerce?—La rivière Churchill n'en pourrait donner aucune; le courant y est très fort sur tout son parcours jusqu'à la tête de la marée, à huit milles de la mer. La rivière Nelson pourrait être navigable en montant, à partir de l'embouchure ou en descendant depuis le lac Winnipeg, sur une certaine distance. La moitié de la rivière est navigable. A part une chute de quinze pieds, il y a dans la partie centrale de la rivière Nelson une étendue d'à peu près 180 milles où il serait possible de naviguer; mais entre ce bief et l'embouchure de la rivière d'un côté, jusqu'à sa source de l'autre, une partie considérable se trouve accidentée de rapides.

Q. Sur quelle distance la rivière Nelson est-elle navigable à partir de son embouchure en remontant?—De quarante à cinquante milles à peu près à partir de la tête de la marée, et environ la même distance en descendant à partir du lac Winnipeg. Il y aurait ensuite un espace de quarante à cinquante milles accidenté de rapides en amont de la première des étendues ci-mentionnées, et en aval de la seconde. Les 180 milles du centre seraient navigables, si l'on excepte la chute dont je viens de parler. La rivière a une longueur totale de 360 milles. Une moitié au centre est navigable, et l'autre moitié se divise en étendues de quatre-vingt-dix milles chacune, dont une partie est de nouveau navigable et l'autre accidentée, ainsi que je viens de le dire.

Q. Le commerce de poisson de la baie d'Hudson pourrait-il vraisemblablement prendre assez d'importance pour engager des gens à s'y établir?—Il y aurait cette perspective dans certaines parties du moins. Dans le nord le saumon abonde, le saumon commun et les autres espèces, le saumon de Hearne, qui vaut même mieux que le saumon commun, bien qu'il ne soit pas aussi gros. J'en ai souvent vu de la pesanteur de 10 livres. Le saumon commun fourmille dans tous les cours d'eau des deux côtés du détroit d'Hudson et autour des îles. Il y a aussi d'autres espèces de poissons—la truite saumonée et le poisson blanc, comme celui du lac Supérieur, le hareng et le poisson blanc ordinaire. Les rivières qui entourent la baie d'Hudson possèdent tous les poissons communs du nord, comme l'ombre, la truite grise, l'esturgeon, le brochet, le doré, le garrot et autres poissons.

Q. La contrée qui entoure la baie d'Hudson est-elle exposée aux gelées d'été?—Très peu, je crois, dans la vaste région des terres arables situées au sud et au sud-ouest de la baie de James. En 1877, lors de mon retour, je quittai la factorerie de l'Original le 1er d'octobre, et à cette époque toutes les plantes les plus tendres, comme le tabac, la fève de ricin, les fèves ordinaires, les concombres, le baume et autres, croissaient en plein air et étaient très-vertes, et il en a probablement été ainsi pendant quelque temps après mon départ, car nous n'avons pas éprouvé de gelées. Aux postes de la compagnie de la baie d'Hudson, à l'intérieur, il est rare qu'on ait des gelées au commencement de l'automne.

Q. La gelée se fait-elle sentir tard le printemps?—Non, il n'y a pas non plus de gelées à la fin du printemps. Les semences se font en moyenne, je crois, à la même époque que dans les mêmes latitudes dans le Bas-Canada. Ce que j'ai dit jusqu'ici s'applique à la région du sud. Plus loin au nord-ouest, à Norway-House, il a gelé à la fin de septembre, en 1879, et les plantes tendres en ont souffert, mais on a remarqué que c'était la première fois que cela arrivait depuis trente-quatre ans. Le blé mûrit parfaitement tous les ans dans cette région.

Par M. Cochrane :

Q. Où cela se trouve-t-il?—A vingt milles à peu près en aval de la rivière Nelson, à partir de l'extrémité nord du lac Winnipeg. A cet endroit le climat est, je crois, aussi bon que dans le Manitoba, par suite de certaines conditions favorables.

*Par le président :*

Q. Vous dites, si je comprends bien, que le blé mûrirait à 1,300 milles au nord-ouest de Winnipeg ? À quelle distance cela serait-il directement au nord de Winnipeg ?—A 700 milles environ franc nord, je suppose. Mais le blé ne pourrait croître à cette distance au franc nord de Winnipeg. Il a été constaté que les lignes isothermes dévient vers le nord-ouest. La région du blé ne saurait se définir au moyen de lignes droites ; c'est l'expérience qui doit la déterminer.

Q. Plus on gagne l'ouest, plus elle s'étend au nord ?—Oui, d'une manière générale.

Q. A-t-on trouvé du fer sur la baie d'Hudson et y existe-t-il assez de houille ou autre combustible pour l'exploiter ?—Le minerai de fer est très abondant sur la côte orientale de la baie d'Hudson, et sur les îles situées au nord du cap Jones. Au commencement de la baie d'Hudson proprement dite, il y a une quantité inépuisable de riche et précieux minerai de fer —précieux parce qu'il contient une forte proportion de carbonate de manganèse, substance qui le rend propre à la fabrication de l'acier Bessemer, mais il n'a pas été découvert de combustible. Il y a de l'anthracite, à ce qu'on suppose, sur l'île Longue (*Long Island*). J'en ai vu un échantillon, mais la quantité découverte n'est pas considérable. Le bois est rare en cet endroit, et il n'y en a pas en quantité suffisante pour fondre le fer. Il n'a pas été découvert de houille bitumineuse.

Q. Quelle est votre opinion relativement aux facilités que la baie d'Hudson peut probablement offrir au commerce comme port d'exportation, sur l'Atlantique, des produits du Nord-Ouest ?—La baie d'Hudson a, je crois, une très grande importance au point de vue du commerce comme port d'exportation, principalement pour nos territoires du Nord-Ouest. À considérer toute la surface du Canada, elle se trouve au centre. C'est une nappe d'eau énorme, presque complètement entourée de terre, et de la moitié de l'étendue de la Méditerranée. La côte occidentale n'est pas plus éloignée de Liverpool ou de Glasgow que ne l'est Montréal, et en conséquence le voyage pour atteindre un port sur cette côte serait aussi court que pour aller à Montréal, et de cette façon l'on épargnerait toute la distance comprise entre ce dernier port et Winnipeg pour nous rendre dans l'intérieur.

Q. Croyez-vous qu'on puisse y naviguer pendant une partie considérable de l'année ?—Oui, sans aucun doute. 730 voyages et plus qu'on a faits dans la baie d'Hudson prouvent ce fait surabondamment. Très-peu de navires se sont perdus, et il se peut même qu'il n'y ait jamais eu d'accidents dans le détroit, qui paraît être le grand épouvantail quand il s'agit de la navigation de la baie d'Hudson. Si l'on considère que jusqu'ici les navigateurs de la baie n'ont jamais possédé de bonne carte, qu'il n'y a pas été fait de relevements hydrographiques, qu'on manque de phares et pilotes, on peut voir que pratiquement la navigation est facile, et que les navires à vapeur voyageraient encore beaucoup plus facilement, surtout avec l'aide de cartes, etc.

*Par M. Cockburn :*

Q. Combien de voyages a-t-il été fait ?—730 au moins, aller et retour, jusqu'à ce jour.

*Par M. Trow :*

Q. Quelle est la longueur de la rivière Nelson, avez-vous dit ?—350 milles.

Q. Quelle est la longueur de la partie navigable ?—De quarante à cinquante milles à partir de sa source, et de quarante à cinquante en montant, à partir de son embouchure, et 180 milles au centre, à l'exception d'une seule chute.

Q. Quelle est la nature des rapides ?—Ils sont tous sur des bancs de roches.

Q. Sont-ils très difficiles ?—Oui. La pente est d'environ 710 pieds en tout. C'est là la hauteur du lac Winnipeg au-dessus du niveau de la mer.

Q. La navigation en est-elle difficile ?—Oui, je ne crois pas qu'on puisse compter sur cette rivière pour la navigation, si ce n'est temporairement, afin d'aider à la construction du chemin de fer ou pour des fins locales.

Q. Dans quelle latitude se trouve l'embouchure de la Nelson ?—L'embouchure

de la rivière Nelson ou plutôt la factorerie d'York, qui se trouve tout auprès, est dans la latitude de 57° 1', d'après mes propres observations.

Q. Et quelle est la distance entre ce point et la portion sud du détroit?—Environ 600 milles.

Q. Au nord?—Au nord-est.

Q. Quelle serait-elle franc nord à la latitude du détroit?—Sans consulter la carte, je crois pouvoir dire d'à peu près 300 milles.

Q. Pas plus que cela?—Non. Ce pourrait être plus; je ne m'en rappelle pas dans le moment.

*Par M. Cockburn:*

Q. Connaissez-vous la section du pays située au nord du lac Supérieur?—Oui, plus, je crois, que qui que ce soit. Sans vouloir me vanter, je puis dire que j'ai exploré cette partie du pays d'une manière très complète.

*Par M. Trow:*

Q. La compagnie de la baie d'Hudson fait-elle aujourd'hui quelque commerce à l'embouchure de la rivière Nelson?—Oui, le commerce de fourrures, à la factorerie d'York, située dans le voisinage.

Q. De quelle espèce de navire se sert-elle?—La compagnie emploie une barque de 320 tonneaux et d'un tirant d'eau d'environ 10 pieds.

Q. Combien fait-elle de voyages?—Un voyage par année. Une demi-cargaison suffirait. La compagnie se sert du plus petit navire possible, afin de pouvoir remonter la rivière de Hayes.

Q. Quelle est la durée de la navigation sur le détroit, non-seulement pour ces navires, mais pour les steamers?—Rien, que l'on sache, ne pourrait empêcher les steamers d'y naviguer toute l'année. La pire saison est, je crois, celle où il se fait maintenant le plus de navigation. La glace se détache des rivages de la baie d'Hudson et suit le courant, et pendant que cette glace passe le détroit, il en descend d'autre du nord.

*Par le président:*

Q. De la baie de Baffin et du détroit de Davis?—Du canal de Fox.

Q. Vous avez dit que les marées étaient très élevées et très rapides dans le détroit?—Oui.

Q. Cela ne pourrait-il pas arrêter la navigation, vu que la glace doit être transportée rapidement dans les canaux du détroit même?—C'est ce qui a lieu; aussi la navigation est-elle un peu difficile pour les voiliers, mais il n'est jamais rien arrivé de sérieux—j'entends aucun accident grave. La glace ne bouche jamais le détroit d'un bord à l'autre. Il semble qu'il y ait toujours un chenal ouvert quelque part, et les steamers pourraient le traverser en tout temps, surtout s'ils avaient le secours de signaux et du télégraphe. M. Erastus Wiman, de New-York, a demandé aux baleiniers américains les plus expérimentés de lui faire un rapport sur la navigabilité du détroit d'Hudson, et tous ont déclaré que d'après ce qu'ils en connaissaient, les steamers pourraient traverser le détroit en tout temps, et qu'à l'époque des glaces il existe toujours un passage entre les rochers et la glace. Le détroit est d'ailleurs entièrement libre pendant plusieurs mois.

Q. Quelle est la partie la plus étroite du détroit?—Son embouchure, vis-à-vis l'île de la Résolution. La largeur y est de 45 milles. Le détroit a une longueur de 500 milles, une largeur moyenne de 100 milles, et une profondeur de 150 brasses.

Q. La glace s'y tient-elle assez longtemps pour remplir le chenal? La glace couvre quelquefois, si je ne me trompe, presque entièrement le détroit?—Près du centre se trouve l'un des endroits les plus étroits, où s'avancent, à certaines phases de la marée, de longues pointes de glace flottante, mais jamais elles ne s'étendent d'un bord à l'autre. Lors de la traversée que j'ai faite, il y avait en cet endroit un champ de glace en forme de sablier, mais il nous fut impossible de passer à travers faute de vent. Nous l'aurions pu dans l'espace de dix minutes s'il avait venté, mais il n'y avait pas la plus légère brise, et le navire ne faisait que tourner.

Q. A quelle saison de l'année était-ce?—C'était vers le commencement d'octobre.

Q. Était-ce de la glace de l'année ?—C'étaient les restes de vieille glace pourrie que l'eau avait charriée tout l'été, et qui venait de l'extrême nord. Leur existence datait de l'hiver précédent, et ils étaient couverts de boue et de poussière, ainsi que de graviers en certaines parties.

*Par M. Trow :*

Q. Dans le cas où il se construirait un chemin de fer de Winnipeg à l'embouchure de la Nelson, serait-il possible d'exporter le grain en Angleterre l'année même de sa récolte ?—Oui, exactement comme cela a lieu pour les récoltes de la partie ouest du Canada, par la voie de Montréal et Québec.

Q. Connaissez-vous pendant quel mois se fait la récolte, et le temps qu'il faudrait pour la transporter ensuite à ce point ?—Le blé, de même que l'orge et l'avoine, se récoltent au Nord-Ouest depuis le milieu du mois d'août jusqu'au commencement de septembre, et de cette date au mois de novembre il y a plus de temps qu'il n'en faut pour transporter les grains sur la côte de la mer. Si l'exportation par cette voie n'était pas lucrative, elle ne le serait par aucune autre. Il serait alors préférable d'engranger la récolte pour ne l'exporter que l'année suivante par la voie directe, plutôt que de l'expédier par une longue route de terre.

*Par le président :*

Q. Je crois vous avoir entendu dire que si parfois les navires de la compagnie de la baie d'Hudson ont éprouvé de la difficulté à naviguer, c'était dû à la saison ; vous entendez dire je suppose, que la saison était trop peu avancée, et que s'ils avaient voyagé plus tard, la navigation aurait été plus facile ?—Certainement, mais cela n'aurait pas servi les intérêts du commerce de la compagnie.

Q. Cela n'aurait-il pas pour effet d'empêcher les navires ou bâtiments d'entrer dans la baie assez à bonne heure pour l'exportation de la récolte engrangée l'hiver précédent ?—Oh, non. Les steamers pourraient entrer dans la baie un mois plus tard que les navires de la compagnie de la baie d'Hudson.

Q. Mais plus à bonne heure, j'entends ?—Il n'y a aucune raison qui les empêcherait d'y venir plus à bonne heure, et rien ne prouve que cela soit impossible. Les navires à vapeur pourraient se rendre dans la baie longtemps avant que les navires de la compagnie n'essaient de traverser le détroit, parce que la glace adhère encore aux rivages et que le détroit est ouvert, autant que l'on sache. La chose est plus difficile plus tard.

Q. Cette glace qui borde la baie y reste-t-elle tard au printemps ?—Non, elle est toute partie, je crois, vers le milieu de mai.

*Par M. Trow :*

Q. Quelle espèce de grain avez-vous vu à la factorerie d'York ?—Aucun, et il n'en pourrait croître en cet endroit, si ce n'est les pommes de terre, les légumes, les navets et les racines. Le voisinage immédiat de la mer a une influence défavorable sur la culture. Le climat est mauvais sur le rivage même de la baie, mais il s'améliore rapidement si l'on pénètre dans l'intérieur, et il est tout à fait bon à moitié chemin du lac Winnipeg. Il y a un changement très marqué en gagnant le sud-ouest.

Q. Comment expliquez-vous l'apparence favorable de la flore à une époque aussi avancée de la saison ?—Je parlais de la factorerie de l'Original. C'est l'endroit de toute la baie qui jouit du climat le plus favorable. On est là éloigné de l'influence de la mer. La baie de James est à une distance considérable au sud et est comparativement étroite. L'eau y est plus chaude qu'à la factorerie d'York.

Q. Jusqu'à quelle distance la rivière de l'Original est-elle navigable ?—Si je m'en souviens bien, on y peut naviguer à l'eau haute sur une distance d'environ 130 milles à partir de son embouchure.

Q. Quelle est la nature du sol ?—A la factorerie de l'Original, ainsi que sur les bords immédiats de la rivière, le sol est excellent. Après avoir avancé à une certaine distance à l'intérieur, en amont du plateau dont j'ai parlé, le sol paraît bon partout, autant que j'ai pu m'en assurer.

Q. Avez-vous aussi voyagé sur la rivière Albany ?—Oui, j'ai aussi exploré cette rivière.

*Par M. Dickinson :*

Q. Y a-t-il longtemps que vous faites partie de la commission géologique?—Ainsi que je l'ai dit au président, j'en suis le plus ancien membre. Mes rapports avec la commission géologique datent de vingt-six ans et ont commencé avec l'année 1857.

Q. Quelles sont les parties du Canada dont vous avez examiné la géologie?—J'ai examiné une grande partie du pays de tous les côtés, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'au près des Montagnes-Rocheuses, et des rives du lac Érié au détroit d'Hudson. C'est moi qui ai dressé une grande partie de la carte géologique du pays. J'ai aussi fondé le musée, qui renferme les collections faites par la commission.

Q. En fait d'habileté, quelle position occupe le personnel de la commission géologique du Canada comparativement à celui de la commission des États-Unis?—C'est une question à laquelle il est assez difficile de répondre. L'habileté relative d'un homme est matière d'opinion individuelle, et ses amis, en le comparant à d'autres, le croiront toujours le plus capable. Je connais quelques géologues américains et tout habiles qu'ils soient, je serais bien fâché de dire que le personnel de notre commission leur soit inférieur, sous aucun rapport. La commission du Canada comprend quinze gradués des principales universités du pays, dont neuf travaillent constamment, les autres par intervalles seulement, et ses autres membres sont choisis à raison de leurs aptitudes spéciales dans les branches où ils sont employés, par exemple la paléontologie, la chimie, et ainsi de suite. Il serait absurde de dire que les membres de la commission géologique du Canada sont tous incompetents à l'exception d'un seul, et ce serait une insulte toute gratuite à une classe d'hommes que je ne crois inférieurs à personne dans leur profession.

Q. Depuis quand la commission existe-t-elle?—Depuis quarante et un ans. C'est une institution vénérable que le gouvernement a constamment protégée et qui fait honneur au Canada. Elle a été établie en 1842 par sir William Logan et a toujours existé depuis lors. La commission a publié beaucoup d'ouvrages scientifiques et a fondé une précieuse bibliothèque pour les hommes de l'art.

*Par M. Cockburn :*

Q. A-t-on essayé de recueillir une statistique minière concernant le Canada en général?—Non, pas en général. Dans la Nouvelle-Ecosse et la Colombie-Britannique, les gouvernements locaux ont recueilli la statistique minière de ces provinces, mais c'est un sujet dont la commission géologique du pays ne s'est pas suffisamment occupée, je crois. A mon avis, le recueil de la statistique générale pourrait être très convenablement fait par la commission. Comprenant ce besoin, j'entrepris en 1863 de recueillir cette statistique par l'entremise de quelques amis, et durant trois années, je fis ce travail d'une manière officielle pour les provinces de Québec et d'Ontario. Le rapport de 1871 contient la statistique pour les années 1869, 1870 et 1871, laquelle fait connaître la valeur immense des mines du pays et la somme de richesses qu'elles représentent. Je possède aujourd'hui un état complet et inédit des mines du pays entier jusqu'à la fin de l'année 1882. Je connais presque toutes les mines et ai eu l'occasion de les visiter, et comme les mineurs et les propriétaires ou administrateurs de ces mines savent qui je suis, ils ont eu l'obligeance et la courtoisie de répondre à mes lettres et de me fournir des renseignements qui, une fois compilés, formeront une statistique très complète.

*Par M. Fairbanks :*

Q. Vous avez dit, si j'ai bien compris, que la navigation du détroit d'Hudson était moins difficile en hiver qu'en été?—Je n'ai pas été dans le détroit en hiver. Quant à l'état du détroit à cette saison de l'année, j'en juge simplement d'après certaines circonstances comme les voyages des Esquimaux, ce qu'en dit M. Arthur Dobbs, et d'autres renseignements que j'ai pu me procurer.

Q. Croyez-vous qu'après avoir traversé le détroit, la navigation n'a plus de difficultés à surmonter à raison de la glace?—Certainement. La baie est aussi libre que l'océan dans la même latitude. Cependant, il peut y avoir parfois sur l'une ou l'autre quelques morceaux de glace flottante.

Q. La difficulté n'est pas de naviguer sur la baie, mais c'est d'arriver à un port?—Les ports sont fermés pendant l'hiver comme ceux de Québec et de Montréal.

Q. A quelle époque croyez-vous que la glace ferme les ports ?—Vers le milieu de novembre, je crois, mais parfois seulement aux alentours de Noël. La rivière Nelson est quelquefois libre au mois de novembre. Un médecin m'a écrit qu'il avait été obligé de remonter la rivière cinquante ou soixante milles pour la traverser et visiter un malade, et cela à une époque encore plus avancée de la saison.

Q. Les navires n'éprouveraient ainsi aucune difficulté à quitter la côte de la baie, même dans la dernière partie du mois d'octobre ?—Non, ils le pourraient même plus tard, jusque vers le milieu de novembre, je crois.

Par M. Trow :

Q. Avez-vous visité le pays dans le voisinage du lac Athabasca ?—Oui.

Q. Y avez-vous jamais remarqué des indices de pétrole ?—Oui.

Q. De quelle importance ?—D'une importance très considérable, assurément.

Q. Assez pour en justifier l'exploitation ?—Les anciens voyageurs, comme sir John Richardson, Mackenzie et autres, y avaient remarqué des indices de pétrole, mais on ne connaissait alors aucune valeur à cette substance. Ce n'est que depuis l'invention d'une lampe propre à la brûler qu'elle a pris de la valeur et que les géologues la recherchent. J'ai donc pu en considérer les indices à la lumière de nos connaissances actuelles sur la matière.

Q. Cette région est-elle propre à la colonisation ?—Le pays situé dans le voisinage de cette partie de l'Athabasca est d'une nature variée. La terre est très bonne en quelques endroits, mais il n'en est pas de même dans beaucoup d'autres.

Par M. Bain :

Q. A cause des roches ?—Non, mais principalement à cause du sable et des savanes ou *muskegs*.

Q. Comment est le terrain immédiatement à l'ouest de la factorerie d'York ? Avez-vous traversé cette région ?—Oui, j'ai remonté et descendu la rivière Nelson deux fois et l'ai explorée depuis la mer jusqu'au lac Winnipeg, ses divers chenaux compris.

Q. Cela doit être au sud plutôt qu'à l'ouest ?—La rivière coule vers le nord-est, ou vient du sud-ouest.

Q. Connaissez-vous le pays situé plus directement à l'ouest ?—J'ai voyagé au nord de la rivière Churchill et parcouru une distance considérable au-delà d'une ligne droite courant du lac Winnipeg à l'embouchure de la rivière Churchill.

Q. Quelle est d'une manière générale le caractère du pays dans cette région ?—Les bords de la rivière se composent d'argile et de terrain de transport (*drift*), et ça et là on aperçoit au fond quelque rocher. Je connais peu l'intérieur du pays, sauf ce que j'ai vu en allant de la Nelson à la Churchill. La surface, sur ce parcours, se composait principalement d'argile.

Q. La surface découverte est-elle ordinairement herbeuse ou nue ?—Dans les endroits où il y a du bois vert, comme l'épinette blanche ou l'épinette rouge, le terrain est couvert de mousse et est généralement humide. Lorsque ces forêts sont brûlées, il croît des trembles et la terre est sèche.

Q. Vous avez parlé du nombre et de l'importance du personnel de la commission géologique; quel en est le coût annuel ?—La somme dépensée chaque année a beaucoup varié. Sir William Logan a commencé avec bien peu d'argent, mais la somme a graduellement augmenté jusqu'à \$60,000. Depuis deux ou trois ans il a été dépensé \$65,000 par année, et à l'avenir \$60,000 seront consacrées aux explorations, et \$31,000 aux appointements du personnel de la commission.

Par M. Scott :

Q. Généralement parlant, les territoires de la Baie d'Hudson renferment-ils beaucoup de minéraux utiles ?—Autant qu'on les sache, il en existe, mais les recherches de minéraux n'ont pas encore été nombreuses. Toutefois, je puis mentionner un bon nombre de minéraux qu'on y sait exister. Ils comprennent le fer, l'hématite, le fer oxydulé, le minerai de fer lithoïle et de riches gisements de fer manganeux. Sur la côte orientale on trouve du cuivre à l'état natif et sous diverses combinaisons, le plomb, l'argent, l'or, le molybdène, l'antimoine, le manganèse, le chrome, le phosphate de chaux, le jade, la chrysoprase, l'agate, la cornaline, la malachite, le jaspé, la ser-



pentine, le jais, la lazulite, le pétrole, l'asphalte, la tourbe, l'antracite, la houille bitumineuse, le lignite, la pierre à chaux, le granit, le grès et le sable employé à la fabrication du verre, le sable de moulage, les argiles, les marnes, l'ocre, le gypse, la pyrite de fer, le sel, les eaux médicinales, le mica feuilleté, la pierre à savon et la plombagine. Tous ces minéraux ont déjà été découverts. Diverses parties du territoire en contiennent plusieurs à la fois, et la plupart valent certainement la peine qu'on s'en occupe. Sir John Richardson disait qu'à son avis le gouvernement impérial et la compagnie de la Baie d'Hudson trouveraient leur compte à faire explorer les minéraux du pays. Il était persuadé qu'avant longtemps le produit des mines du territoire de la Baie d'Hudson excéderait de beaucoup le produit du commerce des fourrures. Plusieurs années se sont écoulées depuis lors.

*Par M. Ross (Lisgar) :*

Q. Êtes-vous déjà allé au lac des Bois?—Oui, j'y suis allé pour la première fois en 1872, et j'y ai fait des explorations considérables en 1873. Chaque année j'ajoutais mes notes à celles de l'année précédente. Afin de terminer l'étude de la géologie de cette partie du pays, j'y demeurai en 1881 pendant un espace de temps considérable, et je visitai toutes les parties du lac qui ne l'avaient pas été précédemment.

Q. Croyez-vous qu'on y puisse trouver de l'or en assez grande quantité pour en tirer profit?—La réponse à cette question a besoin d'être circonspecte, si on y doit attacher une importance officielle. D'après ce que j'ai vu jusqu'en 1881, je puis dire que les apparences étaient très encourageantes. La nature des roches, leur âge et leur position géologique sont extrêmement favorables à l'or, et n'en aurait-on pas encore découvert qu'on aurait pu prédire qu'il y en avait tout vraisemblablement.

Q. De quelle formation sont ces roches?—De la formation huronienne, la grande formation métallifère du Canada, la même que celle où se rencontrent les mines précieuses du Wisconsin et du Michigan, celle de la partie ouest d'Ontario, et aussi des townships de l'Est, croit-on. Les roches aurifères de la Nouvelle-Ecosse et ces dernières sont presque du même âge.

Q. Est-elle d'une étendue considérable?—Oui, ces lisières huroniennes sont concordantes avec les laurentiennes, et la lisière du lac des Bois est une des plus considérables. On sait qu'il en existe une lisière d'une largeur de 30 milles au lac des Bois, et de 49 milles plus au nord-est, et je l'ai suivie sur un parcours d'à peu près 300 milles, soit une distance égale à la longueur de la péninsule de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Y avez-vous vu quelques-unes des veines d'or?—Oui, j'en ai vu quelques-unes.

Q. Que pensez-vous de la nature de ces veines?—Les veines semblent promettre beaucoup et consistent en quartz, mélangé de spath calcaire et des autres minéraux généralement alliés à l'or. Quelquefois elles sont d'une nature schisteuse, comme certaines veines aurifères d'autres régions.

Q. Vous ne pourriez pas nous dire s'il y a assez d'or pour que l'exploitation en soit profitable?—La contrée n'est pas aussi bouleversée qu'on pourrait le désirer, pour donner lieu à un grand nombre de veines; néanmoins, elles sont très saillantes et très fréquentes, et on en trouvera probablement une sur un nombre considérable d'autres qui vaudra la peine d'être exploitée. On ne trouve pas une mine partout où on en cherche, mais dans les districts miniers celles qui sont profitables servent à couvrir les frais à faire pour en trouver d'autres. J'ai rapporté du quartz du lac des Bois lors de mon voyage en cet endroit en 1878, qui a donné un excellent rendement à l'essai. Ce quartz a été analysé dans notre propre laboratoire.

Q. Quelle est, croyez-vous, la nature du minerai?—Ce que les mineurs appellent le minerai presque pur. L'or est presque sans alliage, ou libre dans le quartz. Rien n'empêche de le recueillir par le procédé ordinaire de bocardage et d'amalgamation.

*Par M. McCraney :*

Q. Le minerai est fixe et non détaché, je suppose, et diffère de celui des régions de la Colombie-Britannique et de la Californie, où il a été rejeté à la surface par l'ac-

tion volcanique?—Non; j'ai vu de l'or qu'on disait avoir été charrié des dépôts de surface au lac des Bois, mais qui venait certainement, à l'origine, des veines elles-mêmes.

*Par M. Trow :*

Q. Pendant vos voyages du côté de Carlton avez-vous souvent remarqué de l'or dans les bancs de sable de la Saskatchewan-Nord?—J'ai trouvé des apparences d'or en lavant le sable des rivières de cette région.

Q. Comment expliquez-vous sa situation? Son gîte primitif était-il au nord ou au sud?—Plusieurs théories ont été émises relativement à sa source. Je crois certainement qu'il venait plutôt du nord que du sud.

Q. Il doit alors avoir été apporté dans cette direction en même temps que les glaciers?—Il est difficile de dire d'où il peut provenir, du nord-est ou du nord-ouest, mais nous n'avons pas encore examiné tout le pays dans la direction nord.

Q. Ne serait-il pas plus naturel de supposer qu'il vient des montagnes et a été charrié par la rivière?—Non, il n'a pu y venir de cette façon, parce qu'il appartient aux argiles pierreuseuses des bords de la rivière, et rien d'ailleurs ne prouve qu'il vienne de l'ouest, mais il provient plutôt du nord.

*Par M. Cockburn :*

Q. Quelle est la nature du pays au nord du lac Supérieur?—À partir des bords du lac Supérieur la contrée est, généralement parlant, très accidentée et rugueuse jusqu'à la hauteur des terres. Il y a des vallées courant au nord-est et au sud-ouest. Dans le voisinage de la hauteur des terres elle devient plus plane. Les sources des cours d'eau s'entrecroisent, mais il n'existe aucun trait saillant qui indique la hauteur des terres. Les cours d'eau serpentent en tout sens, et les plus petits sont navigables en canot. En les suivant sur un certain parcours, on les voit prendre une direction nord ou sud. La hauteur des terres dépassée, on rencontre un plateau inclinant graduellement vers le nord, et en approchant de la baie d'Hudson il s'affaisse subitement, à 100 milles environ au sud de la baie de James. Cette descente fait une espèce de grande courbe jusqu'au sud-ouest de la baie. En la traversant l'on constate une pente de 100 à 200 pieds sur un parcours de quelques milles. Puis les rivières changent d'aspect et coulent sur des roches de formation silurienne et devonienne, ou sur de l'argile, et les vapeurs pourraient y naviguer parfaitement à l'eau haute.

Q. La contrée est-elle bien boisée?—Elle l'était primitivement, mais beaucoup de bois a été brûlé à diverses époques, et il y a maintenant une seconde venue de tous âges, depuis 100 ans ou plus, jusqu'à deux ou trois ans. Il ne reste comparativement que peu de forêts primitives au nord du lac Supérieur. Les feux n'ayant pas été aussi fréquents au nord du lac Huron, elles y sont plus nombreuses.

*Par M. Trow :*

Q. Ce plateau a-t-il une certaine étendue?—Il a une largeur de 100 milles ou à peu près.

Q. Est-il propre à la colonisation?—Oui, je le crois.

Q. Y a-t-il des courants imperceptibles dans les cours d'eau qui vont d'un côté ou de l'autre?—On rencontre une étendue d'eau morte, puis une petite chute ou un rapide, suivi d'une autre étendue d'eau morte semblable.

Q. Quelle est l'élévation générale de la hauteur des terres au nord du lac Supérieur?—Elle doit atteindre à 1,500 pieds au-dessus du niveau de la mer. Les sources des principales rivières où se fait la navigation par canots sont à 1,200 ou 1,300 pieds au-dessus du niveau de la mer.

*Par le président :*

Q. Ces incendies de forêts arrivent-ils encore? Y en a-t-il eu récemment?—Ils n'ont pas lieu aussi fréquemment que par le passé. Autrefois, les sauvages ne croyaient pas que le bois eût aucune valeur et c'était même pour eux un avantage que de le brûler. Les endroits dévastés produisaient des bléets. Ils y pouvaient marcher plus facilement à la raquette pendant l'hiver, et les lièvres, attirés par les nouvelles pousses, venaient en plus grand nombre. Je me suis fait un devoir, dans tous mes voyages, de visiter les chefs sauvages pour leur dire que le gouverne-

ment désirait, dans leur propre intérêt, empêcher la destruction des forêts. Je leur enseignai ce qu'il y avait à faire, sachant comment ces feux arrivent. On abandonne les feux de campement dans la mousse, durant l'été, et le vent active ensuite les flammes. Je leur conseillai de faire leurs feux sur le rivage, de jeter les tisons dans l'eau avant leur départ, puis d'éteindre les charbons rouges avec de l'eau. Il m'est arrivé par la suite de rencontrer les mêmes sauvages, et j'ai constaté qu'ils avaient suivi mes conseils.

Q. Les incendies des forêts ont donc été allumés principalement par les sauvages ? — Oui, car il y en a tant qui vont et viennent ; cependant, il arrive souvent qu'ils sont causés par la foudre et par les blancs—les arpenteurs ou chasseurs. En général les blancs sont moins soigneux que les sauvages.

*Par M. Baker (Victoria) :*

Q. Quel est le genre des voyages qui ont été faits dans la baie d'Hudson ?—Depuis la découverte de la baie d'Hudson jusqu'à ce jour, presque tous les voyages ont été accomplis par les navires de la compagnie de la baie d'Hudson. Pendant les guerres entre la France et l'Angleterre, plusieurs bâtiments y furent renvoyés pour s'emparer des postes. Les voyages de chasse à la baleine et ceux qui avaient pour but de faire des découvertes sont aussi compris dans l'évaluation que j'ai donnée.

Q. Les affaires y sont-elles assez importantes pour engager plus d'un navire de la compagnie de la baie d'Hudson à s'y rendre chaque année ?—Il y va deux navires chaque année. Autrefois, le nombre en était plus considérable, mais actuellement, le gros des approvisionnements de la compagnie se rend dans l'intérieur par le chemin de fer. On avait d'ailleurs commencé, quelque temps avant l'établissement de la voie ferrée, à les transporter jusqu'à Winnipeg par les vapeurs de la rivière Rouge.

Q. Ces navires ont-ils un chargement complet au retour ?—Non, pas complet. Les fourrures prennent peu de place, mais ont une grande valeur. Les navires sont loin d'être pleins. Les fourrures sont mises en ballots. Lors de mon voyage en Angleterre, le navire sur lequel je me trouvais contenait des fourrures pour une valeur de \$500,000 et n'était cependant que chargé de moitié. Ils prennent aussi de l'huile de marsouin et de phoque. Ils pourraient même prendre des minéraux apportés d'une certaine distance, mais cela ne les paierait pas maintenant. Les navires ne vont pas aux ports où il existe des minéraux.

Q. Quels sont les minéraux qui n'existent pas à la baie d'Hudson parmi ceux qu'on trouve dans les autres parties du Canada ?—J'en puis difficilement citer, parce que la liste des principaux minéraux que je vous ai donnée les renferme tous, et la région où on les rencontre embrasse tout le territoire de la baie d'Hudson. Je parle en termes généraux.

Q. Certaines parties du territoire de la baie d'Hudson ne contiennent-elles pas plus de minéraux que d'autres ?—Certainement. Ainsi les régions favorables à l'agriculture ne sont pas des régions minérales. Il y a de même, au centre de la péninsule du Labrador, une vaste région inculte qui, tout en étant rocheuse, ne doit pas contenir de minéraux. La côte orientale de la baie d'Hudson et la région située au nord de Churchill doivent être riches en minéraux, mais il n'en est pas ainsi au sud. La rivière Coppermine, les parties inférieures du fleuve McKenzie et la contrée à l'ouest de ce point, jusqu'à l'Alaska, sont probablement des régions minérales. Le territoire que je viens de mentionner sera, je pense, le Colorado et le Nevada du Canada. On y trouvera probablement beaucoup plus d'or que dans toute la Colombie-Britannique.

*Par M. Cockburn :*

Q. Existe-t-il de la pierre à chaux ?—Oui, en grande quantité, sur les deux côtés de la baie d'Hudson.

Q. Et des phosphates ?—Il a été trouvé du phosphate de chaux dans la région voisine de la rivière Coppermine et ailleurs, à l'extrême nord. La Canada embrasse toutes ces régions jusqu'au nord, et des minéraux précieux y ont été découverts en divers endroits.

*Par M. Kranz :*

Q. Ne croyez-vous pas que le froid soit trop grand dans le voisinage de la baie d'Hudson pour pouvoir exploiter les chemins de fer pendant l'hiver ?—Non. Si il est possible d'exploiter un chemin de fer dans le Minnesota, on le peut aussi près de la baie d'Hudson, parce que les grands froids diminuent en gagnant le nord et dans le voisinage de la mer ; il en est de même de la neige. C'est une erreur de croire qu'il y a beaucoup de neige dans le nord. Au pays des Esquimaux, il y a très peu de neige, et ils sont obligés de chercher les endroits où elle est en plus grande abondance afin de pouvoir s'y bâtir des maisons. Il y a moins de neige près de la baie d'Hudson qu'au Manitoba.

*Par M. Fisher :*

Q. C'est, avez-vous dit, la glace du rivage qui nuit à la navigation ?—La glace qui demeure à l'embouchure des rivières et dans les ports au commencement du printemps et à la fin de l'automne.

Q. Pendant combien de mois sera-t-il possible d'arriver aux ports sans en être empêché par la glace ?—Six mois, en moyenne.

Q. La glace demeure-t-elle plus longtemps ou fond-elle plus vite sous les rayons du soleil dans la baie de James, qui est moins profonde, que dans la baie d'Hudson ?—La glace y fond plus vite, je crois. Elle doit être presque toute partie dans la première semaine de mai.

Q. La navigation de la baie de James pourrait donc se faire aussi longtemps qu'à l'embouchure de la Churchill ?—Je le crois, presque. Au commencement du printemps, la partie sud de la baie de James contient beaucoup de glace flottante de la rivière et du rivage, mais un steamer pourrait facilement y voyager et ce ne serait qu'un bien faible obstacle à vaincre. C'est de la glace très mince et pourrie.

*Par le président :*

Q. Si la navigation de la baie d'Hudson devient praticable et qu'il y ait beaucoup de bois à cet endroit ce sera, il me semble, un article d'exportation précieux. Vous pourriez peut-être nous dire quelle ressource, en fait de bois, offrent les rivières qui se jettent dans la baie d'Hudson et s'il se fera jamais une exportation considérable de bois de cette région ?—La rivière de l'Original, qui est peut-être la plus importante pour le bois, possède une vingtaine de grands tributaires qui se répandent de tous côtés et couvrent une surface transversale de plus de 200 milles, à partir du voisinage de la rivière Ottawa en allant à l'ouest jusqu'au delà de la vallée de la Michipicoten. Ces tributaires se réunissent et forment plusieurs beaux et vastes cours d'eau qui descendent parallèlement les uns aux autres vers le nord, puis ils se réunissent et forment la rivière de l'Original, qui se décharge à la tête de la baie de James. Les parties sud de ces cours d'eau sont couvertes de pin blanc et rouge, et en gagnant le nord on rencontre du bon cèdre, de l'épinette blanche, de l'épinette rouge et le pin de Banks. Les branches sud de l'Albany possèdent aussi du bois de valeur ; mais au nord de ce point on ne pourrait dire, je crois, que le bois ait de la valeur pour l'exportation, commercialement parlant, tant que nous pourrions en tirer sur les autres rivières. Quant aux limites du bois en général, j'ai beaucoup étudié le sujet des arbres forestiers, au point de vue scientifique, et j'ai publié des cartes indiquant la limite septentrionale de chaque arbre qu'on rencontre au Canada. L'espèce rencontrée le plus au nord est l'épinette blanche, et sa limite court à partir de la rivière aux Phoques, au nord de la Churchill, jusqu'à l'embouchure du fleuve McKenzie, ou dans une direction nord-ouest ; et de l'autre côté de la baie, à partir du golfe de Richmond en montant jusqu'à la baie d'Ungava, dans le détroit d'Hudson, et en descendant jusqu'au détroit de Belle-Isle. Toute la contrée au sud de cette ligne est boisée.

Q. Vous avez dit que c'était sa limite septentrionale. Est-ce que sur une distance considérable au sud de ce point le bois ne serait pas marchand ?—Non. Il est rabougri ; toutefois, il prend de meilleures proportions à mesure que l'on gagne au sud et à l'ouest. Mon dernier rapport contient une carte qui indique les limites septentrionales de trente des principaux arbres. Nous avons environ soixante espèces d'arbres propres à la construction à l'est des Montagnes-Rocheuses, et trente à l'ouest.

L'Amérique du nord renferme 340 espèces de bois, et sur ce nombre le Canada en possède quatre-vingt-dix.

Q. A quelle époque la gelée sort-elle de terre dans la région de la baie d'Hudson ? —Le dégel commence au mois de mai, et se fait à une plus ou moins grande profondeur. En quelques endroits la terre dégèle complètement. Rien ne prouve que la gelée reste permanentement dans la terre dans le voisinage de la baie d'Hudson, loin des bords des rivières, etc. Dans ce voisinage, la gelée a lieu plutôt horizontalement que verticalement, et si les berges des rivières gèlent à une profondeur de 30 à 40 pieds, on aurait tort de s'imaginer que la gelée atteint partout la même profondeur. L'eau suinte tout l'hiver dans les berges de ces rivières, et durant le printemps j'ai moi-même enfoncé des perches à une distance du bord des rivières, près de la factorerie d'York, et je n'y ai pas trouvé de gelée après le milieu de l'été, à une profondeur de six pieds, et je ne sais jusqu'à quelle profondeur, sauf dans les endroits couverts, et à l'abri du soleil.

Q. La gelée est-elle permanente dans ces endroits ?—Je le crois. Il y a peut-être toujours à Winnipeg une couche de terre de 6 pouces, à une profondeur de 7 pieds, qui est gelée et ne dégèle jamais.

*Par M. Cockburn :*

Q. Etes-vous allé dans le voisinage du lac Abbitibi, au nord du lac Nipissingue ? —Je suis allé au nord du lac Nipissingue, mais non au lac Abbitibi. M. A. S. Cochrane, l'un de mes aides, a exploré l'Abbitibi, en 1877, à partir de sa sortie du lac jusqu'à sa jonction avec la rivière de l'Original.

*Par le président :*

Q. N'y a-t-il pas une partie considérable de bon bois dans cette localité ?—Oui ; mais après avoir quitté le lac, on rencontre dans le voisinage de la rivière bon nombre de forêts qui ont été brûlées.

*Par M. Cockburn :*

Q. Le gouvernement d'Ontario n'a-t-il pas envoyé quelqu'un au lac Témiscamingue ?—Oui, ce dernier se décharge dans la rivière Montréal et la rivière à l'Esturgeon. J'ai parcouru le pays en suivant une ligne en zigzag, sans suivre la route canotière, à partir de la rive nord du lac Huron jusqu'à la baie de James.

Q. Possédez-vous quelques connaissances au sujet des arbres forestiers au point de vue scientifique ?—Ainsi que je l'ai dit précédemment, j'ai beaucoup étudié cette question depuis l'année 1860. Cette année-là, j'ai publié un relevé des limites des arbres et des arbustes, principalement de ceux du lac Supérieur. A chaque endroit où je suis allé depuis lors, j'ai toujours remarqué l'espèce d'arbres particulière à l'endroit, et j'ai cherché par tous les moyens, en m'informant auprès des voyageurs, à savoir où se trouvait exactement la limite septentrionale de chaque espèce. Ces limites sont maintenant indiquées sur mes cartes, et l'exactitude de ces lignes est à peu près certaine. Ces cartes offrent beaucoup d'intérêt et sont importantes en ce qu'elles indiquent où se trouvent les limites de nos richesses forestières, et qu'elles sont une indication précieuse du climat, et aussi parce que la distribution des arbres fait naître quelques problèmes géologiques importants.

Q. Avez-vous examiné la carte des limites septentrionales de quelques espèces d'arbres que le département de l'Intérieur a fait préparer ?—C'est une très mauvaise copie d'une carte manuscrite temporaire que j'avais moi-même dressée.

Q. N'est-elle pas exacte quant à la limite septentrionale de quelques-uns des bois de la province d'Ontario ?—Non, pas absolument exacte. Depuis que cette copie a été faite, j'ai changé cette limite dans quelques endroits.

Q. Le chêne blanc ne se rencontre-t-il pas à 100 milles plus au nord que ne l'indique la carte ?—Oui, jusqu'à l'extrémité nord du lac Témiscamingue.

*Par M. Trow :*

Q. Si le feu dévastait tout le bois d'un pays, quel effet cela aurait-il sur le climat et la pluie ?—Si un pays perdait entièrement toutes ses forêts, l'effet produit serait considérable ; mais s'il n'en était détruit chaque année qu'un espace relativement restreint, la moyenne de la pluie resterait la même.

*Par le président :*

Q. Après plusieurs années de suite, l'effet réuni serait cumulatif, je suppose ?—  
Oui ; l'effet produit une année influerait sur la suivante, et ainsi de suite.

*Par M. Cockburn :*

Q. Croyez-vous que si les cours d'eau s'abaissent cela soit dû à la rareté du bois, parce qu'ainsi il n'y a rien pour la retenir et qu'elle descend plus rapidement au printemps et se trouve plus basse en été ?—Dans les endroits où il s'est fait beaucoup de défrichements, comme en certaines places de la partie ouest d'Ontario, ils ont eu cet effet. La moyenné de la pluie est peut-être la même, mais l'eau s'écoule rapidement et disparaît, tandis qu'autrefois les arbres ombrageaient le terrain ou conservaient d'une autre manière l'humidité.

Q. Ce n'est donc pas tant à cause de l'absence de bois ?—Cela a peut-être une certaine influence sur la pluie, mais il y a aussi cette autre raison que l'eau s'écoule plus rapidement sur des terres défrichées que dans la forêt. Chaque tronc d'arbre couché dans les petits ruisseaux qui coulent sur des terrains boisés aide à retenir l'eau.

*Par M. Trow :*

Q. La pluie n'est-elle pas beaucoup moins abondante dans les vastes prairies découvertes comme aux Mâchoires-d'Orignal, à Régina, etc., qu'au Manitoba proprement dit ?—Elle est considérablement moins abondante, je crois.

Q. Comment expliquez vous ce fait ? Est-ce parce que la contrée est entièrement dénuée de bois ?—Son élévation y contribue aussi, et probablement que les courants d'air avec lesquels l'humidité vient du sud ne peuvent la précipiter avant d'atteindre une latitude plus septentrionale. La pluie ne tombe pas régulièrement. Il est impossible de tirer des lignes régulières sur une carte pour la représenter. On le pourrait plutôt au moyen de lignes et de surfaces irrégulières.

*Par M. Cockburn :*

Q. Vous croyez que la pluie subit plutôt l'influence des courants d'air que de la limite du bois d'un pays ?—Elle subit l'influence des deux. Quand un air chaud, imprégné de beaucoup d'humidité, souffle dans un pays, les diverses causes qui refroidissent cet air ont pour effet de précipiter l'eau sous forme de pluie. C'est ce qu'on a constaté en Europe. Les hautes montagnes et le voisinage de lacs froids condensent l'air, tandis que la chaleur d'un immense lit de sable empêchera que cela ait lieu. La chaleur qui s'échappe de la terre fait que l'humidité reste dans l'air, puis elle est emportée plus loin.

*Par M. Fisher :*

Q. Pensez-vous qu'on améliorerait le climat en plantant du bois dans les régions du Nord-Ouest qui n'en possèdent pas ?—Cela aurait probablement pour effet d'augmenter la pluie, mais c'est une question de savoir si le bois y croîtrait. Il est bien douteux qu'il puisse croître dans les endroits où cela n'a pas lieu naturellement. Dans le voisinage de la contrée découverte, les lignes d'arbres ne se terminent pas brusquement, comme si la prairie avait été taillée par le feu, mais elles inclinent au sud un peu avant d'atteindre la prairie, et sont remplacées par des espèces particulières à l'ouest, ce qui indique que l'état de choses actuel existe depuis un immense espace de temps.

Q. Croyez-vous qu'il soit impossible de planter des forêts dans nos prairies de l'ouest où il n'y a pas d'arbres ?—Il y croîtrait quelques arbres de nulle importance pour la construction, comme le saule ou le liard, mais jamais en grande quantité. Jamais, je crois, on ne pourra faire croître d'une manière durable les conifères et les bois durs, là où ils ne viennent pas naturellement.

Q. Cela ne limiterait-il pas d'une manière notable l'utilité de la science forestière ?—Jusqu'à ce point. Mais cette science a son utilité pour conserver les forêts existantes.

Q. L'argument le plus fort que les gens des États de l'Ouest ont invoqué en sa faveur n'est-il pas le fait d'avoir planté des arbres ?—Il est à espérer qu'ils réussiront, mais on ne sait pas encore jusqu'à quel point. Il est très difficile de changer la face

de la nature. En général l'état de choses dont on constate l'existence est ce qui a été depuis longtemps et ce qui doit continuer d'être. Autrement, on constaterait une tendance plus forte au changement.

### TÉMOIGNAGE DU PROFESSEUR MACOUN.

SALLE DE COMITÉ,

CHAMBRE DES COMMUNES, 2 mai 1883.

Le comité se réunit, et M. WHITE (de Renfrew) prend le fauteuil.

M. JOHN MACOUN est appelé et interrogé:—

*Par le président :*

Q. Veuillez faire connaître quels sont vos rapports avec la commission géologique?—Je suis botaniste.

Q. N'avez-vous pas aussi été employé à l'exploration du chemin de fer du Pacifique, et quand?—J'appartenais au parti d'exploration dirigé par M. Fleming en 1872, et je me rendis avec lui jusqu'à Edmonton. Là, je fus envoyé avec M. Horetzky pour examiner la rivière ainsi que la passe de la rivière de la Paix. Une fois ce travail accompli, nous traversâmes le nord de la Colombie-Britannique pour parvenir enfin à la côte, à Victoria, pendant le mois de décembre. J'ai été attaché, en 1875, en qualité de botaniste, à l'expédition commandée par M. Selwyn, laquelle avait pour but d'explorer la Colombie-Britannique et la rivière de la Paix; je puis dire que cette fois, j'ai marché à partir de Yale jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, dans la latitude 55°, en examinant la contrée sur tout ce parcours. Je fis ensuite l'exploration de la rivière de la Paix jusqu'au lac Athabasca, et je recueillis en descendant la rivière des grains et autres objets que j'apportai avec moi. J'arrivai à Winnipeg durant la première semaine de novembre de cette même année. Je fus aussi chargé, en 1879, d'aller examiner la contrée située près du parallèle 51°, à deux degrés au nord de la frontière. Je traversai presque directement, cette année là, toute la contrée à partir du fort Ellice jusqu'à Morleyville, au pied des Montagnes-Rocheuses, et de là je me dirigeai vers le nord jusqu'à ce que je fusse parvenu à peu près dans la latitude 52½° où je revins vers l'est et me rendis jusqu'au méridien de Battleford. Pendant ce voyage j'ai certainement parcouru dans la prairie, en allant soit au nord soit au sud, une distance de plus de 2,500 milles. On m'y envoya de nouveau en 1880, mais cette fois plus au sud. Le département de l'Intérieur m'avait donné des instructions et une carte marquée de lignes bleues, déterminant ce qu'on croyait être la pire zone des prairies du Nord-Ouest, et j'ai voyagé durant tout l'été dans les endroits que ces lignes bleues représentaient. Voici la route que j'ai suivie. Je descendis, à travers la grande plaine de la Souris, au sud du chemin de fer du Pacifique; de là je gagnai l'ouest et traversai les Montagnes de Cyprès; je me dirigeai ensuite au nord à partir de l'extrémité ouest de ces montagnes et parcourus tout le pays compris entre elles et la Saskatchewan Sud. Je contournai alors le grand coude de la Saskatchewan, et comme mes instructions me prescrivaient d'aller au nord, je montai à peu près sur le 106me méridien jusqu'à Humboldt, puis je retournai et descendis à travers la grande Plaine de Sel, comme on l'appelle improprement, qui est située à l'ouest des Buttes ou collines de Tondre, et je fis l'examen de tout ce pays, encore relativement inconnu, jusqu'au fort Ellice. J'ai parcouru cette année-là 1,800 milles à travers un pays manquant complètement de route et moins de 20 milles de sentiers battus. Je fus de nouveau chargé, en 1881, d'aller explorer le pays le long du lac Winnipégoosis et de la rivière du Daim-Rouge, ainsi que la contrée humide située au nord du fort Pelly. Enfin, j'ai examiné l'année dernière, pour le compte de la commission géologique, la partie ouest d'Ontario et la partie nord-est de Québec.

Q. Ceci, je suppose, peut être regardé comme une réponse à cette question: Avez-vous examiné la contrée située entre le lac Nipissingue et Gaspé?—Je l'ai examinée, mais en partie seulement et non pas d'une manière officielle. Je n'ai jamais fait partie d'une expédition envoyée à cet effet par le gouvernement, sauf pour la péninsule de Gaspé.

Q. Pouvez-vous décrire les caractères du pays entre ces points, tels qu'indiqués par la flore qui lui est particulière?—Oui; pas exactement les caractères topographiques, c'est-à-dire les collines, etc., parce que la flore n'indique pas cela, à moins que les collines ne soient très élevées; mais M. Richardson, de la commission géologique, a exploré le lac Saint-Jean et le Saguenay, ainsi que la partie de la province de Québec située entre les lacs Saint-Jean et Mistassini. Il a aussi exploré, en 1870 et 1871, la contrée qui entoure le lac Témiscamingue, recueillant des plantes dans ces diverses régions. Toutes m'ont été soumises ensuite, et je déclare positivement n'avoir rien trouvé dans la végétation de tout le district mentionné ci-dessus, qui indique que le climat de l'été fasse défaut plus que dans la région située dans le voisinage d'Ottawa.

*Par M. Dawson :*

Q. Entre les lacs Saint-Jean, Mistassini et la tête du lac Témiscamingue?—Oui. Rien dans les spécimens ne fait voir que le climat y soit aussi froid que dans la région immédiatement au nord du lac Supérieur.

*Par le président :*

Q. Sur les bords du Saint-Laurent, dans la région de Gaspé, les conditions agricoles sont-elles les mêmes qu'à quelques milles à l'intérieur, et si elles ne le sont pas, quelles sont les différences caractéristiques indiquées par la flore ou les plantes?—Je désire faire quelques observations préliminaires avant de répondre à cette question. Il y a certaines lois qui régissent la croissance des plantes et qui sont bien connues des botanistes au moins. L'une de ces lois est que de la température d'été dépend la crue des plantes. Si je ne m'exprime pas bien clairement sur ce sujet, je prie ces messieurs de me questionner de nouveau, car il est très important. Il y a certaines lois qui régissent la production des plantes, et ce n'est pas la température annuelle, comme nous avons l'habitude d'en parler à propos du pays, mais bien la température d'été. C'est la température des mois de mai, juin, juillet, août, et, si vous voulez, septembre, qui règle la question de la fertilité d'une section quelconque du pays, quoiqu'en disent les météorologistes. Je parle d'une manière positive sur ce point, parce que je désire que l'on me contredise ou que l'on confirme ce que je dis. Or, une température d'été basse, comme on en a dans plusieurs parties des provinces maritimes, par exemple, le long de la baie des Chaleurs..... L'été peut bien être plus long qu'ici sur la baie des Chaleurs, mais, par suite de la fraîcheur causée par les eaux du golfe, le grain le long de la côte est lent à mûrir, et pourquoi? Parce que la température d'été est basse. Si la température d'été est élevée et qu'il y ait peu de nuages—j'insiste sur ce point—les nuages apportent de la fraîcheur ou du froid en ce sens qu'ils empêchent les plantes de mûrir et de croître..... Un beau soleil—je ne parle pas de la longueur des jours—un beau soleil est absolument nécessaire à la perfection et à la croissance des céréales. Or, si le soleil brille, la température d'été sera naturellement plus élevée que si le ciel est nuageux. On dira peut-être qu'ici un jour sombre est souvent très chaud. J'admets cela, mais je parle de la croissance et de l'exubérance des plantes. Or, sur la côte d'en bas, le long de celle de Gaspé et de la baie des Chaleurs, tout près des falaises de la mer, et parfois à trois ou quatre cents verges dans les terres, j'ai trouvé des plantes qui avaient des tendances boréales, des plantes que l'on trouve sur la côte du Labrador et même jusqu'à la mer Arctique; mais à un quart de mille à l'intérieur, on n'en trouvait pas une seule. La conclusion que j'en ai tirée est que, à mesure que l'on s'éloigne de la mer, la force rafraîchissante de l'air de la mer diminue, et que la terre à l'intérieur possède un climat normal, et non pas un climat anormal comme celui que l'on rencontre sur la côte. A mesure que je remontais la côte et m'éloignais des eaux froides du golfe, le climat changeait graduellement, et rendu à Matane il était complètement différent. A partir de Saint-Anne-des-Monts, en remontant, il n'y a aucune difficulté à cultiver le grain. Et lorsque j'arrivai au Petit-Métis, j'y vis des champs de blé, et comme une partie de ma besogne était d'examiner le grain—je le fais partout où je vais—je l'examinai et fus surpris, je puis même dire étonné, de retrouver dans Gaspé les mêmes conditions que dans le Manitoba et le grand Nord-Ouest, c'est-à-dire



qu'au lieu de trouver du blé comme celui d'Ontario—un épi étroit, avec deux grains au plus dans le fascicule—je trouvai à Métis qu'il y avait trois grains dans le fascicule en travers de l'épi, et parfois les indices d'un quatrième. Je visitai d'autres champs de blé, et je rencontrai la même chose partout. Les champs ne sont pas cultivés là comme nous entendons la culture ici ; mais quant au climat, il convient tout autant que celui du Nord-Ouest à la production de bonnes récoltes de blé. Or, en raisonnant d'après ces données, et en prenant les plantes du lac Saint-Jean—il fait plus froid sur la Mistassini que sur le lac Saint-Jean, mais le climat du lac Témiscamingue est à peu près semblable à celui du lac Saint-Jean—il n'y avait rien dans ces plantes qui indiquât que l'on ne pourrait pas cultiver le blé dans ces régions avec autant de succès qu'ici.

*Par M. Trow :*

Q. La saison est-elle assez longue pour qu'il mûrisse ?—Oui. Je n'en parle pas par expérience ou pour l'avoir vu, mais je puis dire ceci : c'est qu'il suffit de cinq mois pour amener le blé à maturité : mai, juin, juillet, août et septembre. Or, il y a certaines graminées dont les grains ne mûrissent qu'en septembre,—je puis, si vous le désirez, vous donner leurs noms et des échantillons,—et comme elles mûrissent dans cette région, je ne vois pas pourquoi, en raisonnant d'après cette donnée, le blé, qui mûrit plus tôt, ne mûrirait pas aussi.

*Par M. Sproule :*

Q. Ces graminées ne peuvent-elles pas endurer plus de froid que le blé et ne pas souffrir des gelées autant que ce grain ?—Le botaniste a certaines lois physiques immuables pour le diriger. Je prétends connaître toutes les espèces de plantes qui croissent au Canada, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, ainsi que dans l'extrême nord, et, ce qui est plus, je connais les limites territoriales de chaque espèce. Je parle avec assurance sur ce point. J'ai étudié la chose depuis trente ans, et je sais où chaque espèce peut se trouver et où les gelées d'été peuvent se faire sentir.

*Par M. Trow :*

Q. Vous pourriez trouver ces plantes dans des situations abritées, même si le climat n'était pas favorable à la croissance du grain ?—On trouve dans les endroits abrités les plantes qui indiquent un climat froid, et dans les endroits exposés on trouve la flore générale de la contrée. Je suppose qu'il y a ici un certain nombre de cultivateurs pratiques. Je vais maintenant parler dans un sens pratique. Dans l'Ontario, il y a certaines localités où il gèle tous les étés. Eh bien ! je défie n'importe quel cultivateur pratique de dire si, dans chaque cas, les gelées d'été ne se font pas sentir dans les endroits abrités—les endroits froids, bas, protégés, où le vent ne pénètre pas—sont celles où les gelées d'été se font le plus sentir.

*Par M. Farrow :*

Q. Le sol n'y est-il pas pour quelque chose ?—Voici une autre loi et une loi pratique. Si vous égouttez votre terrain et que vous en chassiez l'eau froide en dessous, vous vous débarrassez des gelées d'été. C'est une loi de la nature, et les plantes l'indiquent. Je puis vous dire où il y a de l'eau en voyant les plantes. Les plantes indiquent s'il y a de l'eau dans le sous-sol. Asséchez le terrain et vous élèverez la température et en même temps vous raccourcirez le temps qu'il faut au grain pour mûrir. Je dis donc que nous avons ici un immense champ, qui s'étend depuis Gaspé jusqu'au Manitoba, et même si vous voulez, jusqu'au fleuve Mackenzie—une région tellement vaste que j'aurais honte de dire le nombre de milliers de milles carrés qu'elle renferme—et qui n'a besoin que d'être drainé, là où le sol est bon, pour le rendre aussi favorable à la culture du blé que les dix-neuf vingtièmes des terres que l'on vante tant, et je mets ma réputation à l'enjeu sur cette affirmation.

*Par M. Farrow :*

Q. Expliquez-nous ceci : Vous dites que ces endroits bas et abrités sont sujets aux gelées d'été. Je connais deux cultivateurs qui ont des morceaux de terre de ce genre, avec un chemin entre les deux, et tous deux sont semés en blé. L'un d'eux mit du sel sur son terrain d'un côté, et l'autre n'en mit pas. Le terrain de ce dernier fut

atteint par la gelée, et celui où il avait été mis du sel ne fut pas atteint.—Je ne prétends pas vous expliquer cela. Lorsque les gens condamnent les terres salines du Nord-Ouest et me disent que celles qui contiennent du sel ne valent rien, je me contente de rire d'eux et leur dis que ce sont là les terres inépuisables du Nord-Ouest, celles auxquelles on aura recours lorsque les terres aujourd'hui si vantées seront épuisées. Votre question est en dehors de la botanique, et je n'essaierai pas d'y répondre. L'application du sel hausse évidemment la température, il n'y a aucun doute à cela; mais je sais aussi que le sel paraît donner à la végétation plus de vigueur pour résister au froid. Il le fortifie. C'est comme pour l'homme qui mange du sel. Les blancs dans le Nord-Ouest se servent de sel et les sauvages n'en font pas usage. Aussi, lorsqu'il survient une épidémie, l'homme qui ne fait pas usage du sel y succombe, surtout si c'est la petite vérole. Pourquoi ne pas appliquer le même principe aux plantes?

*Par M. Trow :*

Q. Les désastreux effets des épidémies sur les sauvages ne sont-ils pas plutôt dus au manque de mesures sanitaires et à la nourriture qu'à l'absence du sel?—Je n'en sais pas assez long pour le prouver.

*Par M. Watson :*

Q. N'est-il pas vrai qu'en fumant les terres salines du Nord-Ouest on aiderait aux récoltes?—En bouleversant la terre. La cause de la présence d'autant de sel au même endroit est que l'eau s'est évaporée et y a laissé une croûte solide. En bouleversant la terre et permettant à l'eau d'y pénétrer, on fera disparaître tout cela. A moins d'un quart de mille de Winnipeg, en 1872, il y avait des terres où il ne poussait pas même de pommes de terre. Cinq ans plus tard on y cultivait du blé.

Q. Quant aux terres salines, on prétend que le sel est dû à ce que l'herbe est brûlée et que l'eau est enlevée par les cendres?—Cela n'est pas le cas. Les cultivateurs pratiques me comprendront parfaitement lorsque je dirai que les cendres de toutes les plantes terrestres produisent de la potasse, et que les cendres de toutes les plantes aquatiques produisent du sodium comme base. Les sels du Nord-Ouest ne sont pas des sels de potasse. Donc ils ne proviennent pas de la combustion des herbes. Mais ils proviennent, comme peut vous le dire le Dr Selwyn, des lavages des collines ou coteaux plus anciens. Les anciennes roches crétacées contiennent de grandes quantités de matières sulfureuses et de sels de soude, qui sont mélangées au sol en grande quantité, et ce sont ces matières qui donnent naissance au sel, et non pas les plantes terrestres. J'ai vu l'année dernière les plus belles terres que j'eusse encore jamais vues, dans l'île du Prince-Edouard, qui étaient presque stériles parce que de temps immémorial les gens y avaient mis des plantes marines remplies de sel, et n'y avaient jamais mis de fumier ou de potasse, ce qui est tout ce qu'il faut pour les terres de l'est.

*Par M. Trow :*

Q. N'est-ce pas de la vase coquillière qu'on met là sur les terres?—Cela est très bien, parce que cette vase contient beaucoup de chaux.

*Par M. Watson :*

Q. J'ai connu des cultivateurs qui mettaient du fumier sur les portions salines de leurs terres, et au bout de deux ou trois ans ces terres produisaient beaucoup?—Cela règle la question.

*Par M. Sproule :*

Q. Les sels du Nord-Ouest sont-ils des sels de sodium ou d'alumine?—Ils contiennent une grande quantité de sel epsom.

Q. Je pensais qu'ils contenaient beaucoup d'alumine?—C'est possible, mais ce ne sont pas des sels de potasse.

*Par M. McCraney :*

Q. Vous avez vu les résultats de ces expériences?—Non, mais j'en sais assez pour savoir ce qui doit être fait, et quels en seraient les résultats.

Q. L'année dernière, je suis allé dans l'ouest jusqu'à la rivière Missouri, dans le Dakota, où il y avait beaucoup de ces sels. On y a fait des expériences, et les gens disent que c'est un fait positif que les terres salines seront les meilleures en définitive ? —Elles seront inépuisables, mais je n'ai pas osé le dire il y a sept ans, lorsque j'ai comparu devant le comité, parce que j'en avais déjà trop dit : on me regardait comme un fou.

*Par M. Kirk :*

Q. Vous n'approuvez pas l'usage du varech comme engrais ?—Oui, je l'approuve ; mais le sol est absolument comme un lit de cendre, tant il est riche, et il manque du sel de potasse nécessaire pour produire des pommes de terre de première qualité et du bon grain.

*Par le président :*

Q. Veuillez dire au comité quel a été le résultat de vos observations des ressources générales du pays dans la région de Gaspé, comme par exemple, à propos du sol ? —La région de Gaspé est montueuse et rocheuse, mais il s'y trouve des terres planes très propres à l'agriculture. Les ressources agricoles de la contrée ne sont pas considérables, mais le climat est excellent. Il n'y a certainement aucun doute à cela.

Q. Veuillez aussi nous dire ce que vous pensez des ressources agricoles des environs du lac Nipissingue ?—Ce que je puis en dire vient de seconde main, à part ceci : J'ai examiné toutes les plantes qui ont été recueillies dans les districts de Muskoka et de Nipissingue, et à l'exception de quelques-unes du district de Muskoka qui indiquent un climat froid, près des rives de la baie Georgienne, il y a rien dans cette région qui indique du froid, rien qui fasse croire, climatériquement, qu'elle ne soit pas propre à la culture de toute espèce de grains. Je mentionne ceci comme une vérité absolue. Ici, où nous sommes en ce moment, on cultive la vigne en plein air et le raisin mûrit bien. Quelqu'un peut-il croire, en y réfléchissant, que l'air chaud qui passe ici s'arrête et ne passe pas également dans tout le pays jusque dans le nord, et n'y porte pas la même chaleur ? Vous voyez que cela doit être. Le Dr Bell me dit que le long de la partie sud de la baie de James, et à quelques milles en arrière de la baie d'Hudson, il n'a rien vu dans les plantes qui indiquât un climat froid. Il m'a soumis toutes ces plantes, et pas une seule de celles qu'il avait prises à deux milles en arrière de la baie de James ou de la baie d'Hudson, n'indiquait un climat froid ; et en remontant jusqu'à la latitude 59°, je n'ai jamais trouvé, dans la région de la rivière de la Paix, une plante qui indiquât un climat aussi froid que celui de Québec.

Q. Celles qui étaient à moins de deux milles l'indiquaient ?—Oui, et celles qui se trouvent à moins d'un demi-mille du lac Supérieur sont du même caractère. Le long de la rive nord du lac Supérieur, les plantes sont exactement les mêmes que celles que j'ai cueillies le long de la côte de Gaspé l'année dernière. En arrière de la côte et en remontant au nord du lac Supérieur, elles disparaissent. En 1879, j'ai eu du blé magnifique qui avait été récolté au comptoir de Brunswick.

*Par M. Trow :*

Q. En avait-on cultivé beaucoup ?—Vous savez comment les gens de la compagnie de la Baie d'Hudson le cultivent : un peu pour la soupe. Mais un quart d'arpent vaut autant que 100 milles carrés pour prouver un fait, car je parle au point de vue du climat.

*Par le président :*

Q. Les spécimens botaniques que vous avez pu recueillir dans ces parties du Nord-Ouest que vous avez parcourues sont-ils suffisamment complets et de nature à vous permettre de décrire le caractère agricole de ces parties du pays ?—Oui. Je suis absolument certain que les collections que j'ai faites me permettent de parler avec assurance, et voici pourquoi. M. Bourgeau, botaniste français de grande renommée, y est allé en 1856 ou 1857. Il accompagna le capitaine Palliser pendant deux saisons et fit de grandes collections dans toute la région des prairies. Drummond, un botaniste habile, fit de grandes collections sur la rivière de la Paix et la Saskatchewan. Mes collections de 1872, 1873, 1879, 1880 et 1881 ont été complètes dans

Les districts que j'ai visités. Je pris toutes ces espèces et les classifiai; je les arrangeai et en fis un tableau, et je les comparai avec celles d'Ontario—car j'ai toutes les plantes qui ont jamais été trouvées dans Ontario, à l'exception de quatre. Quel a été le résultat de cette comparaison? C'est que—sauf que l'on trouve certaines plantes californiennes dans nos prairies du sud, ainsi que des plantes qui appartiennent au grand plateau qui se trouve à notre sud,—rien n'indique que le climat d'été du Nord-Ouest soit différent du nôtre, excepté que, en arrivant dans la région de la Saskatchewan, les savanes sont plus froides que les nôtres et que celles de la hauteur des terres près du lac des Bois. Il s'y trouve deux ou trois plantes dont les tendances sont plus boréales qu'aucune de celles que l'on trouve dans Ontario; mais, sauf ces exceptions, la flore des prairies indique une température plus sèche et plus chaude que dans Ontario.

Q. Relativement aux parties septentrionales des territoires du Nord-Ouest que vous avez visités, pensez-vous que l'on puisse compter avec assez de confiance sur l'absence de gelées d'été pour avoir une certitude raisonnable que l'on y peut cultiver les céréales?—Tous les plateaux d'épanchement sont nécessairement humides, et, étant humides, ils sont nécessairement froids. Regardez dans Ontario. Je mentionnerai le comté de Wellington, par exemple, où je suis allé et où il y a autant de froid que n'importe où dans le Nord-Ouest, à l'exception d'une couple de mauvaises savanes. Il y a autant de froid en été, dans le comté de Wellington, le jardin d'Ontario, que partout où j'ai été dans le Nord-Ouest. Je ne me souviens pas d'avoir jamais vu de gelées en juillet dans le Nord-Ouest, mais j'en ai vu à Orangeville; et là où il y a des gelées en été, elles ne sont que locales et sont produites par des causes locales, comme la fraîcheur du sous-sol, l'humidité de la surface et une situation abritée.

*Par M. Sproule :*

Q. Est-ce que l'altitude n'y est pas pour quelque chose?—Elle est de plus de 1,300 pieds dans Wellington, et elle ne nuit pas aux plantes lorsqu'elle est aussi basse. Si les plantes sont dans des endroits exposés, alors l'altitude dans Wellington en est la cause; mais si elles sont abritées, il n'en est rien. S'il y a une bonne contrée déboisée, et qu'il y ait des gelées en été, cela est dû à l'altitude. Nulle part, que je sache, dans le Nord-Ouest, l'altitude n'est la cause de gelées d'été, mais il y en aura toujours tant qu'on n'aura pas fait de drainage. Voyez depuis la montagne du Dauphin en travers du plateau d'épanchement qui court au nord de la Saskatchewan. Il y aura des gelées d'été tous les ans sur ce plateau jusqu'à ce qu'on ait fait du drainage et que la terre soit réchauffée par ce moyen; et cependant, je nie qu'il y ait jamais de gelées d'été dans le Nord-Ouest.

Q. Que voulez-vous dire?—Je veux dire qu'il y a des gelées tardives au printemps et hâtives à l'automne.

Q. Lorsqu'il y a de la gelée en juillet qui détruit la végétation, comment les plantes peuvent-elles mûrir leurs graines?—Ce que nous appelons des gelées d'été ne sont que des gelées tardives du printemps ou hâtives de l'automne, et elles se produisent dans les mêmes conditions dans tous les pays. Une grosse pluie, suivie par un vent du nord-est, amène généralement le clair de lune et le calme durant la nuit, qui produit de la gelée et abaisse la température dans toute l'Amérique. Aux Etats-Unis, les gelées de ce printemps ont fait d'immenses dommages.

Q. En avons-nous souffert?—Non, parce que rien n'avait encore commencé à pousser ici, et je puis dire que nous souffrons moins, en Canada, des gelées du printemps ou de l'été, si vous voulez, que dans les Etats-Unis, parce que nous sommes plus lents à partir; le Nord-Ouest passe de l'hiver au printemps et continue, mais dans les Etats-Unis le printemps vient trop tôt, de même que dans l'ouest d'Ontario. Le printemps arrive parfois dans l'ouest d'Ontario en février, mais on le regrette plus tard.

*Par M. McNeill :*

Q. Dois-je comprendre que vous dites que, toutes choses égales d'ailleurs, la terre étant également sèche et également élevée, elle est plus exposée à être endommagée

par les gelées d'été dans les Etats du Sud que dans le Nord-Ouest ?—Non ; mais avant que le printemps soit bien arrivé, les bourgeons se sont formés dans le sud, et s'il survient des vents froids, ils en souffrent des dommages, tandis que nos arbres n'ont pas encore commencé à bourgeonner.

Q. Dites-vous qu'aux Etats-Unis on est plus exposé à souffrir des gelées d'été qu'en Canada ?—Oui, et les faits le prouvent. Nous n'avons presque jamais beaucoup souffert de la gelée sur toute l'étendue du pays. On se rappelle la forte gelée qui a eu lieu ici lorsque tout avançait rapidement. Dans l'automne de 1881, par exemple, nous avons eu une grande sécheresse, et lorsque la pluie arriva, tout reprit vie ; mais bientôt après il survint une forte gelée qui détruisit tout—les pommes de terre, les navets et toutes les plantes tendres, mêmes les choux. C'est là l'espèce de gelée qui fait du tort. Cela n'arrive jamais dans le Nord-Ouest à l'automne, simplement parce que tout mûrit à cause de la sécheresse de la température, et lorsque les froids arrivent, ils ne font aucun tort. Mais les gelées d'été se font toujours sentir sur les plateaux d'épanchement, et dans le Nord-Ouest c'est sur le plateau qui se trouve entre les montagnes du Dauphin et la région de l'Athabasca.

*Par M. Dawson :*

Q. Le sol est-il bon dans les montagnes du Dauphin ?—Il n'y en a pas de meilleur, et les endroits abrités dont le sous-sol est humide peuvent ne pas souffrir, mais ils y sont exposés, de même que les vallées des rivières. Il est absurde de croire qu'une vallée de rivière échappera à la gelée si celle-ci se fait sentir sur les hauteurs. C'est le contraire qui est vrai.

*Par le président :*

Q. On croit généralement que près des grandes nappes d'eau il y a moins de danger de gelée qu'à l'intérieur des terres.—Je sais que cela a été imprimé, et même imprimé par le département, et j'ai nié la chose lorsque je l'ai vue. C'est exactement le contraire. Les vallées des rivières sont sujettes aux gelées et les plaines unies ne le sont pas ; et si vous trouvez une vallée de rivière qui soit exempte de gelée, vous pouvez prédire que la température des hauteurs en est complètement à l'abri.

Q. Mais dans le voisinage des grandes nappes d'eau, comme par exemple le lac des Allumettes, sur l'Outaouais, où il n'y a pas de vallée, à proprement parler, mais où le terrain s'élève graduellement à partir du bord de l'eau, n'est-il pas vrai que dans leur voisinage les gelées se font moins sentir que dans l'intérieur, en été ?—Ce que vous dites est exact, et je vais vous dire pourquoi. Sur les rives des grandes nappes d'eau, la végétation est lente à partir au printemps, et si le vent souffle en passant sur cette eau froide, vous pouvez vous attendre à des gelées. Mais à l'automne, toutes les grandes nappes d'eau ont un automne plus long que dans l'intérieur des terres, parce que la température de l'eau change moins rapidement que celle de la terre. Au printemps, la végétation est plus tardive que dans les terres, et par conséquent elle est plus exposée à souffrir de la gelée au printemps, mais non pas à l'automne. L'automne est plus longtemps beau.

Q. Avez-vous examiné cette partie du Nord-Ouest canadien que l'on croit généralement être un prolongement de ce que l'on appelle le désert américain, c'est-à-dire cette partie de la contrée qui se trouve à l'ouest du 100e degré de longitude ouest ? C'est ce qui était compris, je suppose, dans la ligne bleue dont vous avez parlé ?—Je n'ai jamais été plus loin dans le sud qu'à environ vingt-cinq milles de la frontière. Je n'ai jamais été jusqu'à la frontière, excepté à Emerson. Je vais encore m'adresser aux cultivateurs pratiques qui se trouvent dans le comté, afin d'éclaircir beaucoup d'obscurité à propos du Nord-Ouest. Je suis le premier qui ait dit que la région des prairies était la meilleure. Je suis revenu en 1879, et j'ai dit que c'était une sottise de parler d'une zone fertile : il n'y a pas de zone fertile. Et je suis le premier qui ait dit que les buttes ou montagnes du Tondre n'existaient pas.

*Par M. Trow :*

Q. Que pensez-vous du pays à l'ouest des buttes du Tondre ?—Je vais m'expliquer dans un instant. Nos explorateurs ont pris l'habitude de dire, parce que l'herbe avait à peu près huit pouces de hauteur, que la sécheresse était tellement grande que

rien n'y pouvait pousser, et ils ont dit que la région était climatériquement aride. Palliser avait dit que les Buttes de la Main étaient un groupe de collines isolées, dont la végétation était magnifique, tandis que le pays aux alentours était un désert aride. Je suis allé dans ces buttes en 1879 et je me suis dit en les examinant : " Mais qu'est-ce qu'il veut dire ? " Les collines ne doivent-elles pas être plus sèches que les bas-fonds ? Les hauteurs ne doivent-elles pas être plus sèches, dans une contrée aride, que la région qui les entoure ? Mais certainement. J'examinai le terrain et vis que le terrain plat était dévasté par les feux des prairies tous les automnes. Au printemps, l'herbe monte à six ou huit pouces de hauteur, mais elle ne produit presque jamais de graine. Pourquoi ? Je creusai le sol dans au moins un millier d'endroits dans le Nord-Ouest, et je trouvai que, sur une épaisseur d'un pied, la terre était littéralement remplie de racines d'herbe. Tous les ans cette herbe brûle, et la terre était tellement remplie de racines, que l'on ne pouvait pénétrer dans le sol. Le résultat est que la terre était complètement aride, parce que l'eau n'y pouvait pas pénétrer. Mais j'en rencontrai une lisière où l'herbe n'avait pas été détruite par le feu, et où celle de l'année précédente était couchée à terre. J'y trouvai un bon terroir, où l'herbe était belle et haute et où elle produisait de la graine. D'un autre côté, peut-on prétendre que, parce qu'un ancien pâturage de trente ans, abandonné ensuite à lui-même, ne produirait que de l'herbe de six pouces de hauteur, tandis que le blé pousserait de l'autre côté de la clôture—pourrait-on dire : " Quel aride climat vous avez dans ce champ, et quel beau climat vous avez dans celui-ci ? " Vous diriez : " Celui-ci a si longtemps été en pâturage que le blé ne pourrait pas y pousser avant qu'il ne fût retourné. " Il en est ainsi dans le Nord-Ouest, dans la partie qu'on appelle le " désert. " Lorsque j'y suis allé en 1879, je vis que tout ce qu'il y avait à faire était de retourner le sol et d'y laisser pénétrer l'eau. En 1880, au pied des montagnes de Cyprès, on a commencé par retourner le terrain. J'examinai le terrain, et je pris une bêche et l'enfonçai de plus d'un pied sans difficulté, bien que la terre n'eût été retournée qu'à une profondeur de deux pouces et demi. A moins de trois pieds de distance, où elle n'avait pas été retournée, je ne pus y enfoncer la bêche du tout. Elle était imperméable. Ici l'eau de pluie entrainait dans le sol, mais ailleurs elle restait à la surface et s'évaporait. Je nie que dans le Nord-Ouest il y ait aucun endroit où l'aridité du climat soit telle que le grain ne puisse pousser.

Q. Tombe-t-il assez de pluie sur le prolongement du Côteau du Missouri, qui passe à l'ouest des Collines du Tondre ?—Le Côteau du Missouri entre au 103<sup>e</sup> méridien et traverse la Saskatchewan au 107<sup>e</sup>, puis il remonte par Battleford, mais il n'est plus que la façade morcelée d'un escarpement, composée de côteaux onduleux couverts de bonne herbe et en partie de gravier. Et même sur le Côteau, là où le sol est bon, on peut cultiver d'aussi beau grain que partout ailleurs ; mais certaines parties du pays, au sud du Côteau, sont couvertes de trois pouces à deux pieds de graviers charriés par les eaux. Là, il ne pourra jamais y avoir de culture ; mais il n'y a pas un endroit sur le Côteau du Missouri qui ne soit couvert de gazon, et chacun sait que là où l'herbe forme gazon le grain vient à maturité. L'herbe en touffe est formée par la disparition des plantes faibles, qui laissent les plus fortes s'emparer de toute l'humidité du sol, comme vous le voyez pour le mil. Au point de vue climatérique, nous n'avons aucune partie du désert américain dans notre Nord-Ouest, mais nous avons des sols qui ne seront jamais propres à l'agriculture.

*Par M. Dawson :*

Q. Où se trouve ce sol, et quelle est son étendue ?—Il se trouve sur le Côteau, au sud des montagnes de Cyprès, où il est couvert de gravier. Cette lisière ne vaudra jamais rien.

Q. Est-elle bien grande ?—J'en ai parcouru huit ou dix milles, mais je ne puis dire combien en est l'étendue.

*Par M. Trow :*

Q. Elle doit avoir quarante milles de largeur, à l'ouest des collines du Tondre ?—Ce n'est pas là le Côteau du Missouri du tout. Le Côteau se trouve à 140 milles au sud de l'endroit dont vous parlez.

Q. Suppose-t-on qu'il s'étend jusque-là?—On le suppose, mais ce n'est pas exact.

Q. Je crois que vos rapports précédents confirment cette supposition?—Cette prairie est presque parfaitement de niveau pendant quarante milles. On l'appelle la Grande Prairie de Sel. Le nom qui lui convient le mieux est la grande prairie sans eau et sans arbres, parce que sur un terrain plat l'eau ne peut pas rester en été; et c'est pourquoi il n'y avait presque pas d'eau dans cette grande prairie en août, et cela pendant quarante milles. Je demandai à M. Wilkins de mesurer la plaine et de voir où commençait et finissait le sel, et l'ayant mesurée, il trouva, sur le chemin de Carlton, qu'elle avait un peu plus de onze milles. Depuis, en 1881, M. George Simpson creusa des trous dans la plaine, et il la trouva moins large que je l'avais trouvée. On m'y envoya en 1880 pour l'examiner au sud-ouest des collines du Tondre, et je me rendis jusqu'à Humbolt.

Q. C'est sur la ligne du télégraphe?—Oui; je suis allé pour faire concorder mes cartes. Je partis du Côteau au grand coude de la rivière au Gros-Courant, et je me rendis en ligne droite à Humbolt. En arrivant dans les bois près de cette localité, je campai et envoyai mon aide pour chercher le sentier et relier notre position. Il le trouva et nous partîmes. Je voyageais sans sentier et à la boussole, pour arriver à l'extrémité sud-ouest des Collines du Tondre. Nous mesurions les distances à l'odomètre et je trouvai que les terres et marais salins avaient moins de six milles. Il y a une lisière de terrain oblongue, entre le lac Long et celui de la Plume, et c'est dans une vallée qui se trouve dans cette vallée que l'on rencontre les terres salines. Mais la plaine dont vous parlez est la grande prairie sans eau, et dans le sud il y a d'immenses étendues de terrain de même nature, surtout sur la plaine de la Souris, dont les gens sont si enchantés parce que la terre est si bonne et si belle.

Q. N'avez-vous pas vu cette portion du territoire dans une saison exceptionnellement pluvieuse?—C'était une saison exceptionnellement sèche. Je vais vous en dire la raison. Croiriez-vous qu'en juillet 1880 nous avons été—moi-même, mes hommes et mes chevaux—à moins de quarante milles de Régina, sur la plaine sud vers le Côteau, en venant de la Montagne de l'Original à la crique des Mâchoires-d'Original, trente heures sans une seule goutte d'eau?

*Par M. Trow :*

Q. En quelle année était-ce?—En 1880.

Q. Quelques années plus tôt vous n'en auriez probablement pas eu pendant cent heures?—Je me suis trouvé sur les plaines dans une année de sécheresse exceptionnelle, et celle sur laquelle nous ne pouvions trouver d'eau était unie comme une table sur un espace de 100 milles, bien qu'elle fût passablement raboteuse. L'absence d'eau était causée par ce fait, car il n'y avait pas un creux où l'eau aurait pu s'accumuler. L'eau est toujours rare dans une plaine unie, et abondante dans un terrain accidenté.

*Par M. Fairbank :*

Q. Sur quoi repose le gravier?—Sur un sol magnifique. Les géologues appellent ce gravier de la quartzite de transport.

*Par M. Dawson :*

Q. Vous dites que ces plaines sont aussi sèches parce que l'eau ne peut pas pénétrer le sol?—Oui; surtout à cause de l'ancien sol. Les terres salines du Nord-Ouest sont tellement dures dans les temps de sécheresse, qu'il est impossible de les percer, et cependant lorsque la croûte en est retournée et qu'elles ont un peu d'humidité, elles sont comme de la cendre et restent en cet état durant l'été; mais si elles n'ont pas été retournées, l'eau de pluie s'évapore et il n'en va pas dans le sol; c'est pourquoi je dis qu'elles ne sont pas stériles à cause du climat.

Q. Comment est la pluie?—Dans le sud il en tombe beaucoup. Tout le monde sait pourquoi nous avons maintenant si peu de pluie dans Ontario. Un homme a une grande terre sur laquelle il ne pousse pas d'herbe ou rien du tout; il voit venir un orage, accompagné de tonnerre, dans l'éloignement, mais une partie passe à droite et l'autre à gauche, et il ne tombe pas une goutte de pluie sur sa terre; mais après que les nuages l'ont dépassée, les deux parties se réunissent de nouveau. Pourquoi?

Parce qu'il rayonnait trop de chaleur de sa terre, ce qui a fait disperser les nuages au lieu d'attirer la pluie. Il en est de même dans le Nord-Ouest. La pluie est apportée du sud, et sur les grandes prairies herbeuses il n'en tombe presque pas, jusqu'à ce que les nuages viennent en contact avec la région boisée, et alors elle tombe en grande quantité. Aussitôt que l'on aura commencé à cultiver et à planter des arbres, le Nord-Ouest, au lieu d'être dans son pire, comme il l'est à présent, s'améliorera climatériquement; la pluie sera moins abondante dans le nord et plus fréquente dans le sud, et les colons seront sûrs de n'avoir plus de sécheresse.

*Par M. Watson :*

Q. Vous pensez que l'on devrait y planter des arbres?—Certainement.

*Par M. Fairbank :*

Q. Expliquez-nous pourquoi le rayonnement de la chaleur disperse les nuages. —Au sud de notre frontière il y a une surface de rayonnement, dans les Etats-Unis, de 300,000 milles carrés—elle peut être de 500,000. Sur ce grand plateau il n'y a presque pas d'arbres. Comme l'humidité qui vient du golfe du Mexique, ou même du golfe de Californie, passe au-dessus de cette plaine au lieu de s'y déposer, le soleil verse sa chaleur sur la terre, et cette chaleur est renvoyée dans l'atmosphère par la réverbération, et il en résulte que cette humidité et la chaleur sont toutes deux emportées dans le nord, tant de l'est que de l'ouest, et lorsqu'elles arrivent au-dessus de nos plaines, aussitôt qu'elles atteignent les montagnes de Bois, de la Tortue et de l'Original, où nous avons une chaîne de collines accidentées, environnées de mares et d'étangs et couvertes de bois, la pluie s'abat. Les nuages passent, et sur la plaine de l'intérieur, où il n'y a pas de bois, vous pouvez voir un orage jouer autour d'une petite butte, tandis qu'ailleurs il ne tombe pas de pluie, parce que c'est une région sèche. Au coude de la Saskatchewan il y a un groupe de buttes de sable. Pendant que j'étais là, nous n'avons pas eu de pluie au Coude, bien qu'il y en eût tout autour de nous, parce qu'il y faisait trop chaud. Les nuages continuaient leur course jusqu'à Humbolt jusqu'à ce qu'ils atteignissent les bois, et alors la pluie tombait par torrents. Nous recevons dans le Nord-Ouest la pluie qui, géographiquement, devrait tomber sur le plateau américain; mais elle est apportée dans notre pays, et je puis voir la chaleur se répandre bien loin dans le nord, au-delà de ce qu'aucun de nous ne peut croire, et je vois aussi un climat d'été favorable à tout. La chaleur et l'humidité du sud sont répandues sur tout notre Nord-Ouest, et plus tard on comprendra mieux cela. Lorsque je reposerai dans la tombe, on dira: "Macoun disait la vérité, bien qu'il fût difficile de le croire." M. Fleming me demandait un jour, pendant qu'il faisait le tracé du chemin de fer dans le Col du Cuir (*Leatherhead Pass*), pourquoi la contrée entre Edmonton et le Col du Cuir était si humide. Je lui répondis: "C'est à cause des glaciers qui existent autour des sources de l'Athabasca et de la Saskatchewan du Nord, et parce que l'air descend et condense l'humidité, qui descend en grandes quantités." C'est la raison pour laquelle la région de la rivière de la Paix est une prairie et qu'il y tombe peu de pluie, parce que la pluie qui devrait s'y rendre s'arrête sur le plateau d'épanchement d'Athabasca et de la Saskatchewan.

*Par M. McNeill :*

Q. A quelle profondeur s'étend le sel dans le sol?—C'est une chose que l'on comprend trop peu, et voici pourquoi. Dans tout le Nord-Ouest il y a trois steppes. Il y a la plaine inférieure, c'est la prairie de la rivière Rouge, qui est presque toute d'alluvion. Vient ensuite la seconde steppe de prairie, couverte presque partout d'une épaisse couche de matières de transport, ou *drift*; puis il y a la troisième steppe, qui n'est pas beaucoup couverte de drift et qui souvent n'en a pas. C'est dans les collines de Tondre qu'on trouve la plus mauvaise eau de tout le district, parce que les enfoncements reposent sur l'argile crétacée, qui contient l'alcali. Il n'y a pas de drift sur la plaine de sel, qui est une vallée dans une vallée. C'est une dépression plus basse que les autres à l'ouest des collines, principalement couverte de savanes de boue blanche dans l'argile crétacée, et dans laquelle tout le sol est imprégné de sel. Cette lisière de terrain n'est bonne à rien, si ce n'est comme pâturages. Les terres de ce genre dans le nord deviennent des savanes de vase blanche,



mais dans le sud ce ne sont que des argiles arides dont on ne peut tirer aucun parti. La partie qui n'est pas couverte de drift est terrible à traverser.

*Par M. Dawson :*

Q. Y a-t-il beaucoup de cette argile dont vous parlez ?—Non ; elle a tout au plus six milles dans le sud et onze dans le nord. Elle pourrait peut-être se réduire à un espace beaucoup moindre.

*Par M. Sproule :*

Q. De quelle longueur est la lisière ?—De la tête du lac Long au lac à la Plume.

*Par M. McNeill :*

Q. Vous dites que cette terre ferait de bonne terre arable. Le sel est-il principalement à la surface ?—C'est un sol tout particulier, qui provient de la désagrégation du groupe lignitifère, tertiaire ou de Laramée, et il ressemble plutôt à de la cendre qu'à toute autre chose quand il est sec. Il en a aussi la couleur et forme un sol splendide. Dans les savanes à l'ouest des Collines de Tondre le sol est excellent ; mais, pour moi, je pense qu'on n'y fera jamais le drainage qui en ferait une terre de première qualité.

Q. Dans quelques parties des Etats-Unis, on a trouvé que ces terres, en les retournant et les exposant aux influences atmosphériques, devenaient très bonnes.—Les terres dont vous parlez—les "mauvaises terres" du Dakota—occupent la même position géologique que les nôtres. Les lits de Pierre constituent ce qu'on appelle vulgairement les mauvaises terres du Dakota. Nos mauvaises terres ou terres salines reposent aussi principalement sur la formation de Pierre. L'eau est toujours mauvaise sur ces argiles, mais le sol, jamais.

*Par M. McCraney :*

Q. Il est presque inépuisable ?—Je le crois ; mais l'eau est saline, ou du moins elle contient une forte solution de sel d'Epsom.

*Par M. Sproule :*

Q. Peut-on se procurer de bonne eau en creusant des puits ?—Non.

Q. Comment est l'eau dans les puits artésiens ?—On n'obtiendra jamais d'eau de cette manière sur les lits de la formation de Pierre, pour cette raison-ci : Lorsqu'on obtient de l'eau à une grande profondeur, et que l'on traverse l'argile crétacée pour y arriver, on n'a et ne peut avoir que de l'eau salée, parce que tout le terrain est imprégné de ce sel, mais il est couvert de drift ; et si on ne traverse pas le drift, on peut obtenir de bonne eau dans toute la prairie. On voit parfois une mare d'excellente eau, et à cent pas plus loin un lac salé. La raison en est que ce dernier repose sur des couches de pierre, tandis que la mare sort d'une source dans le drift. C'est pourquoi il faut, dans la prairie de Winnipeg, creuser avant pour obtenir de bonne eau, tandis que sur la seconde steppe il faut creuser à peu de profondeur, et que sur la troisième steppe il faut faire bien attention où l'on creuse.

*Par M. Ferguson (Leeds) :*

Q. Ces sources de bonne eau peuvent venir de plusieurs milles de distance ?—Oui, je ne serais pas surpris de découvrir qu'une partie de l'eau du lac Winnipeg vient de la Saskatchewan du Sud.

*Par le président :*

Q. Pensez-vous que l'on pourrait réussir à cultiver des arbres dans les prairies où il n'y en a pas aujourd'hui, et veuillez nous dire ce qui peut vous le faire croire ?—Je prétends être un botaniste scientifique, et c'est comme tel que je vais répondre. Voici : On m'a dit : "A quoi bon parler d'arbres sur la prairie ? S'ils pouvaient y croître on en trouverait." Veuillez remarquer ceci : dans tout l'univers, chaque espèce d'arbre a sa région qui lui est propre. Je vais vous citer un fait remarquable à propos de l'érable de prairie qu'on plante maintenant—le négondo à feuille de frêne, ou l'érable à Giguère : *negundo aceroides*. Là où il y a beaucoup d'humidité dans l'air, cet arbre n'est pas robuste. Il n'est pas robuste dans l'est, mais il l'est dans nos plaines. Cela prouve que lorsque les gens disent que l'érable ne peut pas y croître parce qu'on ne l'y trouve pas, ils se trompent. L'érable du Nord-Ouest n'est pas

vigoureux dans beaucoup de parties du Canada et des États-Unis, parce que l'air n'est pas propice à sa croissance. Au sud du Grand-Côteau, près de Régina, et au pied des Buttes de Bouse (*Dirt Hills*), j'ai trouvé le *Fraxinus viridis*, ce qu'on appelle le frêne de rivière. C'est avec son bois que les sauvages font principalement leurs canoës. Je l'ai trouvé le long du pied du Côteau, non pas dans les vallées des rivières, mais dans la plaine, avec d'autres arbres de la région. Le hêtre, qui est un bois très abondant dans nos forêts, ne croît jamais plus à l'ouest que le détroit de Mackinac. Si l'on rencontrait l'érable dans un groupe isolé à l'extrémité occidentale du lac Supérieur, dirait-on que le froid l'arrête-là? Non. A ce point de vue, je dis que notre érable et les arbres de même genre, ainsi que toutes nos espèces de chênes, viendraient bien dans le Nord-Ouest. Tous nos chênes, parce que le chêne pousse naturellement—je parle de nos chênes blancs et noirs—sur un sol sec et sablonneux dans nos bois. Si le terrain devenait très sec, ce qui n'est pas le cas, ces arbres trouveraient encore assez d'humidité pour croître. Tout ce qui est nécessaire, c'est de transporter la graine au Nord-Ouest et de la semer, et l'on aura la preuve de la vérité de ce que je dis. Pourquoi n'y a-t-il pas de bois, dans ce pays? J'ai parcouru la prairie d'un bout à l'autre, du nord au sud, et j'ai toujours trouvé de l'eau. J'ai voyagé pendant quatre-vingts milles d'une seule étape, sans rencontrer un arbrisseau à part quelques rosiers,—pas un saule ni un tremble, mais j'ai toujours trouvé de l'eau permanente. Les premiers saules que j'ai rencontrés étaient au coin nord-est d'une mare. Par exemple, voici une mare ou un étang. Le feu avait tout détruit de chaque côté, mais avait laissé l'herbe intacte, et je trouvais les saules dans les endroits où le feu ne pouvait pas les atteindre. Les premiers trembles que nous rencontrâmes étaient toujours dans de petites dépressions de terrain, où le feu montait d'abord sur une petite butte couverte d'une herbe courte. Je trouvai sur la grande plaine, au nord des montagnes ou buttes de Cyprès, où l'on croit qu'il n'y a pas d'arbres, vingt-trois gros trembles de 2 pieds de diamètre, dont quelques-uns au milieu des buttes de sable, où le feu ne pouvait les atteindre—d'énormes arbres isolés et enfoncés dans le sable—et ils s'y trouvent encore, à moins qu'ils n'aient été abattus l'année dernière par les gens du chemin de fer du Pacifique. Les saules et trembles ne viennent pas de graines, excepté quand ça leur plaît. Ils ne dépendent pas de leurs graines. Coupez une branche de saule ou de tremble, plantez la et elle prendra racine. Ces arbres se propagent par la racine, et il pousse des milliers de petits arbustes. Les gens disent qu'ils viennent de graines. C'est une sottise. Ils viennent de racines. Aussitôt que la racine du saule ou du tremble est brûlée ou pourrie, il n'y a rien dans la prairie qui puisse lui redonner une nouvelle forêt.

Par M. Trow :

Q. Cela ne s'accorde pas avec ce que dit le professeur Bell?—Le professeur Bell est un géologue. Je suis botaniste, et je puis différer avec n'importe qui, car je parle de ce que je sais à mon point de vue.

Par M. McNeill :

Q. Vous dites que les arbres sont dévorés par le feu comme l'herbe le serait par les bestiaux s'il n'y avait pas de clôtures, et que le feu ne peut les atteindre comme les bestiaux ne peuvent atteindre l'herbe lorsqu'ils sont arrêtés par une clôture?—Exactement : ils sont clôturés contre le feu. Dans la partie la plus aride du pays, j'étais campé près du Coude de la Saskatchewan du Sud, où nul orage ne venait près de nous. Il y avait beaucoup de bois. Nous étions au milieu de buttes de sable, et le feu ne pouvait pas le brûler. Partout où il y a du sable, il y a du bois.

Q. M. Darwin s'accorde parfaitement avec vous. Il parle d'un morceau de terrain vierge qui avait été clôturé, et où il n'y avait aucune apparence d'arbres ; mais au bout de quelques années ce terrain était couvert de vie végétale et animale?—Sans aucun doute.

Par M. McCraney :

Q. Avez-vous examiné l'arbre appelé le catalpa?—Oui. Je parlais de cet arbre avec M. Saunders, de Londres. Tout arbre qui mûrit son bois—comme notre lilas ordinaire par exemple, qui prend son essort au printemps, croît d'environ 8 ou 10

pouces et s'arrête là, sans que rien puisse le faire croître davantage cette année-là—tout arbre de ce genre résistera au climat du Nord-Ouest, parce qu'il durcit son bois. Si le catalpa durcit son bois, il résistera dans le Nord-Ouest, parce que ce n'est pas le grand froid qui détruit les arbres. C'est leur impuissance à résister aux changements de température. C'est là la grande question. Si le Nord-Ouest était assujéti à des changements de température comme nous en avons ici—par exemple, nous avons un dégel subit et la température s'élève à 50° degrés, puis, quelques jours après que la sève a commencé à couler, la température retombe à 40° au-dessous de zéro. C'est ce qui fait éclater nos arbres et détruit leurs fruits.

*Par M. Farrow :*

Q. Nous ne pouvons donc pas espérer que nos arbres fruitiers y réussiraient ?—Vous avez raison.

Q. Que pensez-vous de ces variétés russes ?—J'ai apporté cette brochure à propos de cela.

*Par M. Ferguson (Leeds) :*

Q. Pensez-vous que ces prairies aient jamais été couvertes de bois ?—Je n'hésite pas le moins du monde à répondre à cette question. Personne d'ici qui connaît l'est n'a vu d'arbres pousser dans les marais salants. Je suis bien certain qu'il ne pourrait pas croître d'arbres dans ceux du Nord-Ouest, parce qu'une végétation d'une certaine nature ne croît pas là où il y a surabondance de sel. D'un autre côté, il y a certaines lisères de terrain, reposant sur les couches d'argile de la formation de Pierre, —les mauvaises terres,—sur lesquelles je suis bien certain qu'il n'a jamais poussé d'arbres dans le passé. Le sol ne leur convenait pas. A l'exception de ces deux étendues de terrain, je crois que tout notre Nord-Ouest a été couvert de forêts.

*Par M. Trow :*

Q. Vous n'y avez vu que de petits arbres ?—Du tremble : les deux ou trois espèces de tremble ou de peuplier de la région.

Q. Vous n'avez jamais entendu dire que l'on eût découvert de souches dans les excavations pratiquées dans le Nord-Ouest ?—Non.

*Par M. Dawson :*

Q. Vous dites que tout le Nord-Ouest a dû être couvert de forêts, excepté les endroits que vous avez mentionnés ?—Oui, j'en suis tout à fait sûr.

*Par M. Ferguson (Leeds) :*

Q. A l'exception de ces endroits, vous pensez que les conditions géologiques et climatiques actuelles sont les mêmes que celles qui existaient lorsque ces forêts étaient là ?—Oui, excepté qu'aujourd'hui le Nord-Ouest est dans son pire, parce que le sud est anormalement sec et le nord anormalement humide, à cause de l'absence de forêts dans le sud.

Q. Mais pas assez pour empêcher la végétation ?—Non.

*Par M. McNeill :*

Q. Si le feu passe sur la terre, il détruit les arbres et consume les souches ?—Il y a un livre écrit en l'année 1859. Dans ce livre, le professeur H. Y. Hind, du collège de Windsor, N.-E., rend compte de ses explorations. Là où il avait vu de grandes forêts, je suis passé en 1880 et n'y ai pas vu une brindille, parce que les souches et tout étaient disparus, comme vous dites. Le professeur Hind dit :—

“ Le climat de l'établissement de la rivière Rouge peut être comparé sans désavantage avec celui de Kingston, Haut-Canada. Le printemps commence généralement un peu plus à bonne heure, et l'on peut y commencer les opérations agricoles plus tôt qu'à Kingston ; mais vu la proximité du lac Winnipeg, sur lequel la débâcle se fait très tard, le temps est toujours variable jusque vers le milieu de mai. La moindre brise du Nord-Ouest, soufflant sur la surface glacée de cette mer intérieure, produit un effet immédiat sur la température. D'un autre côté, l'automne est généralement doux, sec et agréable. L'année dernière, la glace a commencé à “ marcher ” sur la rivière Rouge le 31 mars, et l'on a commencé à labourer dans l'établissement de 9 d'avril.

“ Dans l'automne de 1857, la glace s'est formée le 9 de novembre sur la rivière Rouge et l'on a pu la traverser à pied le 16. On disait que cela était quelque peu plus tôt qu'à l'ordinaire. L'hiver a été constamment doux, excepté vers le milieu de février, où, comme on le verra par le registre, le thermomètre a indiqué 37° Fah., mais seulement une fois. La plus grande hauteur dans les prairies n'a pas dépassé un pied, tandis que dans les régions boisées de l'Est, près du lac des Bois, elle a pu être d'un pied quatre pouces. La neige s'évapore dans les prairies, et elle disparaît au printemps aux premiers jours de chaleurs.\*\*\*\*\*

“ En général, la saison durant laquelle on peut poursuivre les opérations agricoles, à la rivière Rouge, est quelque peu plus longue qu'en Canada, à l'Est de Kingston, tandis qu'en hiver le froid est plus intense, bien qu'il ne le soit pas constamment, que dans aucune partie du Canada à l'Ouest des Trois-Rivières. Sous le rapport de la salubrité, il n'y a pas de maladie, autant que j'ai pu l'apprendre, particulière au pays. Les fièvres y sont inconnues, et l'on ne peut rencontrer nulle part une population mieux portante que celle de l'établissement de la rivière Rouge.”

Le climat du Nord-ouest, quant à la chaleur et au froid, paraît être permanent, car les descriptions ci-dessus, écrites par le professeur Hind il y a vingt-cinq ans, auraient pu l'être hier et s'appliquer à l'automne et l'hiver derniers et à ce printemps, car le printemps, cette année, est de trois semaines au moins en avance du nôtre.

*Par M. Watson :*

Q. Avez-vous jamais remarqué qu'il y eut des arbrisseaux et des arbres sur le côté nord des collines, lorsque le côté sud était nu et stérile?—Oui. C'est là que Palliser s'est trompé. Je suis allé examiner la colline qu'il mentionne. Le soleil se reflétait sur le côté sud de la colline. Tous les incendies viennent du sud-ouest ou de l'ouest. Aussitôt que le feu arrive, le sud de la colline est desséché. Le feu atteint le côté sud et enlève une lisière d'arbres. L'année suivante il pénètre plus avant, et enfin il finit par détruire tout le bois de ce côté. L'autre côté de la colline est humide, et tout le bois y reste parce que le feu ne l'atteint pas. Il n'y a pas une rivière, dans tout le Nord-Ouest et jusqu'à la latitude 62 ou 63, dont le côté nord ne soit complètement dénué de bois, tandis que sur le côté sud c'est tout le contraire. Dans la latitude 56 le cactus croissait du côté nord de la rivière, et sur le côté sud je trouvai une flore boréale. Les versants sud sont toujours secs et toujours brûlés.

*Par M. Trow :*

Q. N'est-ce pas le cas sur certains points de la Qu'Appelle?—La rivière Qu'Appelle est sans bois d'un bout à l'autre, excepté dans les ravins.

*Par M. McCraney :*

Q. J'ai voyagé dans la vallée sans arbres du Dakota et j'ai vu en nombre d'endroits où le bois avait été protégé, lorsqu'il n'y avait peut-être pas un arbre à cent milles à la ronde, des endroits entre des lacs où le feu n'avait jamais pénétré—j'ai vu, dis-je, des bois où l'on coupait cinquante cordes par acre, et cela me convainquit qu'une grande partie du pays avait été couverte de forêts. On y fait des plantations maintenant, surtout de négondo et de catalpa, et l'on prétend que ce sont ces deux arbres qui réussiraient le mieux dans le Nord-Ouest.—Je suis en faveur du catalpa.

*Par M. Watson :*

Q. Vous attribuez la stérilité des versants sud exclusivement aux incendies. Ne sait-elle pas causée par la chaleur du soleil qui ferait pourrir l'écorce des arbres?—Non, je ne sais cela. On ne peut fournir aucune preuve que le soleil détruit aucun arbre dans le Nord-Ouest.

Q. Pas même les arbres fruitiers?—C'est une question que je veux éclaircir. J'avoue que nos arbres fruitiers actuels, sauf une ou deux exceptions, ne réussiront jamais dans le Nord-Ouest.

*Par M. Sproule :*

Q. Pensez-vous que si on en semait la graine ils pourraient s'y acclimater?—Non; au moins pour une partie.

*Par M. Orton :*

Q. Est-ce qu'il ne s'y trouve pas de pruniers sauvages ?—Oui.

Q. Est-ce que ces pruniers ne feraient pas de bonnes souches pour y greffer des arbres fruitiers ?—Non ; je l'ai essayé. Ça ne réussit pas.

*Par M. McCraney :*

Q. Il n'y avait pas d'indices de dépérissement dans ces deux arbres, tandis que nombre d'autres montraient des signes de dépérissement ?—Je crois que le catalpa est comme le lilas : qu'il croît pendant un certain temps et arrête ensuite pour la saison.

*Par M. Orton :*

Q. J'ai vu des branches de pommiers greffées avec succès sur des pruniers.—J'ai moi-même greffé des poiriers sur des pommiers et des pommiers sur des pruniers ; mais comme le tronc du prunier ne vient pas aussi gros que celui du pommier, je doute beaucoup que l'on puisse réussir. Quant au fruit, je ferai une ou deux observations. J'ai écrit à M. Charles Gibb, d'Abbottsford, Québec, qui est allé en Russie l'année dernière, et il m'envoya cette brochure. Je lui demandai la permission de l'apporter ici, et il me la donna. Je vais vous en lire une couple de passages qui démontrent que le climat de la Russie, dans les parties où il trouva des gens qui gagnaient leur vie à cultiver des fruits, est exactement semblable à celui de notre Nord-Ouest. Les espèces ou variétés de pommes qu'il trouva en Russie conviendraient au Nord-Ouest, à mon avis ; mais les pommiers qui y ont été apportés, par suite de leurs conditions de croissance et du peu de résistance du tronc, n'y résisteront pas, je pense.

*Par M. Trow :*

Q. Je sais que les Mennonites ont eu de grandes quantités de graine de semence de Russie l'année dernière, et qu'en conséquence ils ont complètement perdu leurs récoltes, tandis que les théoriciens leur recommandaient de l'importer de Russie, sous prétexte que cela améliorerait leur grain. Aujourd'hui ils sont obligés de demander de l'aide au gouvernement et de n'être pas forcés de payer ce qu'ils lui doivent pour cette raison.—Je ne suis pas un théoricien. Je nie complètement être un théoricien sous aucun rapport. Je ne veux pas vous exposer de théories quelconques. Je vais vous lire les faits, et vous théorisez vous-mêmes. La véritable indication d'un climat est la flore de ses jardins botaniques. Or, nous n'en avons pas, mais je suis un épitomé botanique. J'ai tout cela dans la tête, et je sais ce qui convient et ce qui ne convient pas à un pays. En Russie, nous voyons que l'on cultive des fruits en grand dans des climats où il existe des conditions d'extrême froid, de sécheresse de l'air et de faible pluie. M. Gibb dit : " Dans le gouvernement de Kazan, latitude 55° (à 80 milles au d'Edmonton), où la température d'hiver est de 5° plus basse que dans la ville de Québec, la quantité de pluie moindre de plus de moitié, et l'évaporation aussi considérable, nous voyons que la culture de la pomme de terre est une grande industrie, l'industrie par excellence, dans douze villages de paysans. C'est là la région de vergers profitables la plus froide qui existe dans le monde, et les conditions de leur croissance méritent d'être étudiées." Il décrit le sol qui est exactement semblable à celui que je sais exister dans le Nord-Ouest et que le Dr George M. Dawson dit être celui de tout le district de la rivière de la Paix. " Le sol sur ces hauteurs exposées est une argile poussiéreuse extrêmement fine, comme un loess. Il n'y en a pas de meilleur pour retenir le froid sans faire de tort aux racines." C'est précisément le sol du Nord-Ouest. " L'automne sec produit une parfaite maturité"—exactement la même chose dans notre Nord-Ouest. " Les feuilles, épaisses, à texture fine, ne souffrent pas de la sécheresse de l'air." Il dit ensuite : " Dans cette province (de Québec), nous souffrons de l'ardeur du soleil à la fin de l'hiver et au commencement du printemps, lorsque la chaleur est suivie de froids subits. Cela a pour effet de faire éclater l'écorce et d'échauffer le tronc et les branches inférieures. Cela arrive rarement dans la Russie orientale et du milieu," et vous pouvez être certain que cela ne se produit pas dans notre Nord-Ouest. " Dans le Kazan, nous voyons aussi la cerise et la prune en assez grande quantité."

*Par M. Kranz :*

Q. Les Russes du Manitoba viennent de la Russie du sud, où ils ont quatre mois d'hiver et huit mois d'été ?—“ A Simbirsk, sur le Volga, dans la latitude 54°, dont le climat est absolument semblable à celui de Kazan, un degré de froid de moins, et un pouce de pluie de moins, nous trouvons la fraise en assez grande quantité, bien que de seconde qualité seulement.”

*Par M. Hesson :*

Q. Avez-vous rencontré l'aubépine (senellier) là-bas ?—Oui.

Q. Je sais que de grandes quantités de poires viennent de greffes sur le senellier. Est-ce que la greffe ne réussirait pas là ?—Très probablement. L'aubépine croit, à ma connaissance, jusque dans la latitude 56°.

*Par M. Ferguson (Leeds) :*

Q. Avez-vous jamais vu mûrir le houblon sauvage là-bas ?—Dans les vallées de la Qu'Appelle et de la Saskatchewan, on peut voir toutes les broussailles couvertes, en octobre, de houblon de première qualité.

*Par M. Watson :*

Q. Les seuls individus qui, dans le Manitoba, ont réussi à obtenir des fruits ont été obligés d'envelopper les arbres avec de la paille pour les garder du soleil au printemps ?—C'est pourquoi je ne veux pas dire que les fruits réussiraient. J'ai confiance dans les fruits de Russie. Je ne pourrais mentionner aucune variété de nos arbres fruitiers qui réussiraient.

*Par M. Sproule :*

Q. C'est-à-dire par les plants, et non par la graine ?—Non. C'est par la graine que l'on peut acclimater tous les fruits.

*Par M. Bain :*

Q. N'est-il pas possible qu'il y ait dans le sol quelque chose qui empêcherait nos arbres de croître tard en automne ?—Le temps devient très sec et les arbres cessent de croître en août, presque partout. Je ne connais pas de fruit qui pousse dans le Nord-Ouest qui ne soit remarquablement sucré. Les cerises à grappe même sont douces, et non pas âcres.

*Par M. Orton :*

Q. Vous y avez vu des pommes d'amour ?—Oui, elles peuvent venir partout dans le Nord-Ouest.

*Par le président :*

Q. Veuillez nous dire ce que vous pensez de la Colombie-Britannique à propos de l'agriculture et de l'étendue de ses ressources sous ce rapport ?—Je n'ai pas été dans la Colombie-Britannique depuis 1875, mais il y a deux bonnes lisières de terrain, la vallée du bas de la Fraser, qui est une bonne région agricole pour l'élevage des bestiaux et la culture, surtout pour le beurre et le fromage, parce que la végétation y est excessivement exubérante et qu'il n'y a pas d'hiver. Ensuite, en amont des Cascades, sur la Thompson, depuis le pont de Spencer jusqu'à Kamloops, il y a une magnifique région à blé, mais il faudrait y faire des irrigations. Il n'y pousse que de l'herbe en touffe, et très peu encore. Dans les vallées de la partie sud de la Colombie, comme celles de la Similkameen et de la Kootenay, lorsque le chemin de fer y aura pénétré et que les gens s'y rendront, on fera de la culture, et surtout l'élevage. On peut y élever de grandes quantités d'animaux sans aucune difficulté. Depuis la Crique de la Cache, en remontant la Fraser, jusqu'à Quesnel, j'ai vu du blé pousser lorsque le terrain était favorable ; mais il n'y a pas de grandes étendues de terre arable dans la Colombie, à part la vallée de la Basse-Fraser et la contrée qui se trouve entre le pont de Spencer et Kamloops en haut. Ce sont là les seules terres agricoles un peu spacieuses du pays, mais il y a pas beaucoup d'excellentes terres en morceaux détachés par tout le pays, et d'immenses quantités de terres à pâturage. Dans la Colombie-Britannique, le bois pousse en grande partie à des hauteurs de 1,000 à 2,000 pieds au-dessus de la plaine, sur le sommet des montagnes, et leurs versants sont tous couverts de magnifique herbe, qui s'avance jusque parmi les arbres.

*Par M. Trow :*

Q. Les terres propres aux établissements ou à la colonisation sont limitées?—  
Oui.

*Par M Baker, (Victoria) :*

Q. Connaissez-vous les terres agricoles de l'île Vancouver?—Je n'y suis allé que pendant quelques jours, et les terres que j'ai vues étaient de première qualité. Je n'hésite pas à dire que toutes les terres arables de l'île Vancouver et de la Colombie-Britannique produiraient d'abondantes récoltes, mais elles n'ont été que peu examinées et explorées, et on a jusqu'ici trop peu fait attention à autre chose qu'aux mines.

Q. Voulez-vous parler des deux gouvernements, local et fédéral?—Le gouvernement de la Colombie devrait éclairer le gouvernement fédéral; mais depuis que j'y suis allé en 1875, le gouvernement local n'a jamais pensé qu'à une seule chose.

*Par M. Dawson :*

Q. Vous nous avez donné une intéressante description de la région de Gaspé et du nord du Saint-Laurent, mais il y a une vaste contrée entre le lac Nipissingue et le lac des Bois, près de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, et le climat y est doux à l'automne. A quoi attribuez-vous cela? Quelle influence peuvent exercer ces lacs intérieurs sur le climat?—Le lac Supérieur donne au climat, dans son voisinage, une température basse toute l'année. La raison que j'en donne est celle-ci : J'ai comparé les tableaux de la température pour Halifax, N.-E., avec ceux de Fort-William sur le lac Supérieur, et j'ai trouvé qu'elle était à peu près la même en été. A trois milles au delà de Fort-William, sur la route Dawson, tout le caractère du pays change, et au lieu d'avoir la température du bord du lac, il a celle des localités d'Ontario les plus favorisées—d'après les plantes. Je n'ai pu voir aucune différence dans les plantes.

*Par M. Trow :*

Q. Vers la Mattawan?—Oui. Lorsque je suis allé à la Mattawan, je trouvais que tout poussait aussi bien que partout ailleurs. L'influence du lac cesse de se faire sentir aussitôt que l'on arrive au-dessus du niveau du lac. Je suis allé à la rivière du Pic et à Népigon, et partout par-là, et, à mesure que je m'éloignais du lac, je trouvais que la température changeait, et à un ou deux milles du lac elle devenait la même que sur tout le reste de la route. Je suis positif à dire qu'il ne faut qu'appliquer le sens commun aux connaissances que nous possédons pour comprendre que notre vaste intérieur possède un climat qui convient à la croissance de tout ce qu'il nous faut. Mais les causes locales produisent des effets locaux, et je ne parle qu'en général. Je n'ai aucun doute que tout le terrain qui borde le chemin de fer du Pacifique se trouvera propre aux établissements, sauf les marais et savanes.

*Par M. Dawson :*

Q. La moitié de cette région, ou du moins une très grande partie, est couverte d'eau. Il y a beaucoup de lacs profonds entre le lac Nipissingue et le lac des Bois, tant au sud qu'au nord du plateau d'épanchement. Ces lacs sont excessivement réchauffés en été, bien qu'ils soient froids au printemps. Vous trouvez souvent l'eau à une température de 70° dans ces lacs. Cela ne doit-il pas avoir quelque influence sur le climat à l'automne?—Oui. La neige y tombera avant les gelées, et je ne serais pas du tout étonné que l'on y pourrait laisser les pommes de terre dans la terre tout l'hiver, simplement parce que la gelée y vient si tard. Grâce à l'eau et à la chaleur qui s'en dégage, la température ne baisse pas localement avant qu'elle ne s'abaisse généralement, et s'il survient un changement subit de température, la neige tombe pendant que tout croît encore et le couvre.

*Par M. Cochrane :*

Q. J'ai compris que vous nous avez dit que les forêts avaient l'effet d'attirer la pluie. Quelle étendue de terrain boisé faut-il pour produire ce résultat?—Dans une longue sécheresse il en faudrait beaucoup pour changer cette condition, mais lorsque la sécheresse n'a pas été de longue durée, il suffirait de très peu de bois pour changer la température de manière à produire la condensation et la pluie; mais dans une

longue sécheresse il ne m'appartient pas de dire combien il en faudrait; je ne le pourrais pas; j'entrerais dans la région de la théorie.

Q. Vous avez dit que la pluie tombait tout autour des collines où vous étiez?—Oui, et qu'elle n'approchait pas de ces buttes de sable parce qu'elles étaient trop chaudes.

Q. Quelle était leur étendue?—Cinq ou six milles carrés tout au plus.

*Par M. Ferguson (Leeds):*

Q. Les arbres empêchent-ils l'évaporation de la chaleur absorbée?—Oui, et ils en causent la condensation.

*Par M. Bain:*

Q. Comment sont les vents dans le Nord-Ouest?—Il existe certaines lois naturelles qui gouvernent la direction des vents. Aussitôt que les plaines deviennent réchauffées, l'air doit venir de quelque point à la surface chauffée si la chaleur en provenant est rayonnante. Si vous êtes au pied de la montagne, l'air viendra d'un point plus frais, et apparemment les vents que l'on rencontre là viennent de l'ouest, mais je ne dis pas qu'ils viennent du Pacifique, en passant par dessus les montagnes, comme on le dit généralement. Règle générale, ils viennent du sud et du sud-ouest en été. A l'automne, aussitôt qu'ils changent, il y a un repos dans l'atmosphère, et graduellement la température baisse, et lorsque le soleil perd son pouvoir de réchauffer le sol, alors les vents changent et deviennent secs et froids et soufflent généralement du nord-ouest au commencement de l'hiver. En été, les dix-neuf vingtièmes des vents viennent du sud et du sud-ouest, et amènent l'humidité et la chaleur.

*Par M. Dawson:*

Q. Qu'est-ce que les vents *chinooks*?—Ce sont des vents qui viennent du golfe de Californie. On les rencontre jusque dans les montagnes des Cyprès, mais ils ne sont pas aussi favorables au pays qu'on le croit. Ils ne sont favorables qu'aux éleveurs. Vous n'aimeriez pas à vous trouver dans la prairie avec un pied de neige et voir arriver un vent chaud qui la fondrait, vous laissant sans moyens de revenir. Ce sont là les vents exceptionnels de l'hiver.

*Par M. Orton:*

Q. Le vent du sud est quelquefois un vent froid?—C'est parfois un vent glacial, c'est-à-dire quand la prairie du sud est froide.

Q. Est-il vrai que dans la Colombie-Britannique le vent du sud soit le plus froid?—Le vent du sud, lorsqu'il est froid, vient des prairies du Dakota, et comme elles sont plus élevées, il descend dans la nôtre comme un ouragan. Ainsi, un vent du sud en hiver sera froid, parce que le pays au sud est plus froid que celui du nord. Hier, j'ai reçu une lettre du lac Athabaska, lat. 39°, et on m'informe que l'hiver a été beaucoup plus doux que dans nos prairies de l'ouest.

Q. Connaissez-vous quelques petits fruits qui viendraient bien dans le Nord-Ouest?—Les groseilles et les gadelles, ainsi que les framboises. Les framboises ordinaires et les fraises devraient produire considérablement.

*Par M. McNeill:*

Q. Croyez-vous que les groseilles viendraient bien?—Oui.

*Par M. Trow:*

Q. Quelle espèce, celle avec des piquants?—Je la préférerais à toutes les autres, parce qu'elle est plus vigoureuse.

*Par M. Bain:*

Q. En avez-vous vu faire l'expérience dans le Nord-Ouest?—Non, mais je dis cela parce que toutes les espèces de groseilles sauvages que nous avons ici viennent très bien dans le Nord-Ouest; c'est ce qui me fait dire qu'elles réussiraient bien.

*Par M. Ferguson (Leeds):*

Q. Y avez-vous jamais vu des gadelles sauvages?—Oui, deux espèces, et des plus belles. J'en ai cueilli en quantités. Elles croissent dans les savanes en haut de Fort-Kelly.



*Par M. Cochrane :*

Q. Sont-elles plus sucrées qu'ici ?—Oui ; toute espèce de fruits dans le Nord-Ouest est plus sucrée qu'ici. Je n'en dirai pas la raison, quoique je le pourrais. Je suis certain que le jour n'est pas éloigné où l'on cultivera le raisin dans le Nord-Ouest, et il sera très savoureux.

*Par M. Dawson :*

Q. Quelle en est la raison ?—C'est de la théorie.

*Par M. Fairbank :*

Q. Cela n'est-il pas dû à la chaleur prolongée du soleil ?—C'est là la raison que j'en donnerais. Ma conviction est que c'est la quantité de chaleur du soleil qui produit la saveur et qui fait que tout vient en si grande abondance, toute espèce de grains. Il fait toujours soleil. Lorsque les Anglais me parlent de différence dans la température, je leur réponds : "Votre pays est couvert de nuages, tandis qu'il n'y en a pas dans l'Ouest," et c'est l'absence de nuages dans l'Ouest qui fait que l'on peut si bien supporter la température de l'hiver, et que les grains et les fruits viennent en si grande abondance et qu'ils sont si bons.

*Par M. McCraney :*

Q. Quant aux eaux du Manitoba et du Nord-Ouest, sont-elles propres à la culture du poisson ? La glace devient-elle trop épaisse ? Si on y mettait du poisson, vivrait-il, et y en a-t-il beaucoup dans le pays ?—Au commencement de l'hiver je reçus instruction du ministre de la marine et des pêcheries d'écrire aux employés de la compagnie de la baie d'Hudson afin de connaître le rapport des pêches de l'intérieur. J'ai reçu deux réponses, l'une il y a un mois, et l'autre hier. On fait sécher le poisson blanc du lac Athabaska—de 25,000 à 30,000, d'une pesanteur de 2 à 5 lbs. La truite atteint un poids de 6 à 50 lbs. Je parle du lac Athabaska. Le brochet et plusieurs autres espèces pèsent jusqu'à 40 lbs. Je suis fâché de n'avoir pas apporté la lettre. L'autre lettre vient du district de la rivière des Anglais, à 300 milles au nord de Carlton, et son auteur donne plus de détails. Il dit qu'il s'est pris au-delà de 600,000 lbs de poisson blanc dans le lac de l'Île-à-la-Crosse, en une seule année. Je l'ai vu en si grande quantité qu'on aurait pu les tuer avec une perche. On aurait dit une batture. Le poisson se prend par milliers et il sert de nourriture à l'homme et aux chiens. Trois petites seines qu'il y avait là ont été suffisantes pour approvisionner tout le poste pendant la fin du mois de septembre. L'auteur de cette lettre, M. Irving Macdonald, m'a fait une description de tout cela. Vous ne pouvez vous imaginer l'immense quantité de poisson, de beau poisson, qu'il y a dans ce pays. Je ne connais aucun lac dans le Nord-Ouest qui n'en soit pas rempli.

*Par M. Trow :*

Q. Voulez-vous parler des grands lacs ?—Ce qu'ici nous appelons des lacs ne sont que des étangs là-bas. J'avais emporté une seine quand je suis passé par les lacs Manitoba et Winnipegosis, et j'ai pu prendre du poisson partout où je suis arrêté. Les sauvages prennent du poisson toute l'année au coude de la rivière à la Poulé-d'Eau, là où les deux bras se dirigent l'un vers le lac Winnipegosis et l'autre vers le lac Manitoba. En hiver les sauvages prennent du poisson sous la glace.

*Par M. Orton :*

Q. Y a-t-il du poisson dans les petits cours d'eau ?—Les petits cours d'eau sont remplis de sucets. J'ai mangé du sucet dans Ontario ; mais offrez-en à un habitant du Nord-Ouest, et il croira que vous voulez l'insulter.

*Par M. McCraney :*

Q. N'y a-t-il pas de carpe là ?—Non ; nous appelons carpe le sucet.  
(Copies des lettres ci-dessus mentionnées à déposer.)

*Par M. Watson :*

Q. Si vous demeuriez à Winnipeg, vous ne prendriez pas un dîner sans barbote. On l'appelle le saumon de la Rivière-Rouge. Est-ce un beau poisson ?—Je n'ai jamais été à Winnipeg en été.

Par M. Orton :

Q. Y a-t-il de la truite mouchetée?—Chaque cours d'eau qui sort des Montagnes-Rocheuses, soit à l'ouest ou à l'est, est rempli de belle truite. Il y a trois espèces de truites. Dans les eaux pures de la Saskatchewan il y en a qui pèsent jusqu'à 30 et même 40 livres; mais je n'ai jamais vu de truite mouchetée dans aucune rivière des plaines, à l'est des montagnes. Il n'y a pas de truite mouchetée dans aucun cours d'eau qui ne soit pas des montagnes.

Par M. Dawson :

Q. Le saumon des mers arctiques pourrait se rendre jusqu'au fleuve Mackenzie. En avez-vous jamais entendu parler?—Non, si ce n'est ce que j'ai lu dans cette lettre de M. Macfarlane que j'ai reçue hier. Je n'en ai aucune connaissance positive; mais il y a du poisson dans le Grand Lac de l'Esclave qui ne remonte pas plus haut. Il y en a un qu'on appelle l'*Inconnu*, qui est peut être la truite saumonée.

Par M. Orton :

Q. Où se procure-t-on le sel dans le Nord-Ouest?—J'en ai une connaissance personnelle. J'ai examiné les dépôts de sel le long du lac Winnipegosis, et je suis certain que sur une distance de 150 à 200 milles on peut en trouver en abondance, le long de la rive sud, dans la lat. 53°, à la tête du lac. J'ai remonté la rivière du Daim-Rouge, et j'ai vu des ruisseaux d'eau salée claire comme le cristal jaillissant des sources, plus que cela, j'ai trouvé du sel là où l'eau avait coulé sur le sol nu et s'était évaporée. J'ai rempli des boîtes à tomates de sel pur, ramassé là où l'eau s'était évaporée; et j'ai vu des étendues de plus de 200 acres couvertes de ces sources salines. Les métis font du sel chaque année près du lac du Cygne, et il y a là deux ou trois rivières appelées "rivières à sel," où les sauvages ont fait du sel depuis 200 et même 300 ans. A propos des pêcheries, je désire ajouter que tout le poisson de quelque valeur qui existe au monde vient du nord; c'est pourquoi notre région septentrionale, qui est considérée comme n'ayant aucune valeur, mais où les lacs sont par centaines et les rivières par vingtaines, fourmille d'excellents poisson et en produira assez pour subvenir à la subsistance des colons des prairies du sud et pour l'exportation à l'est. Vous ne pouvez vous faire une idée de leur valeur. Tout le poisson de quelque valeur est un produit du nord. Il se reproduit dans les eaux froides, et Dieu sait si celles du nord le sont assez.

La séance s'ajourne.

OTTAWA, 9 mai 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous expédier copie de deux lettres reçues par le département du professeur Macoun, au sujet des pêcheries des territoires du Nord-Ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. WHITCHER,

Pour le ministre intérimaire de la marine et des pêcheries.

P. WHITE, écr., M.P.,  
Chambre des Communes.

MONSIEUR,—Veuillez trouver ci-dessous partie d'une lettre venant du lac Athabasca, reçue hier. La lettre vient du facteur en chef Macfarlane, qui a été pendant plusieurs années le préposé du district d'Athabasca.

COPIE.

Le lac Athabasca abonde en plusieurs espèces de poisson blanc, truite, brochet, doré, loche et perche. Tous ces poissons sont pris à la seine, mais la truite est prise principalement à l'hameçon. Le poisson blanc pèse généralement de 2 à 5 livres, le brochet de 4 à 40 livres; la truite de 6 à 50 livres, et les autres espèces de 2 à 5 livres.

Le poisson pris l'été et de bonne heure à l'automne, et dont on n'a pas besoin pour la consommation immédiate, est fumé après qu'on en a enlevé les arêtes. Tard en automne il est suspendu, et durant l'hiver le froid le conserve jusqu'à ce qu'on en ait besoin, tandis que celui que l'on veut garder pour le printemps et l'été est conservé dans des glacières.

" Ici (Fort Chippaweyan), nous prenons annuellement 25,000 à 30,000 poissons qui servent de nourriture aux hommes et aux chiens de cet établissement, ainsi qu'aux sauvages qui résident ici durant l'hiver.

" Je suis tellement pressé que je ne puis vous donner d'autres renseignements aujourd'hui, ce que j'aurais pu faire si vous m'aviez écrit plus tôt.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

MALCOLM McFARLANE, *facteur-chef.*

" A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries."

L'extrait ci-dessus est tout ce qui, du contenu de sa lettre, est d'un intérêt public.

Bien à vous,

JOHN MACOUN.

Ottawa, 2 mai 1883.

" ILE A LA CROSSE, DISTRICT DE LA RIVIÈRE DES ANGLAIS, 15 février 1883.

" CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre lettre du 15 novembre.

" Il m'est impossible de vous donner les renseignements que vous demandez au sujet de la quantité de poisson, etc., pris dans ce district. Comme cela n'entre pas dans mes attributions, je ne m'en suis pas occupé. Cependant, vous trouverez ci-dessous une estimation de ce que je crois être le rendement de la pêche :

170,000 poissons blancs, pesanteur moyenne.....	..	3½	lbs.
90,000 carpes ou sucets	"	3	"
50,000 perches ou dorés	"	2	"
90,000 brochets	"	8	"
2,000 loches	"	2½	"
150 truites	"	8	"

" La pêche se fait à la seine et à l'hameçon. On emmagasine le poisson à l'état gelé l'hiver. On n'en conserve pas l'été. Presque tout le poisson sert aux deux fins mentionnées dans votre lettre.

EWEN MACDONALD,

*Facteur, Cie Baie d'Hudson.*

" A M. JOHN MACOUN."

### EXTRAITS DES RÉPONSES AUX QUESTIONS.

PRIX DES FERMES A VENDRE ET CAPACITÉS DE PRODUCTION AGRICOLE EN GÉNÉRAL DES COMTÉS DE CHAQUE PROVINCE, AINSI QUE LE TAUX DES GAGES ET LA DEMANDE DE MAIN-D'ŒUVRE.

Ci-suit un rapport sommaire préparé par un sous-comité du comité d'immigration et de colonisation, des réponses aux questions qui se trouvent dans le rapport du comité.

#### ONTARIO.

##### ADDINGTON.

On peut acheter quelques fermes dans ce comté à des prix variant entre \$15 et \$20 l'acre pour les terres cultivées, et \$2 à \$5 pour celles incultes. La superficie moyenne des fermes est de 100 acres, dont entre 20 et 50 défrichés. La valeur

moyenne des améliorations est de \$500. Le sol est représenté comme étant de terre franche sableuse, et les principaux produits, le blé, 15 boisseaux à l'acre; l'avoine, 30 boisseaux; le seigle; les pois, 20 boisseaux; l'orge, les racines et le foin, une tonne à l'acre. Les facilités pour l'élevage sont grandes. L'eau est bonne et en abondance. On peut se procurer du bois de chauffage pour \$1.50 et \$2 la corde, et le bois de service pour \$8 et \$15 les 1,000 pieds. Le marché et l'église sont de facile accès. Le prix moyen des taxes, y compris les cotisations d'écoles, est d'environ \$15 pour 100 acres en culture. La demande de main-d'œuvre agricole n'est pas grande.

#### DISTRICT D'ALGOMA.

Beaucoup des terres de ce district sont encore offertes à la colonisation en vertu du système provincial de terres gratuites et de homesteads. Quelques fermes sont à vendre à des prix divers, depuis \$1 l'acre en montant. Les terres incultes sont très à bon marché. La grandeur moyenne des fermes est de 160 acres, sur lesquelles les améliorations varient considérablement. Le défrichement et le clôturage, à part la confection, coûtent à peu près \$16 l'acre au colon, d'après une des personnes qui ont donné des renseignements. Les principaux produits sont le blé du printemps, l'orge, l'avoine, les racines, les légumes, etc., avec le rapport suivant: blé du printemps, 20 à 30 boisseaux l'acre; orge, 25 à 40; avoine, 30 à 60; pois, 20; pommes de terre, 200; navets, 200 à 500; foin,  $1\frac{1}{2}$  à 3 tonnes. Les hivers sont un peu trop rigoureux pour l'élevage. Il y a abondance de bonne eau. Le bois de chauffage est en quantité à \$2 et \$3.50 la corde; et le bois de service se vend depuis \$8 en montant, le prix ayant une tendance à s'élever. Le marché, les écoles, les églises, etc., sont de facile accès dans les parties depuis longtemps établies, aux environs du Sault Sainte-Marie, Prince-Arthur's-Landing, etc. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, maintenant en voie de construction, traversera tout ce district. Les taxes varient entre \$1 et \$25, selon la localité. Quelques immigrants du sexe masculin feraient bien d'aller à Algoma. Les domestiques sont toujours en grande demande. Les journaliers gagnent de \$20 à \$30, avec pension, en été, et presque autant l'hiver, à conduire les chevaux, bucher, etc. Les servantes gagnent de \$4 à \$10, avec pension. Pas de demande en particulier pour les artisans, à cause de la nouveauté du pays; cependant les charpentiers trouvent assez généralement de l'emploi.

#### BRANT.

On peut acheter quelques fermes dans ce comté à des prix variant entre \$40 et \$80 l'acre pour les terres cultivées, et à \$40 pour celles incultes. Le sol est une bonne terre franche sableuse, et la grandeur des fermes varie de 50 à 200 acres, presque tous défrichés, avec de bons bâtiments et clôtures. La valeur moyenne des améliorations, sur une ferme ordinaire, est de \$2,000. Les principaux produits sont le blé, 25 boisseaux à l'acre; l'orge, 35 boisseaux; les pois, 25; l'avoine, 50; les racines; les navets, 600; le blé d'inde; et le foin 2 tonnes par acre. Il y a de grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en quantité suffisante. On peut se procurer du bois pour \$4 la corde, le charbon pour \$5.50 la tonne, et le bois de construction pour \$10 à \$20 les 1,000 pieds. Il y a des grandes facilités pour aller au marché, à l'église et à l'école. Les taxes varient entre \$15 et \$20 par 100 acres, y compris les cotisations d'écoles. La demande de main-d'œuvre est grande, principalement pour les servantes. Les journaliers gagnent de \$15 à \$18 par mois en été, et de \$10 à \$14 en hiver, avec pension, et les servantes de \$6 à \$8 par mois. On aurait besoin de maçons et de charpentiers.

#### BRUCE.

Il y a quelques fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant entre \$20 et \$60 l'acre pour les terres cultivées et \$5 et \$15 pour celles incultes, l'étendue moyenne des fermes étant de 100 acres, dont 50 à 75 défrichées. Le sol est de terre franche. Les principaux produits sont le blé, 25 à 30 boisseaux l'acre; l'orge, 30 à 50; les pois, 25 à 30; l'avoine, 30 à 50; les navets, 500 à 700 boisseaux; et le foin entre

une et deux tonnes par acre. L'eau est excellente et en abondance. Le bois de chauffage vaut \$2.50 la corde, et le bois de construction (pruche) \$6.50 par 1,000 pieds. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes ordinaires, pour 100 acres, sont de \$25 à \$30 annuellement, et les taxes spéciales, pour une durée de dix ans, environ \$50 par année sur une ferme de 100 acres. Il y a une bonne demande de main-d'œuvre à des prix variant entre \$18 et \$25 par mois en été, et \$12 et \$15, avec pension, l'hiver. Les servantes gagnent de \$5 à \$8 par mois. La demande pour les artisans n'est pas considérable.

## CARLETON.

On peut acheter quelques fermes dans ce comté à des prix variant entre \$30 et \$60 l'acre pour les terres sous culture, et \$15 et \$30 pour celles incultes. Le sol est de terre franche et en quelques endroits de terre sablonneuse; l'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, dont 60 défrichés; la valeur des améliorations sur une ferme ordinaire est de \$1,000. Les produits principaux sont le blé, 15 boisseaux à l'acre; l'avoine, 40; l'orge, 35; les pois, 20 à 30; le foin, 1 à 2 tonnes par acre. Il y a de très grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en abondance. Le bois de chauffage vaut \$1.50 à \$3 la corde, et le bois de construction \$10 à \$20 les 1,000 pieds. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes varient de \$15 à \$20 par année pour une ferme ordinaire. Il y a une grande demande de main-d'œuvre à des prix variant de \$16 à \$20 par mois en été, et de \$10 à \$15 en hiver, avec pension. Les servantes gagnent \$6 par mois. Quelques artisans trouveraient de l'emploi.

## DURHAM.

On peut acheter quelques fermes dans ce comté à des prix variant entre \$10 et \$100 l'acre pour les terres cultivées, et \$25 et \$30 pour celles incultes; l'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, dont 60 à 70 défrichés. Le sol est sablonneux et de terre franche. Les principaux produits sont le blé, 20 boisseaux à l'acre; l'orge, 25; les pois, 20 à 25; l'avoine, 20 à 40; les navets 400 à 500; et le foin, 1½ à 2 tonnes par acre. Il y a de très de grandes facilités pour l'élevage et l'eau est en abondance. Le bois de chauffage se vend \$2.50 à \$5 la corde, et le bois de construction \$3 à \$12 les 1,000 pieds. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes, y compris les cotisations d'école, sont de \$20 à \$80 pour 100 acres de terre cultivée. Il y a une assez grande demande de main-d'œuvre à des prix variant de \$14 à \$20 par mois en été, et de \$12 à \$14 en hiver, avec pension. Les servantes gagnent \$5 à \$8 par mois.

## DUFFERIN.

On peut acheter quelques fermes dans ce comté à des prix variant entre \$0 et \$50 l'acre pour les terres cultivées, et \$7 et \$14 pour celles incultes. L'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, dont 60 à 70 défrichés. Le sol est sablonneux et de terre franche. Les principaux produits sont le blé, 20 boisseaux à l'acre; l'avoine, 35 à 55; les pois, 20 à 30; l'orge, 40; les navets, environ 500; et le foin 1½ à 2 tonnes par acre. Les facilités pour l'élevage sont grandes, et l'eau est en abondance. Le bois de chauffage vaut \$2 la corde, et le bois de construction \$6 à \$12 les 1,000 pieds. On arrive facilement au marché, à l'église et à l'école. Les taxes sont de \$10 à \$20 les 100 acres pour le terrain cultivé. Il y a une assez grande demande de main-d'œuvre à \$20 par mois l'été et \$10 l'hiver, avec pension. Les servantes gagnent entre \$5 et \$6 par mois.

## DUNDAS.

Il y a plusieurs fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$50 à \$60 l'acre pour les terres cultivées, et \$30 pour celles incultes; l'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, dont 60 à 100 défrichés. La valeur moyenne des améliorations sur une ferme de 100 acres est d'environ \$8,000. Le sol est principalement de

terre franche. Les principaux produits sont le blé, 15 boisseaux à l'acre; l'orge, 35; l'avoine, 40; les pois, 20; et le foin, 1½ à 2 tonnes par acre. Il y a de très grandes facilités pour l'élevage et l'eau est excellente et en abondance. Le bois de chauffage vaut de \$1.50 à \$2 la corde, et le bois de construction \$9 à \$18 les 1,000 pieds. On arrive facilement au marché, à l'église et à l'école. La moyenne des taxes ordinaires est d'environ \$12 pour 100 acres. Il y a une assez grande demande de main-d'œuvre à des prix variant de \$16 à \$20 par mois avec pension. Les servantes gagnent \$5 par mois. On a besoin de charpentiers.

## ESSEX.

On pourrait acheter quelques fermes dans ce comté à des prix variant de \$30 à \$60 l'acre pour les terres cultivées, et de \$20 à \$30 pour celles incultes; l'étendue moyenne des fermes est de 50 à 200 acres, dont les deux tiers environ défrichés. Le sol varie entre la marne sableuse et l'argile. Les principaux produits sont le blé, 25 à 35 boisseaux; l'orge, 35 à 40; l'avoine, 40 à 50; les pois, 20 à 30; les navets, 300 à 500; et le foin, 1 à 3 tonnes l'acre. Il y a de très grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en abondance. Le bois de chauffage vaut de \$1 à \$3 la corde, et le bois de construction \$10 à \$25 par 1,000 pds. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes ordinaires sont de \$20 à \$40 par année pour une ferme de 100 acres. Dans cinq townships de ce comté il y a des taxes spéciales (qui finissent en 1891) d'environ \$10 pour 100 acres de terre cultivée. La main-d'œuvre est en assez grande demande, à des gages de \$16 à 20 par mois en été et de \$12 à 15 en hiver, avec pension. Les servantes obtiennent de \$5 à \$5 par mois.

## ELGIN.

On pourrait acheter quelques fermes dans ce comté à des prix variant de \$30 à \$70 par acre pour les terres cultivées, et de \$15 à \$30 pour celles incultes; la grandeur moyenne des fermes est de 100 acres, dont 60 à 80 défrichés. La valeur des améliorations sur une ferme est de \$300 à \$1,500. Le sol est généralement de la terre franche. Les principaux produits sont le blé, 20 à 30 boisseaux l'acre; l'orge, 20 à 25; les racines, 250 à 300; et le foin, 1½ à 2 tonnes l'acre. Il y a de grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en abondance. Le bois de chauffage se vend de \$1.25 à \$2.50 la corde, et le bois de construction de \$10 à \$30 les 1,000 pds. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes ordinaires, y compris les cotisations d'école, sont de \$18 à \$35 pour une ferme de 100 acres. Il y a des taxes spéciales qui se termineront dans à peu près 12 ans, au montant d'environ \$5 pour 100 acres additionnels. Il y a une bonne demande de main-d'œuvre à des gages de \$15 à \$20 par mois en été, et de \$10 à \$12, avec pension, en hiver. Les servantes gagnent de \$6 à \$8. Quelques charpentiers trouveraient de l'ouvrage.

## FRONTENAC.

On pourrait acheter des fermes dans ce comté à des prix variant de \$15 à \$50 l'acre pour les terres cultivées et de \$10 à \$20 pour celles incultes. Dans une partie de ce comté, les colons de bonne foi peuvent obtenir des octrois de terre gratuits. L'étendue des terres varie entre 50 et 200 acres, dont les deux tiers environ défrichés. La valeur moyenne des améliorations sur une ferme de 100 acres est de \$600 à \$800. Les principaux produits sont le blé, 20 boisseaux; l'orge, 30 à 40; les pois, 18 à 25; l'avoine 30 à 35; et le foin 1 à 1½ tonne par acre. Il y a de grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en abondance. Le bois est en quantité à \$2.50 et \$4 la corde, et le bois de construction à \$6.50 et \$20 par 1,000 pds. L'école et l'église sont de facile accès. Dans cette partie en arrière du comté le commerce du bois de construction offre un marché avantageux. La moyenne des taxes sur une ferme ordinaire de 100 acres s'élèverait à environ \$15 par année. Il y a aussi une taxe spéciale qui ajoute à peu près \$2 aux précédentes, qui durera 28 ans, et dont le produit servira à aider aux chemins de fer. La demande de main-d'œuvre est considérable à des gages de \$15 à

\$20 par mois en été et de \$10 à \$12 en hiver, avec pension ; les cantonniers gagnent \$1.50 par jour sans la pension. Les servantes ont \$3 à \$5 par mois sans la pension.

## GREY.

Il y a un nombre considérable de fermes à vendre dans ce comté à des prix variant de \$25 à \$70 l'acre pour les terres cultivées et de \$5 à \$20 pour celles incultes. L'étendue des fermes varie de 50 à 200 acres, dont les deux tiers environ défrichés, et les améliorations sur une ferme de 100 acres valent entre \$200 et \$1,500. Les principaux produits sont le blé, 15 à 24 boisseaux l'acre ; l'orge, 20 à 30 ; l'avoine, 30 à 50 ; les navets 200 à 300 ; et le foin, 1 à 2 tonnes par acre. Les fruits de toutes espèces viennent très bien dans ce comté. Les facilités pour l'élevage sont considérables. L'eau est en abondance. Le bois de chauffage se vend \$1.75 à \$3.50 la corde. La pruche (bois de construction) vaut de \$6 à \$8, et le pin \$10 à \$25 les 1,000 pds. Les taxes ordinaires s'élèvent à \$15 sur une ferme de 100 acres, et dans cinq comtés il y a une taxe spéciale qui durera 9 ans, et qui leur ajoute environ \$9. La demande de main-d'œuvre est grande à des gages de \$20 à \$25 par mois en été et \$10 à \$14 en hiver, avec pension. Les servantes gagnent de \$4 à \$6 par mois, avec pension. On arrive facilement au marché, à l'église et à l'école.

## GLENGARRY.

Il y a très peu de fermes à vendre dans ce comté. Les prix varient de \$30 à \$60 l'acre pour les terres cultivées. L'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, et la valeur des améliorations sur une ferme ordinaire de \$1,200 à \$3,000. On dit que le sol est généralement bon. Les principaux produits sont le blé, 15 à 20 boisseaux à l'acre ; les pois, environ 30 ; et le foin 1½ tonne par acre. Il y a de très grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en abondance. Le bois vaut de \$1.50 à \$2.50 la corde. Le marché, l'église et l'école sont d'assez facile accès. La moyenne des taxes pour une ferme de 100 acres est de \$15. Il y a une taxe spéciale qui expirera en 1891, mais dont le montant annuel n'est pas donné, qui servira à aider à la construction de chemins de fer dans le township de Lochiel. Il y a une grande demande de servantes à des gages de \$4 à \$7 par mois avec pension. La demande d'artisans est très limitée.

## GRENVILLE.

Il y a très peu de fermes à vendre dans ce comté. Les prix varient de \$20 à \$50 l'acre pour les terres cultivées, et de \$10 à \$30 pour celles non cultivées. L'étendue des fermes est de 50 à 150 acres, dont les deux tiers défrichés. Le sol varie entre la marne sablonneuse et la terre argileuse. Les principaux produits sont le blé, 15 à 20 boisseaux l'acre ; l'orge, 30 à 40 ; l'avoine, 35 à 50 ; les pois, 20 ; le seigle, 20 ; et le foin 1½ à 2 tonnes par acre. L'élevage peut se faire assez facilement. Il y a abondance d'eau. Le bois de chauffage vaut \$1.50 à \$3 la corde, et le bois de construction \$3 par 1,000 pieds. Le marché, l'école et l'église sont de facile accès. Les taxes ordinaires équivalent à \$15 pour une ferme de 100 acres. Les gages de la main-d'œuvre sont de \$16 à \$20 par mois en été, et de \$12 à \$13 en hiver, avec pension. Les servantes obtiennent de \$4 à \$3 par mois. La demande d'artisans n'est pas considérable.

## HALDIMAND.

Il y a quelques fermes à vendre dans ce comté, principalement dans les townships de Walpole, Seneca et Cayuga—toutes des fermes cultivées—à des prix variant de \$25 à \$50 l'acre. L'étendue des fermes est entre 50 et 200 acres, dont la moitié ou les deux tiers défrichés. Les améliorations valent de \$1,000 à \$3,000 sur une ferme ordinaire de 100 acres. Le sol est une riche terre argileuse. Les principaux produits sont le blé, 15 à 30 boisseaux l'acre, l'orge, 20 à 40 ; les pois, 18 à 25 ; l'avoine, 30 à 50 ; et le foin, 1 à 3 tonnes par acre. Le blé-d'inde est le produit principal, et il y a

un verger sur chaque ferme. Il y a de grandes facilités pour l'élevage et l'eau est en abondance. Le bon bois de chauffage vaut \$2.50 à \$3.50, et le bois de construction \$10 à \$30 les 1,000 pieds, selon l'espèce. Le marché, l'école et l'église sont de facile accès; on y arrive aussi par chemin de fer. Les taxes varient entre \$18 et \$20 par année pour une ferme de 100 acres. La demande pour les journaliers et les artisans n'est pas considérable; les gages en été sont de \$15 à \$20 par mois, et à l'année, \$12 à \$15, avec pension; les servantes gagnent de \$75 à \$100 par année.

#### HALIBURTON

Est un comté provisoire près des trois grands districts à concessions gratuites d'Ontario, qui contient un nombre considérable de fermes à vendre. Elles sont presque toutes incultes ou partiellement défrichées et valent environ \$5 l'acre. L'étendue des fermes est de 100 à 200 acres, avec éclaircies de 20 à 30. Le sol est principalement une riche terre sablonneuse. Les produits et le rapport par acre sont: le blé, 12 à 15 boisseaux; l'avoine, 20 à 40; l'orge, 20 à 25; les pois, 20 à 25; les navets, 100 à 500; le sarrasin, 20 à 40; les pommes de terre, 50 à 150; les betteraves, 100 à 500; et le foin 1 à 1½ tonne par acre. Il y a de grandes facilités pour l'élevage et l'eau est en abondance. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès, si on considère le récent établissement et l'organisation du comté. Il existe une taxe qui expirera en 1896 pour un boni à un chemin de fer. La demande pour main-d'œuvre est très limitée—les bucherons gagnent de \$18 à \$28 par mois, avec pension.

#### HALTON.

Quelques fermes cultivées à vendre, 100 acres, dont à peu près 80 défrichés; elles valent de \$45 à \$55 l'acre. La grandeur des fermes varie entre 50 et 200 acres. La valeur des améliorations sur une ferme ordinaire de 100 acres est de \$1,000 à \$2,000. Le sol est généralement de la terre sableuse et de la terre franche, et ses produits le blé, 25 boisseaux par acre; l'orge 30; l'avoine 40; les pois, 20; les navets, 300, et le foin, 1½ tonne à l'acre. L'élevage est très limité. L'eau est abondante. Il y a assez de bois de chauffage, aux prix de \$3.50 pour le bois dur, et \$1.50 à \$2.00 pour le bois mou; le bois de construction vaut de \$10 à \$30 les 1,000 pds. Le marché, l'église, l'école et le chemin de fer sont de facile accès. Les taxes ordinaires pour une ferme de 100 acres sont de \$20 par année; la taxe pour boni au chemin de fer est de \$5 à \$5.50. On demande des servants et servantes, principalement les dernières. Les domestiques gagnent \$20 par mois l'été, ou \$15 à \$18, à l'année, avec pension. Les servantes obtiennent de \$5 à \$8 par mois à l'année, mais les immigrants inaccoutumés au travail n'obtiendraient pas ces prix la première année. On ne devrait pas conseiller d'immigrer aux gens mariés ayant de jeunes familles et pas de capital.

#### HURON.

Il y a un assez grand nombre de fermes cultivées à vendre dans ce comté à des prix variant entre \$30 et \$70 l'acre. L'étendue des fermes est de 50 à 100 acres, dont environ 40 défrichés sur les petites et 80 sur les plus grandes. Le terrain inculte vaut \$20 à \$25 l'acre. La valeur des améliorations est de \$1,000 à \$2,500. Les produits et le rapport sont le blé, 15 à 40 boisseaux par acre; l'orge, 30; l'avoine, jusqu'à 60; les navets, 500; et le foin 1 à 2 tonnes l'acre. Il y a de grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en général en abondance. Le bois de chauffage est en abondance à \$2.25 et \$3.00 pour le bois dur; le bois de construction vaut de \$7 à \$20 les 1,000 pds. Il y a de très grandes facilités d'accès au marché, à l'église et à l'école. Les taxes annuelles ordinaires sont de \$25 à \$45 pour une terre cultivée; il y a aussi une petite taxe à payer pour boni au chemin de fer qui expirera dans deux ans. Les journaliers et les servantes sont en demande. Les journaliers gagnent \$16 à \$25 par mois en été, avec pension, ou de \$13 à \$15 par mois à l'année. Les servantes ont de \$5 à \$7 par mois. La demande pour artisans n'est pas grande. Un rapport du township d'Osborne, dit qu'une trentaine de jeunes gens robustes pourraient trouver de l'emploi



comme garçons de ferme dans l'espace de 24 heures. Le rapport recommande que cela soit communiqué aux agents d'immigration.

## HASTINGS.

Il y a quelques fermes à vendre dans ce comté à des prix variant entre \$10 et \$75 l'acre pour les terres cultivées, et \$2 à \$25 pour les terres incultes. Une partie de ce comté se trouve dans le district des concessions gratuites, et on peut obtenir des terres dans le township de Wicklow. L'étendue des terres varie de 50 et 200 acres, dont environ 20 à 100 défrichés. La valeur des améliorations sur une ferme ordinaire de 100 acres est de \$200 à \$1,000. Le sol varie entre la terre sablonneuse et la terre argileuse. Les principaux produits sont le blé, 15 à 25 boisseaux l'acre; l'orge, 20 à 40; les pois, 15 à 25; l'avoine, 25 à 50; et le foin, 1 à 2 tonnes par acre. Il y a de très grandes facilités pour l'élevage, et l'eau est en abondance et excellente. Le bois de chauffage vaut entre \$1.50 et \$5 la corde; le bois de construction se vend de \$7 à \$15 les 1,000 pds. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes sont d'environ \$20 pour une ferme de 100 acres. La demande de main-d'œuvre est assez considérable à des prix variant entre \$18 et \$22 par mois en été, et entre \$14 et \$16 en hiver, avec pension. Les journaliers sur chemin de fer et dans les mines gagnent \$1.50 par jour, sans la nourriture. Les servantes gagnent \$4 à \$6 par mois. La demande pour artisans n'est pas forte.

## KENT.

Il y a un assez grand nombre de fermes à vendre et qui se sont vendues dans ce comté à des prix variant entre \$35 et \$60 l'acre. Très peu de terres incultes dans ce comté. L'étendue des fermes est de 100 acres, très bien défrichées généralement. La valeur des améliorations varie entre \$500 et \$3,000. Le sol se compose d'une riche terre franche et en quelques endroits de terre sableuse. Les principaux produits et leur rapport sont le blé d'automne, 25 boisseaux à l'acre; l'orge 20 à 30; l'avoine 30 à 50; le blé-tonde est très cultivé, le foin 1½ tonne à l'acre. Il y a des facilités supérieures pour l'élevage. L'eau est en abondance. Le bois de chauffage est en grande quantité et se vend \$2.40 à \$3.00 la corde; le bois de construction est aussi en abondance et vaut de \$10 à \$20 les 1,000 pieds. Le marché, l'église, l'école et les chemins de fer sont de facile accès. La moyenne de la taxe ordinaire annuelle sur une ferme de 100 acres est de \$25 à \$80. Pas de taxes spéciales. La demande de main-d'œuvre et de servantes est considérable; les hommes capables gagnent environ \$20 par mois l'été, ou \$200 à l'année; les servantes ont de \$6 à \$9 par mois. On n'a pas besoin d'artisans en général, mais quelques forgerons et charpentiers trouveraient de l'emploi.

## LAMBTON.

Un grand nombre de fermes à vendre à des prix variant de \$10 à \$60, jusqu'à \$70. L'étendue moyenne des fermes est de 1,000 acres, dont la moitié ou les deux tiers défrichés. Les améliorations valent entre \$1,000 et \$3,000. Le sol est principalement de la marne argileuse variant entre la terre franche et la terre sableuse. Principaux produits: blé d'automne, rapport de 15 à 25 boisseaux par acre; orge, 15 à 30; avoine, 20 à 60; pois, 10 à 30; foin, 1 à 3 tonnes; le maïs, les pommes de terre et les fruits sont aussi cultivés. Il y a de grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en abondance. Le bois de chauffage se vend de \$2 à \$8.50 la corde; le bois de construction est abondant et vaut de \$7 à \$25, selon l'essence et la qualité. Les marchés, les églises, les écoles et les chemins de fer sont de facile accès. Les taxes ordinaires sont de \$20 à \$25 pour une ferme de 100 acres. La demande de servants et servantes est considérable. Les gages sont de \$15 à \$25 par mois en été, avec pension, \$10 à \$15 en hiver, ou de \$150 à \$200 par année. Les servantes obtiennent \$6 à \$10 par mois. La demande d'artisans n'est pas considérable.

## LEEDS.

Il y a quelques fermes à vendre dans le township vis-à-vis Leeds et Lansdowne, à des prix variant de \$35 à \$50 l'acre pour les terres améliorées, et \$25 pour celles incultes. L'étendue moyenne, 100 acres. Valeur des améliorations, de \$1,000 à \$3,000. Sol: argile, terre argileuse, et marne sablonneuse. Les principaux produits sont l'orge, l'avoine et ceux de la laiterie; le rapport moyen, par acre, est de blé, 20 boisseaux; d'orge, 40; de pois, 20; d'avoine, 30; de maïs, 70; de pommes de terre, 150; de navets, 300. Le foin donne à peu près 2 tonnes l'acre. Il y a de grandes facilités pour l'élevage. L'eau est bonne et en abondance. Le bois de chauffage est en quantité suffisante à environ \$3 la corde; le bois de construction (pruche) vaut \$10, et le pin de \$10 à 20 les 1,000 pieds. Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes ordinaires et spéciales sont, en moyenne, de \$20 pour une ferme de 100 acres. Les domestiques et les servantes sont en grande demande. Les journaliers gagnent de \$16 à \$20 par mois en été et de \$10 à \$15 en hiver, avec pension. Les servantes ont de \$4 à \$8 par mois. On n'a pas besoin d'artisans en général, mais des selliers, des voituriers et des forgerons trouveraient de l'emploi dans quelques sections.

## LANARK.

Quelques fermes à vendre à des prix variant entre \$10 et \$50 l'acre. L'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, bien cultivés généralement; il y a très peu de terres incultes à vendre. Le sol se compose d'argile, de terre argileuse et de marne sablonneuse.

Les principaux produits sont le blé d'automne, d'un rapport de 15 à 25 boisseaux l'acre; le blé du printemps, 8 à 10; l'orge, 25 à 80; l'avoine, 30 à 50; le foin, 1 à 2 tonnes; les racines aussi, sont d'un bon rapport.

Les facilités pour l'élevage sont passables. L'eau est bonne et en abondance. Il y a quantité de bois de chauffage à \$2.50 et \$4.50 la corde; le bois de construction se vend de \$8 à \$20 les 1,000 pieds.

On arrive facilement au marché, à l'église et l'école. Les taxes ordinaires sont de \$10 à \$20 sur une ferme de 100 acres.

La demande de main-d'œuvre est modérée. Les journaliers gagnent de \$15 à \$22 par mois en été, avec pension, et \$14 en hiver. Les servantes gagnent \$5 à \$10 par mois. Il n'y a pas de demande d'artisans.

## LINCOLN.

Très peu de fermes à vendre dans ce comté. Les prix sont de \$30 à \$200 l'acre, selon la localité et les améliorations. L'étendue varie entre 50 et 60 acres, dont les quatre cinquièmes souvent sont défrichés. La valeur des améliorations est considérable et vaut de \$500 à \$7,000. Le sol est principalement de la marne argileuse, parsemée de terre sableuse, de terre noire et d'argile.

Les céréales, les légumes et divers fruits sont les principaux produits. Le blé donne 25 à 30 boisseaux à l'acre; l'orge, 30 à 40; l'avoine, 36 à 50; les navets, 300 et au-dessus; le foin, 1½ à 2 tonnes. Le rapport des pommes, pêches, poires, cerises et divers autres fruits est abondant. Il y a d'assez bonnes facilités pour l'élevage. L'eau est bonne et abondante. Il y a assez de bois de chauffage à \$2 et \$6 la corde; le bois de construction vaut de \$12 à \$40 par 1,000 pieds, selon l'essence; mais les deux espèces se font rares. Les facilités pour aller aux marchés, aux églises et aux écoles sont grandes. Les taxes sont de \$20 à \$40 pour une ferme de 100 acres. Les servantes et autres sont en grande demande. Les journaliers gagnent de \$15 à \$20 par mois en été, avec pension, et \$150 à \$250 par années. Les servantes ont de \$5 à \$6 par mois. Les bons ouvriers, charpentiers ou maçons, obtiennent du travail en arrivant.

## MIDDLESEX.

Les fermes se vendent entre \$20 et \$100 l'acre dans ce comté. L'étendue moyenne

des fermes est de 100 acres, dont les trois quarts défrichés. Les améliorations sont de qualité supérieure et valent de \$500 à \$5,000. La nature du sol—généralement très fertile—varie entre la terre sablonneuse et la marne argileuse. Les produits se composent des céréales, racines et fruits généralement cultivés en Canada. Le blé donne 25 à 30 boisseaux à l'acre; l'orge, 25 à 40; l'avoine, 25 à 50; les pois ne sont pas beaucoup cultivés à cause des pucerons; le foin, 1 à 2 tonnes. Les fruits viennent en abondance.

Les facilités pour l'élevage sont grandes et plusieurs personnes s'y adonnent. L'eau est bonne et en abondance.

Le bois de chauffage est en quantité suffisante et vaut \$2 à \$6 la corde. Le bois de service se fait rare et se vend de \$8 à \$50 les 1,000 pieds, selon l'espèce et la qualité.

On arrive au marché, à l'église et à l'école très facilement. Les taxes ordinaires sont de \$20 à \$35 pour une ferme de 100 acres.

Il y a une grande demande de domestiques et de servantes. Les hommes gagnent de \$16 à \$35 par mois en été, avec pension. Les servantes obtiennent de \$5 à \$9 par mois.

Les artisans ne sont pas en grande demande.

#### MONCK.

Très peu de fermes offertes en vente et à de très hauts prix—environ \$50 l'acre.

La grandeur des fermes est d'environ 100 acres, presque tous défrichés. Les améliorations sont considérables et il y a très peu de terres incultes.

Nature du sol, varié et fertile.

Principaux produits et rapports:

Blé, 20 boisseaux à l'acre; orge, 25; avoine, 50; foin, 1½ tonne.

L'élevage est facile.

L'eau est abondante.

Le bois de chauffage est en assez grande quantité, mais le bois de construction est rare.

Le marché, l'école et l'église sont de facile accès. Les taxes ordinaires sont de \$25 pour 100 acres.

Les servants ne sont pas en grande demande. Les journaliers gagnent environ \$18 par mois l'été, avec pension, et \$10 en hiver, ou environ \$150 par année.

Les artisans ne sont pas en demande cependant les charpentiers trouveraient de l'ouvrage.

#### MUSKOKA ET PARRY-SOUND.

Un grand nombre de fermes offertes en vente à des prix variant de \$4 à \$30 l'acre. L'étendue des fermes est de 100 à 200 acres, dont un sixième ou la moitié défriché. Les améliorations valent de \$100 à \$1,000. On donne des titres aux terres gratuitement dans ce district. Le sol varie entre la terre sablonneuse et la marne argileuse; quelques parties sont rocheuses. Les terres incultes se vendent \$1 et plus par acre. Les principaux produits sont les céréales et les racines.

Rapport par acre: blé, 10 à 30 boisseaux; orge, 20 à 30; avoine, 25 à 40; pommes de terres, 100 à 200; navets, 300 à 600; foin, 1 à 2 tonnes.

Ce district est très propre à l'élevage. L'eau est abondante et bonne.

Le bois de chauffage est en quantité et à bon marché. Le bois de construction est abondant et se vend à des prix raisonnables.

Le marché, l'église et l'école sont un peu de difficile accès, mais les chemins s'améliorent rapidement.

Les taxes ordinaires sont de \$5 en montant pour une ferme de 100 acres.

La demande est plus grande pour les servantes que pour les journaliers. Les domestiques gagnent de \$25 à \$30 par mois en été, avec pension, ou \$15 par mois à l'année. Les servantes obtiennent de \$5 à \$10. Il y a beaucoup d'emploi pour les bûcherons et les employés des scieries à des gages variant de \$20 à \$10 par mois.

Les charpentiers et les tonneliers trouveraient de l'emploi.

NORTHUMBERLAND.

Il y a un assez grand nombre de fermes à vendre dans ce comté à des prix variant entre \$20 et \$55 l'acre pour les terres cultivées; il y a très peu de terres incultes. L'étendue ordinaire des fermes est de 100 acres, dont environ les trois quarts défrichés. Les améliorations sur les fermes valent de \$1,000 à \$2,000. La nature du sol varie de la terre sableuse légère à la marne argileuse. Les principaux produits sont le blé, l'orge, les pois, l'avoine, le foin et les racines. Le rapport par acre : blé, 25 à 30 boisseaux; orge, 35 à 40; avoine, 30 à 50; navets, 400; foin, 1 à 2 tonnes. Il y a toutes les facilités possibles pour l'élevage. L'eau est abondante et excellente.

Le bois de chauffage est abondant et vaut de \$2 à \$3 la corde. Le bois de construction vaut de \$8 à \$15 les 1,000 pds.

Le marché, l'école et l'église sont de facile accès. Les taxes sont de \$12 à \$18 pour une ferme de 100 acres.

La main-d'œuvre est en grande demande; les journaliers gagnent de \$18 à \$20 par mois en été, avec pension, et environ \$15 en hiver; cependant la demande n'est pas considérable pour l'hiver. Les servantes gagnent de \$4 à \$6 par mois.

On n'a pas besoin de beaucoup d'artisans.

NORFOLK.

Plusieurs fermes à vendre dans ce comté à des prix variant entre \$15 et \$10 l'acre. Les améliorations valent généralement de \$1,000 à \$2,000. Le sol est en général de la terre franche légère. Les céréales, les racines et les fruits sont cultivés. Le rapport est, de blé, 15 à 40 boisseaux à l'acre; pois, 20 à 30; avoine, 30 à 50; navets, 200 à 400; le foin, 1½ tonne. Les facilités pour l'élevage sont grandes. L'eau est bonne et en abondance.

Il y a encore une grande quantité de bois debout, ce qui hausse la valeur des terres, et elles se vendent de \$30 à \$40 l'acre. Le bois de chauffage est abondant et vaut de \$1 à \$3.50 la corde. Le bois de construction est abondant et se vend à divers prix.

On arrive facilement au marché, à l'église et l'école.

Les taxes ordinaires sont de \$20 à \$25 sur une ferme de 100 acres.

La main-d'œuvre n'est pas en demande. Les domestiques gagnent de \$12 à \$20, avec pension, en été, et de \$26 à \$30 sans pension. On donne souvent \$200 par année avec logement et jardin, sans la nourriture, à un homme actif. On n'a pas beaucoup besoin de domestiques l'hiver. Les servantes gagnent de \$4 à \$6 par mois.

Les artisans ne sont pas en demande.

La laiterie est la principale industrie de ce comté.

COMTÉ D'ONTARIO.

Peu de fermes à vendre dans ce comté et celles offertes en vente valent de \$50 à \$100 l'acre. La superficie des fermes est généralement de 100 acres, dont la moitié ou les trois quarts défrichés. Valeur des améliorations de \$1,000 à \$3,000. Peu ou point de fermes incultes dans ce comté. Nature du sol, terre argileuse généralement. Les produits sont principalement les céréales et les racines; le rapport par acre est, de blé, 20 à 40 boisseaux; d'orge, 30 à 40; d'avoine, 40 à 50; de pois, 25 à 40; de foin, 1 à 3 tonnes.

Il y a de très grandes facilités pour l'élevage. L'eau est bonne et en abondance.

Bois : L'approvisionnement de bois de chauffage et de construction est en quantité suffisante. Le bois de chauffage vaut de \$1.50 à \$3.50 la corde. Le bois de construction se vend selon l'essence et la qualité.

Marché, église et école de facile accès. Taxes ordinaires \$20 à \$33 pour une ferme de 100 acres. Il y a une légère taxe dans certains townships pour aider aux chemins de fer.

La demande de main-d'œuvre n'est pas considérable. Les garçons de ferme gagnent de \$15 à \$25 par mois en été, avec pension; en hiver \$10 à \$15. Les servantes obtiennent de \$5 à \$10.

On n'a pas besoin d'artisans.

#### OXFORD.

Il n'y a pas beaucoup de fermes à vendre dans ce comté; les prix sont \$10 à \$100 par acre. L'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, dont les deux tiers environ défrichés. Valeur des améliorations de \$500 à \$4,000. Très peu de terres incultes dans ce comté.

Le sol varie entre la terre franche et la marné sablonneuse, et est très fertile. Les produits sont les céréales, les racines et les fruits en général. Rapport: blé, 20 à 80 boisseaux l'acre; orge, 25 à 35; avoine, 35 à 50; navets, 500; foin, 1½ à 2 tonnes. De plus, la laiterie est une des principales industries.

L'élevage est très facile.

L'eau est bonne et en abondance.

Le bois de chauffage et de construction est en quantité suffisante. Le premier vaut de \$2 à \$4 la corde, et l'autre de \$12 à \$25 par 100 pieds, selon l'essence et la qualité.

Le marché, l'église et l'école sont de facile accès. Les taxes ordinaires sont de \$16 à \$24 par année pour une ferme de 100 acres; il y a aussi dans certains townships une taxe se terminant dans 11 ans, de \$3.50 à \$12, pour aider aux chemins de fer.

On a un grand besoin de main-d'œuvre, spécialement de servantes. Les domestiques gagnent de \$16 à \$20 par mois, avec pension en été, ou \$180 par année.

Les servantes gagnent de \$6 à \$8 par mois, à l'année.

Les artisans ne sont pas en grande demande.

#### PRESCOTT.

Il y a quelques fermes à vendre dans ce comté et elles se vendent très rapidement. Elles valent de \$20 à \$50 l'acre; l'étendue ordinaire des terres est de 100 acres, dont la moitié ou les trois quarts défrichés. La valeur des améliorations est en moyenne de \$1,500. Les terres incultes sont rares. La nature du sol est de la terre sablonneuse et de la marné argileuse graveleuse. Les principaux produits sont les céréales et racines canadiennes ordinaires, avec un rapport: de blé, 10 à 20 boisseaux à l'acre; orge, 25 à 30 boisseaux; avoine, 30 à 35 boisseaux; navets, bon rapport; foin, une à deux tonnes.

Il y a d'assez bonnes facilités pour l'élevage.

L'eau est bonne et abondante.

Le bois de chauffage est en quantité suffisante et vaut \$1.50 à \$4 la corde; le bois de construction se vend de \$7 en montant les 1,000 pieds.

Il y a d'excellentes facilités pour aller au marché.

Les taxes ordinaires sont de \$10 à \$25 pour une ferme de 100 acres.

Les servantes sont en assez grande demande. Les domestiques gagnent de \$18 à \$26 par mois en hiver, ou de \$172 à \$240 à l'année.

Les servantes gagnent de \$4 à \$10 par mois.

On n'a pas besoin d'artisans.

#### PEEL OU CARDWELL.

Il n'y a presque plus de fermes à vendre dans ce comté. Les prix varient de \$40 à \$60 l'acre. L'étendue ordinaire des fermes est de 100 acres, dont environ les trois quarts défrichés. Les améliorations valent de \$2,000 à \$4,000. Pas de terres incultes à vendre. Nature du sol, généralement de la terre argileuse. Les principaux produits sont les céréales ordinaires et les racines, avec le rapport suivant par acre: blé, 25 boisseaux; orge, 30 à 35; pois, 20 à 30; avoine, 35 à 50; foin, 1 à 2 tonnes.

Il y a d'assez grandes facilités pour l'élevage.

L'eau est bonne et en abondance.

Le bois de chauffage se fait rare et vaut \$3.50 à \$4 la corde. Le bois de construction se vend de \$8 à \$14 les 1,000 pieds.

On arrive facilement au marché, à l'église, à l'école et au chemin de fer.

Les taxes ordinaires sont de \$15 à \$20 pour une ferme de 100 acres. Il y a une taxe spéciale de \$7 à \$9 pour les chemins de fer, dans quelques townships.

Il y a une assez bonne demande pour des journaliers et des servantes. Les journaliers gagnent de \$16 à \$22 par mois en été, ou \$150 à \$200 à l'année; les servantes ont de \$5 à \$8 par mois.

La demande d'artisans est très limitée, principalement pour les charpentiers.

#### COMTÉ DE PRINCE-EDOUARD.

Pas beaucoup de fermes à vendre dans ce comté. Celles à vendre valent de \$30 à \$100 l'acre. Étendue ordinaire, 100 acres dont environ les trois quarts ou les quatre cinquièmes défrichés. Valeur des améliorations de \$1,000 à \$2,500. Pas de terres incultes à vendre. Sol, principalement de l'argile, et çà et là graveleux. Principaux produits, blé, orge, seigle, blé-d'inde, pommes de terre et houblon. Rapport: blé, 20 boisseaux à l'acre; orge, 30; avoine, 35; navets, 200; foin, 1½ tonne.

Grandes facilités pour l'élevage.

L'eau est généralement en abondance.

Il y a assez de bois de chauffage et il vaut généralement de \$1 à \$4 la corde. Le bois de construction se vend facilement à \$10 et \$20 les 1,000 pieds.

Le marché, l'église et l'école sont de très facile accès.

Les taxes sont de \$10 à \$25 pour une ferme de 100 acres.

Les journaliers ne sont pas en grande demande—quelques-uns trouveront de l'emploi à des prix raisonnables. Les gages sont de \$15 à \$20, avec pension, en été, ou environ \$15 par mois à l'année. Les servantes gagnent \$5 par mois.

La demande pour artisans n'est pas considérable.

#### PETERBOROUGH.

Quelques fermes à vendre à \$30 et \$80 l'acre. L'étendue moyenne des fermes est de 100 acres, dont à peu près 65 à 80 défrichés. Les améliorations valent de \$500 à \$2,000. Il y a quelques terres à titre de concession gratuite en arrière du comté—il y a très peu de terres cultivées au sud du comté. Nature du sol: terre argileuse et marno sableuse; parties des terres sont quelque peu rocheuses. Les principaux produits sont les céréales et les racines; rapport par acre: blé, 20 à 30 boisseaux; orge, 20 à 40; avoine, 25 à 50; pois, 20 à 25; foin, 1 à 3 tonnes; navets, 300 à 500.

Grandes facilités pour l'élevage.

Eau bonne et abondante.

Le bois de chauffage est en abondance et vaut de \$1.90 à \$4 la corde; le bois de construction se vend de \$9 à \$20 par 1,000 pieds.

Le marché, l'église et l'école sont de facile accès dans la partie sud du comté; les taxes ordinaires sont de \$5 dans les nouveaux townships, jusqu'à \$30 dans les vieux pour une ferme de 100 acres.

La demande de journaliers n'est pas grande; on a plus besoin de servantes. Les journaliers gagnent de \$15 à \$24 par mois, avec pension, en été. On a besoin d'un grand nombre de bucheons pour l'hiver aux gages de \$20 à \$35 par mois.

Pas besoin d'artisans.

#### PERTH.

Quelques fermes à vendre dans ce comté, de \$20 à \$80 l'acre; étendue moyenne des fermes, 100 acres, dont la moitié ou les trois quarts défrichés. Valeur des améliorations, de \$1,000 à \$3,000. Pas de terres incultes dans le comté. Nature du sol:

terre argileuse de belle qualité. Produits généraux : céréales, racines et fruits ; rapport par acre : blé, 15 à 30 boisseaux ; orge, 25 à 45 ; avoine, 35 à 50 ; pommes de terre, 100 ; foin, 1½ à 2 tonnes. Grandes facilités pour l'élevage. L'eau est en abondance.

Le bois de chauffage est en quantité suffisante et vaut de \$2 à \$4 la corde. Le bois de construction se vend à divers prix, selon l'essence.

Le marché, l'église et l'école sont de très facile accès. Taxes ordinaires, \$23 à \$33 pour une ferme de 100 acres, il y a une taxe spéciale pour boni au chemin de fer dans quelques townships, de \$11 par année.

Les journaliers sont en grande demande. Les hommes gagnent \$18 à \$24 par mois en été, avec pension, et \$10 à \$16 en hiver. Les servantes obtiennent \$4 à \$8 par mois.

Pas besoin d'artisans.

#### RENFREW.

Certain nombre de fermes à vendre dans ce comté à des prix variant de \$6 à \$30 l'acre. Grandeur moyenne des terres, 100 acres, dont la moitié ou les trois quarts défrichés. Les améliorations valent de \$500 en montant ; les terres incultes se vendent de \$1 à \$10 l'acre. Nature du sol—terre argileuse et sablonneuse, et souvent graveleuse. Principaux produits, céréales ordinaires et racines ; rapport par acre, blé, 10 à 30 boisseaux ; avoine, 20 à 40 ; pois, 18 à 20 ; seigle, 20 ; orge, 20 à 25 ; pommes de terre, 100 ; navets, 500 ; foin, 1 à 3 tonnes.

Grandes facilités pour l'élevage.

Bonne eau et en abondance.

Le bois de chauffage et de construction abondent ; le premier se vend de \$1.50 à \$3 la corde ; le dernier vaut \$6 en montant par 1,000 pds.

On arrive facilement au marché, à l'église et l'école.

Les taxes ordinaires sont de \$8 à \$20 par ferme de 100 acres. Dans les townships d'Admaston et Horton il y a une taxe spéciale de \$1.20 comme boni au chemin de fer, qui expirera en 1892.

La demande de journaliers est assez considérable ; les gages sont de \$20 à \$26 par mois en été, ou de \$12 à \$20 à l'année. Les servantes sont demandées et gagnent de \$5 à \$8 par mois.

On aurait besoin de forgerons, charrons, charpentiers et cordonniers.

Beaucoup de travail pour les bucherons aux gages de \$20 à \$45 par mois avec pension.

#### RUSSELL.

Il y a peu ou point de fermes cultivées à vendre dans ce canton. Les terres à bois se vendent de \$5 à \$10 l'acre, et il en coûte de \$10 à \$15 pour le défrichage.

Principaux produits, avoine et céréales en général ; moyenne du rapport par acre, blé, 10 boisseaux ; orge, 15 ; pois, 15 ; avoine, 20 ; foin 1 tonne.

Très propre à l'élevage.

Eau bonne et abondante.

Bois de chauffage et de construction en quantité suffisante.

Marchés, églises et écoles de facile accès.

Taxes ordinaires, de \$15 par ferme de 100 acres.

Les domestiques et servantes ne sont pas en demande. Les journaliers gagnent environ \$20 par mois avec pension, les servantes ont \$4 par mois.

On n'a pas besoin d'artisans.

#### SIMCOE.

Il y a un grand nombre de fermes à vendre dans ce comté aux prix de \$10 à \$60 l'acre. L'étendue moyenne des terres est de 100 acres, dont un tiers ou les deux tiers défrichés ; les améliorations valent de \$800 à \$3,500. Le sol se compose de terre sableuse et d'argile, et en quelques endroits il est pierreux. Les produits sont

les céréales, les racines et le foin; le rapport par acre est, de blé, 18 à 25 boisseaux, avoine, 30 à 50; orge, 30 à 35; pois, 20 à 35; foin, 1 à 1½ tonne; les racines viennent en abondance.

Il y a de grandes facilités pour l'élevage.

L'eau est bonne et en abondance.

Le bois de chauffage vaut entre \$1.50 et \$3.

Le bois de construction se vend de \$5 à \$12 par M.

Le marché, l'église et l'école sont de facile accès.

Les taxes ordinaires sont de \$12 à \$20 pour une ferme de 100 acres.

La demande de journaliers est modérée.

Les bûcherons gagnent de \$18 à \$35 par mois. Les journaliers ont \$15 à \$20, ou \$180 à \$200 par année, avec pension.

Les servantes obtiennent de \$4 à \$8 par mois.

On n'a pas besoin d'artisans—quelques constructeurs trouveraient de l'emploi.

#### STORMONT.

Peu de fermes à vendre dans ce comté. Les prix sont de \$15 à \$40 l'acre. La valeur des améliorations varie de \$500 à \$1,500. Très peu de terres incultes. Nature du sol, terre argileuse, marne sableuse et un peu de terre graveleuse. Les produits et le rapport par acre sont : blé, 15 à 25 boisseaux; orge, 20 à 30; pois, 20 à 30; avoine, 25 à 50; foin, 1½ à 3 tonnes.

Grandes facilités pour l'élevage.

Eau en quantité suffisante.

Le bois de chauffage et de construction en assez grande quantité—prix, bois de chauffage, \$1.50 à \$3.50; bois de construction, \$8 à \$20 par M.

Marché, église et école de facile accès.

Taxes ordinaires, \$10 à \$20 par ferme de 100 acres.

Ouvriers et servantes, en demande.

En été les ouvriers obtiennent de \$15 à \$20 par mois, avec pension, et les servantes de \$4 à 6 par mois.

Pas de demandes d'artisans.

#### VICTORIA.

Un nombre considérable de fermes à vendre, à des prix variant de \$5 à \$50 l'acre. Etendue moyenne, 100 acres, dont ¼ à ½ défrichés. Valeur des améliorations, \$500 et plus. Nature du sol, très variable : de rocheux, sablonneux et spongieux à une glaise sèche et sablonneuse. Principaux produits et rendement par acre : blé, 15 à 30 boisseaux; orge, 20 à 35; avoine, 35 à 50; pois, 20 à 35; foin, 1½ tonne.

On s'occupe beaucoup de l'élevage des bestiaux.

Eau, bonne et abondante.

Combustible et bois de charpente, abondants.

Bois de chauffage, \$1.50 à \$4.00 la corde; bois de construction, \$8 par mille et plus.

Facilité d'accès au marché, à l'église, à l'école et au chemin de fer, excellente.

Taxes ordinaires, \$10 à \$25 par ferme de 100 acres.

Ouvriers, en bonne demande, avec gages de \$15 à \$30 par mois, y compris la pension en été, ou de \$13 à \$17 par mois à l'année. Les servantes sont rares et reçoivent de \$5 à \$7 par mois.

De bons avantages sont offerts à certains artisans.

#### WENTWORTH.

Pas beaucoup d'offres de fermes dans ce comté. Les prix varient de \$40 à \$200 l'acre pour les fermes améliorées; il n'y en a pas d'autres dans le comté. Dimension générale des fermes, 100 acres, presque tout défrichés. Sol, bon, mais très variable; il est surtout formé de glaise. Les principaux produits sont le foin, les racines et les grains ordinaires dont le rendement par acre est comme suit : blé, 17 à 30 boisseaux;



orge, 25 à 35 ; avoine, 30 à 50 ; foin, 1 à 3 tonnes ; navets, rendement abondant. Facilités pour l'élevage des bestiaux, excellentes. Approvisionnement de bonne eau, suffisant. Bois de chauffage devient rare et se vend de \$2 à \$5 la corde. La houille est en grand usage. Hausse dans le prix du bois de construction qui se vend \$10 par M. et plus. Voies de communication des plus faciles avec le marché, l'école, l'église, le chemin de fer, etc., la ville d'Hamilton (35,000) se trouvant dans le comté et donnant plus de valeur aux fermes. Les taxes varient de \$16 à \$25 par ferme de 100 acres. Assez bonne demande de domestiques, surtout de servantes ; les hommes obtiennent de \$16 à \$22 par mois en été, de \$10 à \$14 en hiver, ou de \$12 à \$18 par mois à l'année, avec pension ; les femmes, de \$5 à \$8 avec pension. Pas de demandes spéciales d'artisans dans le comté.

## WELLINGTON.

Un nombre considérable de fermes à vendre dans quelques localités, à des prix variant de \$20 à \$75 l'acre. Dimension moyenne des fermes, 100 acres, avec beaucoup de défrichement et d'améliorations. Très peu de fermes non-améliorées. Sol, principalement composé de sable et de glaise. Les produits sont les grains, racines, etc., ordinaires. Le blé d'automne donne de 15 à 35 boisseaux par acre ; l'orge, de 20 à 35 ; l'avoine, de 30 à 50 ; les pois, de 20 à 30 ; le foin, de 1½ à 2 tonnes. Abondance d'excellente eau. Le bois combustible devient rare et se vend \$2 à \$4 la corde. Le bois de construction, de \$8 en montant. Superbes facilités de communication avec le marché, l'église et le chemin de fer. Les taxes sur les fermes de dimension moyenne varient de \$15 à \$25, avec, dans une municipalité, une taxe spéciale de \$6.50 par année et devant cesser dans onze ans, à titre de bonus au chemin de fer. Faible demande de serviteurs des deux sexes : les hommes reçoivent de \$15 à \$22 par mois en été et de \$10 à \$15 en hiver ou environ \$160 par année, avec pension ; les femmes reçoivent de \$5 à \$8 par mois. La demande d'artisans est assez bien fournie.

## WELLAND.

Quelques fermes à vendre dans ce voisinage, à des prix variant de \$30 à \$100 de l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres, dont les ¾ ou ¼ défrichés. Très peu de terres non-améliorées dans le comté. En général, les améliorations sont importantes et considérables. Sol principalement composé d'argile et de glaise. Les principaux produits sont les grains, légumes, racines et fruits ordinaires ; magnifique district pour la culture des fruits. Rendement, à peu près comme suit : Blé, de 15 à 25 boisseaux par acre ; orge, de 15 à 30 ; avoine, de 30 à 40 ; pois, de 15 à 20 ; foin, de 1 à 3 tonnes. Ce comté est très favorable pour l'élevage des bestiaux. Eau, bonne et suffisante. Le bois de chauffage devient rare, et rapporte de \$1 à \$4.50 la corde, selon la qualité. Bois de construction, de \$10 à \$20 par 1000 pieds. Les meilleures facilités possibles pour aller aux marchés, aux écoles, églises et chemins de fer. Les taxes sur les fermes de moyenne grandeur, avec améliorations passables, sont de \$15 à \$25. Demande de serviteurs des deux sexes, modérée : les hommes reçoivent de \$16 à \$20 par mois en été, de \$8 à \$15 en hiver, ou de \$150 à \$200 par année, avec pension. Quelquefois les hommes mariés reçoivent le logement et le chauffage gratuitement, mais pas la pension, et \$250 par année ; les servantes reçoivent de \$4 à \$8 par mois, avec pension. Pas de demande spéciale d'artisans.

## WATERLOO.

Pas un très grand nombre de fermes à vendre, les prix étant élevés, de \$50 à \$90 l'acre. Dimension générale des fermes, environ 100 acres dont ¾ défrichés. En général, les améliorations sont importantes. Les terres à bois se vendent aussi cher que les terres défrichées modérément améliorées. Sol, partie argileux et partie sablonneux. Les grains, racines, fruits, etc., ordinaires sont cultivés avec profit. Rendement par acre, comme suit : blé, de 20 à 35 boisseaux ; orge, de 30 à 40 ; avoine, de 30 à 50 ; pois, de 20 à 30 ; foin et navets, rendement libéral. Excellentes facilités pour élever le bétail. Eau, bonne et abondante. Bois de corde, en quantité suffisante, de

\$3 à \$6 la corde ; bois de construction, de \$10 à \$25 par 1000 pieds, selon l'espace et la qualité. Magnifiques facilités quant aux villes, marchés, églises, écoles, chemins de fer, etc. Les taxes sur les fermes de dimensions et améliorations moyennes, de \$12 à \$30 par année. Bonne demande de serviteurs : les gages des hommes en été varient de \$12 à \$20 par mois, avec pension ; en hiver, de \$8 à \$10 ; quelques fois, de \$12 à \$17 par mois pour toute l'année. Les servantes reçoivent de \$5 à \$8 par mois. Légère demande d'artisans, principalement de constructeurs.

## YORK.

Très peu de fermes à vendre dans ce comté, les prix variant de \$40 à \$120 l'acre. Dimension générale des fermes, 100 acres, presque tout défrichés. Améliorations, généralement bonnes et nombreuses. Pas de fermes non-améliorées dans le comté. Sol généralement composé de glaise. Les grains, racines et fruits ordinaires sont cultivés. Le blé d'automne donne de 15 à 40 boisseaux par acre ; le blé de printemps, de 15 à 30 ; l'orge, de 25 à 40 ; l'avoine, de 30 à 60 ; les pois, de 20 à 40 ; les navets, de 200 à 800 ; le foin, de 1 à 3 tonnes. De bonnes facilités pour l'élevage des bestiaux. Abondance de bonne eau. Bois de chauffage et de construction, en assez bonne quantité, le premier se vendant de \$2 à \$4 la corde, et le second de \$10 et plus par M. Facilités de première classe quant aux marchés, écoles, églises, chemins de fer, etc. La ville de Toronto (80,000), capitale de la province d'Ontario et la seconde plus grande ville du Canada, se trouve dans ce comté et offre un abondant marché de tous les produits de la ferme. Les taxes varient de \$16 à \$30 sur les fermes de dimensions et améliorations moyennes ; il y a aussi des taxes spéciales, dans quelques-unes des municipalités, pour boni aux chemins de fer. Demande très active de serviteurs des deux sexes. Les hommes reçoivent en été de \$15 à \$30 par mois avec pension, ou de \$150 à \$200 par année, mais il faut qu'ils soient de bons travailleurs. Les servantes reçoivent de \$4 à \$8 par mois toute l'année. Pas de demande spéciale d'artisans dans le comté.

## QUÉBEC.

## ARGENTEUIL.

Un nombre considérable de fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$3 à \$60 l'acre. Dimension des fermes, de 100 à 200 acres, dont les deux tiers à peu près sont défrichés. Améliorations, pour une valeur de \$600 par 100 acres. Sol, sablonneux et argileux. Terres non-améliorées, valant \$2 l'acre et plus. On cultive le foin, l'avoine, les pois, le sarrasin, le blé en petite quantité, et les racines. Le blé donne de 12 à 15 boisseaux par acre ; l'orge, 15 ; les pois, 20 ; l'avoine, 30 ; le foin, 1 tonne. De bonnes facilités pour l'élevage des bestiaux. Eau, bonne et abondante. Bois de chauffage, de \$2 à \$4 la corde. Bois de sciage, \$7 et plus par 1,000 pds. De bonnes facilités quant aux marchés, écoles, églises, chemins de fer, etc. Moyenne des taxes sur une ferme ordinaire, de \$3 à \$3.50 par acre. Demande considérable d'ouvriers agricoles ; en moyenne les hommes gagnent \$15 par mois et la pension ; les femmes, de \$4 à \$8. Demande modérée d'artisans. Les gens vendent leurs terres pour s'en aller dans l'ouest.

## BROME.

Un grand nombre de fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$5 à \$40 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres, généralement bien défrichées, en bon état de culture, et avec de très bonnes constructions. Les terres à bois varient de \$3 à \$15 l'acre, selon la valeur du sol et du bois. Sol, pour la plus grande partie, composé de glaise demi-ferme, foncée, quelquefois pierreux. Les principaux produits sont le beurre, le fromage, le bétail, les pommes de terre et le grain commun. Le blé et le blé-d'inde sont bien venus dans ces dernières années. Le blé et l'orge donnent de 12 à 30 boisseaux par acre ; l'avoine de 30

à 40 ; le foin, de 1 à 2 tonnes. Pâturage excellent, et un des meilleurs comtés de la province pour l'élevage des bestiaux. Eau, excellente et abondante. Quantité suffisante de bon bois combustible, de \$2 à \$3 la corde. Bois de construction en abondance, de \$6 à \$20 par 1000 pieds. Commodités supérieures quant aux marchés, écoles, églises, chemins de fer, etc. Taxes sur les fermes ordinaires avec des améliorations moyennes, de \$20 à \$25 par année, et quelques piastres de plus pour le bonus au chemin de fer. Demande considérable de serviteurs des deux sexes ; gages des hommes de \$120 à \$200 par année, ou de \$15 à \$20 par mois l'été et \$8 à \$14 l'hiver, toujours avec pension ; gages des femmes de \$10 à \$14 par mois, avec pension. Pas de demande spéciale d'artisans.

#### BELLECHASSE.

Un grand nombre de fermes à vendre dans ce comté, pour environ \$1,000 par ferme améliorée. Sol, bon. Dimension ordinaire des fermes, 3 arpents sur 60. Les produits sont le blé, le seigle, l'avoine, les pois, le sarrasin et les pommes de terre. Le blé donne environ 30 boisseaux par arpent ; le seigle, 30 ; les pois, de 20 à 30 ; l'avoine, 40 ; le foin, 1½ tonne. Eau, abondante et bonne. Bois, abondant et à bon marché. De bonnes commodités pour les marchés, les écoles, les églises et les chemins de fer. Taxes, à peu près \$5 sur une ferme ordinaire. Pas de demande extraordinaire d'ouvriers agricoles ; les hommes reçoivent environ \$10 par mois en été et \$6 en hiver, avec pension. Légère demande d'artisans. La nouvelle paroisse de Saint-Damien offre beaucoup d'encouragement aux colons.

#### BERTHIER.

Réponses très incomplètes venues de ce comté. Pas de fermes à vendre. Les principaux produits sont les pois, l'avoine, le sarrasin et le foin. Les pois donnent 10 boisseaux par arpent ; le foin, 3 tonnes. Bonnes facilités pour l'élevage des bestiaux. Splendide approvisionnement d'eau. Abondance de bois de chauffage et de construction ; le premier se vend environ \$3 la corde, le second \$8 et plus par M. Facilités, de première classe, on fait de chemin de fer, navigation, marchés. Pas de demandes d'artisans ou d'ouvriers agricoles.

#### CHARLEVOIX.

Un nombre considérable de fermes à vendre, à des prix variant de \$100 à \$200 par ferme de 100 arpents. La plupart des fermes sont bien défrichées. Sol de glaise sablonneuse, produisant toutes les céréales et racines ordinaires. Le blé donne à peu près 10 boisseaux par arpent ; l'avoine, 40 ; le seigle, 25 ; les pois, 20 ; les navets, 200 ; le foin, 3 tonnes. De bons pâturages pour l'élevage du bétail. Eau, bonne et abondante. Bois de chauffage, à peu près \$2 la corde. Assez bonnes communications avec l'extérieur. Taxes, extrêmement légères. pas de demande d'ouvriers agricoles et d'artisans ; les hommes reçoivent environ \$10 par mois en été et \$6 en hiver, avec pension.

#### GASPÉ.

Il y a, dans les townships de Chattle et de Tourelle, plusieurs paroisses qui ne sont encore ni établies ni cultivées. Le sol y est composé de glaise jaune, et ailleurs de glaise noire et sablonneuse. Etendue des fermes ordinaires, 80 acres, dont 50 ou 60 en culture et le reste en buissons ; prix, de \$500 à \$800, selon les constructions qui s'y trouvent. Prix des terres incultes, 20c. l'acre ; une ferme de 100 acres, avec de bonnes constructions, environ \$900. Produits, blé, seigle, orge avoine, pois, sarrasin et toutes espèces de légumes. Le blé et les autres grains donnent de 15 à 20 boisseaux, selon les saisons. Le bétail est acheté par les marchands. Abondance d'eau partout et de première qualité. Toutes les espèces de bois en grande quantité, excepté le pin. Bois de chauffage, érable de 3 pieds, \$1.50 ; bouleau de trois pieds, \$1. Epinette de charpente, 12 pds. 12 pcs., \$6.00. Communications avec les villes par steamers et par le chemin de fer à Metis, à 90 milles d'ici ; mais les marchands achètent ici.

Taxes scolaires, 30 pour cent, municipales, 20 pour cent. Nos émigrants vont aux Etats-Unis et plusieurs y trouvent de l'emploi. Les serviteurs obtiennent de \$14 à \$16 par mois en été et de \$9 à \$10 en hiver, avec pension; les femmes, de \$2.50 à \$3.00 par mois, en été et en hiver. Les charpentiers ne sont pas en grande demande. Plusieurs fermes sont à vendre, parce que leurs propriétaires les ont négligées pour la pêche.

#### JACQUES CARTIER.

Fermes à vendre ici, peu ou point. Une ferme de 100 arpents vaut de \$4,000 à \$6,000, ou de \$40 à \$50 l'acre. Le sol est bon, toutes les terres sont défrichées et les fermes améliorées. Toutes les céréales et racines, ainsi que le foin, sont cultivés. Voici quelques-uns des rendements par arpent: orge, 40 boisseaux; blé, 25; pois, 40; avoine, 50; foin, 2½ tonnes; racines, 200 boisseaux. Eau, bonne et abondante. Le bois devient rare. Voies de communication de première classe, par chemins de fer et macadamisés, pour aller aux écoles, églises, marchés, etc. Taxes, environ 4 ou 5 centins par cotisation de \$100. Demande considérable de serviteurs des deux sexes: pour les hommes, \$20 par mois en été et \$10 en hiver, avec pension; de \$6 à \$10 pour les femmes. Pas de demande d'artisans.

#### MISSISQUOI.

Un grand nombre de fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$25 à \$50 l'acre. Dimension des fermes, généralement 100 ou 150 acres, défrichées pour la plupart et avec des maisons confortables. Améliorations, pour une valeur de \$1,000 à \$2,500 par ferme. En général le sol est de bonne qualité, mais varie considérablement entre l'argile, la glaise et le gravier. Les terres non-améliorées se vendent de \$15 à \$30 l'acre. La laiterie constitue la principale occupation, le beurre et le fromage étant exploités sur une grande échelle. Cependant, les grains, racines et fruits ordinaires sont aussi cultivés. Le blé donne de 15 à 25 boisseaux par arpent; l'orge, de 20 à 40; les pois, de 15 à 30; l'avoine, de 40 à 50; les navets, de 200 à 400; le foin, de 1 à 2 tonnes. Les conditions pour l'élevage des bestiaux sont excellentes. Ample approvisionnement de bonne eau, en général. Abondance de bois pour quelques années encore: bois de chauffage, \$2 à \$3 la corde; bois de construction, tous prix à partir de \$5 par M., en montant. Comté très bien situé pour les commodités de marchés, d'écoles, d'églises et de voyage. Taxes sur une ferme ordinaire, de \$13 à \$32 par année, avec quelques piastres de plus dans quelques municipalités pour aider les chemins de fer. Bonne demande d'ouvriers agricoles. Gages des hommes, de \$12 à \$30 par mois en été et de \$10 à \$12 en hiver, avec pension; gages des servantes, de \$4 à \$10 et quelque fois \$12 par mois, avec pension. Demande restreinte d'artisans. Les immigrants ne doivent pas s'attendre à recevoir de gros gages en arrivant ni avant de s'être familiarisés avec l'ouvrage, etc.

#### MONTCALM.

Un grand nombre de fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$20 à \$70 l'arpent. La dimension des fermes est de 50 à 100 arpents. Sol sablonneux; les céréales, racines et foin y viennent bien. Le blé donne à peu près 25 boisseaux par arpent; les pois, 30; le foin, 2 tonnes. Bonne eau partout. Bois de chauffage à très bon marché; celui de construction, de \$6 à \$50 par 1,000 pieds, selon la qualité et l'espace. Bonnes facilités pour marchés et voyage. Taxes sur une ferme ordinaire, de \$6 à \$12. On a besoin d'un plus grand nombre de serviteurs. Les hommes reçoivent à peu près \$25 par mois avec pension, en été, mais moins en hiver; les femmes, de \$3.50 à \$4 par mois, avec pension. Artisans et maçons en grande demande.

#### OTTAWA.

Pas beaucoup de fermes à vendre, en somme. Le sol est composé d'une argile jaune, noire et sablonneuse. Prix des fermes, de \$15 à \$20 l'acre, selon les construc

tions qui s'y trouvent; les fermes de 100 acres non améliorées valent de \$5 à \$10 l'acre. Les produits sont: le blé, le seigle, l'avoine, les pois, le sarrasin, le blé-d'inde, les navets, le foin, les pommes de terre et toutes espèces de légumes. Le blé donne de 15 à 20 boisseaux par acre; l'orge, très peu semé; les pois, 15 à 20 boisseaux; l'avoine, 20 à 30; le foin, 1½ tonne. Bons pâturages pour l'élevage des bestiaux. Eau, excellente et facile à se procurer en grande quantité. Bois de chauffage et de construction, abondant; le premier se vend \$2 la corde bois tendre, et \$4 bois dur; le second, de \$6 à \$12 par mille pieds. Les communications avec les marchés des villes et des villages sont faciles, en somme. Beaucoup d'écoles et d'églises. Taxes sur une ferme ordinaire de 100 acres, de \$15 à \$20 par année, tout compris; aucune pour bonus. Grande demande de serviteurs des deux sexes; les hommes reçoivent de \$20 à \$30 par mois, et les femmes de \$2 à \$5. Grande demande d'artisans. Il y a quelques bonnes mines de phosphate de chaux, et beaucoup de terres à vendre.

## PONTIAC.

Très peu de fermes à vendre dans ce comté, si même il y en a. Prix des bonnes terres améliorées, \$2 l'acre; des terres non améliorées, 30 ou 60 cts. l'acre, et plus. Dimension générale des fermes, 90 ou 100 acres, dont une bonne partie défrichée. Valeur des améliorations, de \$300 à \$1,000. Sol, argile, glaise, sable, et un peu de roche. Produits, blé, avoine, blé-d'inde, orge, foin, pommes de terre, etc. Le blé donne de 10 à 20 boisseaux par acre; l'avoine, 20 à 40; l'orge, 15 à 25; les pois, 20 à 30; les navets, 40 à 50; les pommes de terre, 200; le foin, 1 à 4 tonnes. Les conditions pour l'élevage des bestiaux ne sont pas très favorables. Eau abondante et bonne. Bois de chauffage et de construction, en abondance; le premier, de \$1 à \$3.50 la corde; le second, \$6 par 1,000 pieds, et plus, selon la qualité et l'espèce. Assez bonnes facilités pour le marché, l'école et l'église. Il n'y a pas encore de chemin de fer dans le comté. La taxe varie inégalement de \$4.50 à \$20 sur les fermes ordinaires. Le comté a voté un bonus de \$100,000 pour le chemin de fer Pontiac Pacific, mais la construction de ce chemin n'est pas encore commencée. Bonne demande de serviteurs, surtout de femmes, qui reçoivent de \$4 à \$8 par mois durant toute l'année, avec pension; les hommes reçoivent de \$15 à \$26 par mois en été, avec pension, et un peu moins en hiver. Une très faible demande d'artisans, tels que forgerons, charpentiers, cordonniers et tailleurs.

## RICHMOND.

Il n'a été reçu de ce comté qu'une seule réponse qui dit qu'il y a là bon nombre de fermes à vendre, à des prix de \$15 à \$25 l'acre, y compris les constructions. Dimension générale des fermes, une centaine d'acres dont les trois quarts environ défrichés. Les améliorations valent en moyenne \$1,500. Sol, de légèrement sablonneux à fortement marécageux. Pas beaucoup de fermes non améliorées à vendre; prix, environ \$5 l'acre. Principaux produits: avoine, blé, orge, blé-d'inde, pommes de terre, navets et foin. Le blé rapporte à peu près 20 boisseaux par acre; l'avoine, 30; l'orge, 25; les navets, 200; le foin, 1½ tonne; très peu de pois. Eau, bonne et en quantité suffisante. De même pour le bois de chauffage et le bois de construction; le premier se vend en moyenne \$2.50 la corde; le second, d'assez bonne qualité, de \$8 à \$12. Très bonnes facilités quant aux marchés, écoles, églises et chemins de fer. Moyenne des taxes, \$20. Ouvriers agricoles, un peu en demande. Gages des hommes, à peu près \$14 par mois, avec pension, en été; en hiver, \$10, ou \$5 de plus sans pension; gages des femmes, de \$3 à \$8 par mois, avec pension. Demande d'artisans, modérée.

## RIMOUSKI.

Un bon nombre de terres ou fermes à vendre. Le sol est bon en général, et la dimension des fermes est de 80 à 100 acres, dont les trois quarts défrichés. Les terres incultes sont rares, mais ce qui en existe se vend de \$4 à \$5 l'acre. Les principaux produits sont le blé, le seigle, l'orge, l'avoine, les pois et les pommes de terre.

Moyenne du rendement : blé, de 10 à 20 boisseaux par acre ; orge, 20 ; avoine, 30 ; pois, de 10 à 15 ; pommes de terre, 150 à 200. L'élevage du bétail n'est pas beaucoup pratiqué. Eau, abondante et de première qualité. Le bois de construction est rare dans quelques localités, mais en quantité suffisante dans d'autres ; et le bois de chauffage, qui se vend de \$2 à \$3 la corde, est abondant. Bonnes communications par chemins de fer et steamers. Taxes, faibles, et il n'y en a pas sous forme de bonus. Serviteurs des deux sexes en demande ; les hommes reçoivent de \$15 à \$25 par mois avec pension, et les femmes de \$2 à \$5. Charpentiers en grande demande. Grand nombre de fermes à vendre, pour la raison que les cultivateurs ne peuvent, faute de moyens, les garder.

## SHEFFORD.

Près de la moitié du territoire de ce comté est à vendre. Le sol est en général de bonne qualité : il consiste en argile et terre jaune, et très peu de roches. Les fermes sont à moitié défrichées et en bon état de culture, mais il reste encore à enlever beaucoup de souches. Les terres à bois se vendent \$4 l'acre, et les fermes améliorées de \$10 à \$15 l'acre. Les grains et légumes de toutes espèces sont cultivés avec beaucoup d'avantage. Le blé est aussi produit en grande quantité depuis quelques années. On ne donne aucune moyenne de rendement des différents grains à l'acre. Bons pâturages pour l'élevage des bestiaux. Eau abondante et de bonne qualité. Beaucoup de combustible, mais peu de bois de construction. Bois de chauffage, à peu près \$2 la corde. La pruche se vend \$5 par 1,000 pds. ; l'épinette blanche, de \$6 à \$8 ; et le tilleul, \$13 par 1,000. Bonnes communications, par chemins de fer et bateaux à vapeur, avec les marchés. Taxes peu élevées ; il y en a une pour bonus. Serviteurs des deux sexes en grande demande ; les ouvriers agricoles reçoivent de \$15 à \$25 par mois, avec pension. Les charpentiers sont aussi en grande demande. Un grand nombre de familles sont dernièrement parties pour les États-Unis et le Nord-Ouest.

## SOULANGES.

Pas de fermes à vendre dans ce comté. Prix, à peu près \$50 l'acre. Les fermes sont presque toutes défrichées. Terres non améliorées, \$25 l'acre. Les pois, le blé, l'orge et l'avoine sont les principaux produits. Le blé donne environ 15 boisseaux par acre ; l'orge, 18 ; l'avoine, 20. Abondance d'eau excellente. Bois de corde, à peu près \$4 la corde ; bois de construction rare. Assez bonnes voies de communication avec les marchés, écoles, églises, etc. Taxes sur les fermes ordinaires, à peu près \$8 par année. Ouvriers agricoles en assez bonne demande ; gages des hommes, \$18 par mois en été, de \$10 à \$12 en hiver, ou \$150 par année avec pension ; la moyenne des gages des femmes est de \$5 par mois, avec pension. Les artisans sont rares et en demande ; ils font souvent \$1.50 par jour, avec pension.

## STANSTEAD.

Plusieurs fermes du comté cherchent des acheteurs, à des prix variant de \$6 à \$30 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, une centaine d'acres, dont une grande partie défrichée. Sol, bon et fécond ; parmi les meilleurs des townships de l'est. Très peu de fermes non améliorées, se vendant de \$3 à \$10 l'acre. Les grains, les pommes de terre, le beurre, le fromage, etc., forment les principaux produits. Voici quelques-uns des rendements à l'acre : blé, de 15 à 40 boisseaux ; l'orge, de 25 à 50 ; l'avoine, de 40 à 75 ; les pommes de terre, de 200 à 300 ; les navets, rendement très libéral ; le foin, de 1 à 2 tonnes. La laiterie constitue une industrie importante. Conditions très favorables pour l'élevage des bestiaux. Abondance de bonne eau. Bon approvisionnement de bois de chauffage et de construction ; le premier se vend de \$2 à \$4 la corde ; le second, d'assez bonne qualité, de \$6 à \$10 par 1,000 pieds. Communications faciles avec les marchés, écoles, églises, chemins de fer, etc. Taxes sur les fermes ordinaires, de \$10 à \$20, avec en plus, dans quelques townships, une légère taxe additionnelle pour former le bonus au chemin de fer. Demande d'ouvriers considérable, mais d'artisans moindre. Gages des ouvriers agricoles, de \$14 à \$20 en

été, de \$10 à \$14 en hiver, ou de \$12 à \$15 par mois d'une année à l'autre, avec pension. Les bons ouvriers n'ont pas de misère à trouver un emploi lucratif. Les menuisiers reçoivent de \$1 à \$1.50 par jour. Les servantes ont de \$4 à \$10 par mois toute l'année, avec pension.

#### TÉMISCOUATA.

Quelques fermes à vendre dans ce comté, à raison de \$30 l'acre pour les terres défrichées et de \$10 pour les terres non-défrichées. Dimension générale des fermes, 75 acres. Sol, très bon, principalement composé de glaise et de terre noire. Valeur des fermes bien améliorées, contenant de bonnes constructions, etc., à peu près \$50 l'acre. Valeur moyenne des améliorations sur une terre de 100 acres, de \$800 à \$1,000. Principaux produits : foin, avoine, seigle, orge, pois et pommes de terre. Voici quelques-uns des rendements à l'acre : blé, environ 20 boisseaux ; orge, 20 ; pois, 25 ; avoine, 50 ; légumes, de 300 à 400 ; foin, 2 tonnes. Magnifiques avantages pour élever le bétail. Bonne quantité d'eau excellente. Bois de chauffage et de construction, généralement abondants : le premier coûte de \$1 à \$3.50 la corde, le second \$5 et plus par 1,000 pieds. Communications faciles avec le marché et l'école. Moyenne des taxes sur une ferme ordinaire, de \$6 à \$8 par acre. Pas beaucoup de demandes d'ouvriers agricoles : les hommes reçoivent \$10 par mois en été, \$6 en hiver, ou \$100 par année, avec pension ; les femmes, environ \$30 par année, avec pension. Pas beaucoup de demandes d'artisans. Une grande étendue de bonnes terres appartenant à des compagnies privées n'est pas encore défrichée. Des centaines de familles pourraient trouver de bons établissements dans le comté.

#### VAUDREUIL.

Une seule réponse a été reçue de ce comté, et elle nous apprend qu'il y a quelques fermes à vendre. Dimension générale des fermes, environ 90 acres, dont 60 défrichés, et valant \$3,000 ou \$4,000 chacune. Les terres non-améliorées valent \$20 ou \$25 l'acre. Sol, très bon pour la plus grande partie. Le blé, l'avoine, l'orge, le blé-d'inde, les pommes de terres et autres racines constituent les principaux produits. Voici quelques-uns des rendements à l'acre : blé, de 10 à 12 boisseaux ; orge, 12 à 15 ; pois, 15 à 20 ; avoine, 20 à 25 ; pas beaucoup de navets ; foin, 1 à 2 tonnes. Très bonnes facilités pour élever le bétail. Eau excellente en abondance. Le bois de chauffage et de construction devient rare. Communications de première classe avec le marché, l'école, l'église et le chemin de fer, Vaudreuil se trouvant sur la rivière des Outaouais, près de la réunion de cette dernière au fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Ottawa. Bonnes communications par eau en été. Moyenne des taxes sur les fermes ordinaires, de \$8 à \$10 par acre. Ouvriers des deux sexes en demande ; gages, de \$10 à \$12 par mois. Faible demande d'artisans.

#### WOLFE.

Un nombre considérable de fermes à vendre dans ce comté : prix, de \$10 à \$12 l'acre ; sans améliorations, de \$3 à \$4. Le sol est bon, et la dimension générale des fermes est de 100 acres. Les principaux produits sont le foin, les grains et les racines. Le blé donne environ 15 boisseaux par acre ; l'orge, 25 ; les pois, 20 ; l'avoine, 40 ; les légumes, de 200 à 400 ; le foin, 1½ tonne. Bon pâturage pour le bétail. Bois de chauffage et de construction en abondance : le premier se vend \$1 et plus la corde ; le second, de \$8 à \$20, selon la qualité et l'espèce. Bonnes facilités pour le marché, etc. Taxes, environ 50 centins par \$100 de cotisation, avec un bonus de chemin de fer de \$8 par ferme dans quelques districts. Demande restreinte d'ouvriers agricoles : les hommes reçoivent de \$15 à \$20 par mois en été et environ \$10 en hiver, avec pension ; les femmes, de \$4 à \$6 par mois, avec pension. Demande restreinte de constructeurs. Plusieurs fermes à vendre par des cultivateurs qui veulent s'en aller dans l'ouest.

## YAMASKA.

Un bon nombre de fermes à vendre, à des prix variant de \$10 à \$35 l'acre. Les bonnes fermes sont assez bien défrichées et cultivées; les terres moyennes seules se vendent \$5 l'acre. Les céréales et le foin sont les principaux produits. Les pois donnent environ 10 boisseaux par acre; le blé, 10; l'avoine 20; le foin, 2 tonnes. Bon approvisionnement d'eau. Approvisionnement suffisant de bois de chauffage et de construction: le premier se vend environ \$2 la corde, le second \$4 par M., et au-dessus. Assez bonnes facilités de communication avec le marché, l'église et l'école. Moyenne des taxes sur les fermes de 90 acres, de \$6 à \$9. Pas de taxes spéciales. Pas de demande d'ouvriers agricoles ni d'artisans. Gages des ouvriers: environ \$25 par mois en été et \$18 en hiver, avec pension.

## NOTE IMPORTANTE.

La province de Québec est divisée en 65 comtés, dont 60 sont agricoles. Chacun d'eux renferme, en moyenne, dix paroisses. Des circulaires ayant été envoyées à toutes les municipalités, qui sont plus nombreuses que les paroisses, le comité aurait dû recevoir au moins 600 réponses. Il regrette de n'en avoir reçu que 60 de 20 comtés — c'est-à-dire seulement 3 par comté.

Ce résultat est dû au fait que le secrétaire n'a demandé des renseignements que pour les townships, et non pour les comtés composés de paroisses qui sont les plus fertiles. Cet exposé est si incomplet, qu'il ne représente en aucune manière la situation de la province de Québec.

En effet, il est à la connaissance personnelle de quelques membres du comité que les terres à vendre (à part les terres de la Couronne, dont il y a des millions d'acres), le prix des terres améliorées, les produits agricoles, le prix et la demande de la main-d'œuvre, sont beaucoup plus considérables et élevés que ne les représentent la plupart des réponses reçues de cette province.

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

## CARLETON.

Peu de fermes à vendre dans ce comté. Le sol se compose d'une glaise sablonneuse rouge-pâle, de très bonne qualité. Les fermes contiennent chacune de 100 à 150 acres, dont 60 à 70 sont défrichés. Les maisons et les granges sont confortables et commodes. Les prix varient de \$10 à \$20 l'acre, selon la localité et les améliorations. Les terres incultes se vendent environ \$6 l'acre, et les fermes améliorées de 100 acres de \$300 à \$900. Les produits consistent en grains et légumes ordinaires. Le blé donne environ 25 boisseaux par acre; l'avoine, 40; le sarrasin, 41. De bonnes facilités pour l'élevage du bétail et exploitation considérable de foin. Eau abondante et pure. Abondance de bois de construction et de chauffage. Les marchés sont d'accès facile, et les communications par chemins de fer excellentes; les écoles sont supérieures, et il y a des églises partout. Pas de taxe de chemin de fer; pour les taxes d'écoles, de paroisse et de comté, une ferme ordinaire de 100 acres paie de \$4 à \$5. Il y a une grande demande d'ouvriers agricoles et de servantes. Les garçons de ferme obtiennent de \$16 à \$20 par mois, avec pension. Les cultivateurs prospèrent et amassent de l'argent.

## GLOUCESTER.

Très peu de fermes à vendre dans ce comté. Le sol est bon. Les terres non améliorées se vendent \$1 l'acre; celles qui le sont ont une grande valeur. Les grains, racines et fruits ordinaires sont produits en grande quantité. L'eau est bonne et abondante. Il y a un bon approvisionnement de bois de chauffage et de construction: le premier se vend de \$1.80 à \$2 la corde, le second \$4 et plus par M., selon la qualité. Facilités de première classe quant aux marchés, villes, églises et écoles. Les taxes



varient de \$12 à \$15 sur les fermes améliorées ordinaires, y compris les taxes scolaires. Il n'y a pas de taxes sous forme de bonus aux chemins de fer. Très peu de demandes d'immigrants comme serviteurs : gages de \$26 à \$30 par mois en été et de \$16 à \$26 en hiver, avec pension. Très peu de demandes d'artisans. Il y a des minéraux de valeur dans le comté ; les rivières, havres et baies abondent en poisson, particulièrement en saumon, morue, maquereau, hareng, truite, anguille, éperlan, etc.

#### KENT.

Il y a quelques fermes à vendre, et une grande étendue de terres du gouvernement. Le sol est très bon. Les fermes contiennent de 100 à 200 acres, dont plus de la moitié est défrichée, et elles se vendent à des prix variant de \$5 à \$25 l'acre. Les terres non améliorées se vendent à peu près \$1 l'acre ; et les fermes de 100 acres améliorées, de \$500 à \$1000, y compris les constructions. Les produits ordinaires consistent en grains, racines et légumes. Le blé donne de 20 à 25 boisseaux par acre ; l'avoine, 35 ; l'orge, 40 ; les pois, 25 ; les navets, 400 ; les pommes de terre, 300 ; le foin, 1½ tonne. Les facilités pour l'élevage des bestiaux sont assez bonnes. L'eau est excellente et abondante. L'approvisionnement de bois de chauffage et de construction est considérable ; le premier se vend de \$2 à \$3 la corde ; le second, de \$6 à \$8 par 1000 pieds pour l'épinette, et un peu plus cher pour le pin, selon la qualité. Les communications avec les marchés, villes, écoles, églises et chemins de fer sont excellentes. Les taxes ordinaires, y compris celles des écoles, sur une ferme de 100 acres, sont d'environ \$6. Pas de taxe spéciale pour les chemins de fer. Bonne demande de serviteurs des deux sexes : les hommes reçoivent de \$12 à \$20 par mois en été, avec pension ; les femmes, environ \$4 par mois toute l'année. Les rivières et cours d'eau sont remplis de poissons de toutes espèces, tandis que la côte du détroit de Northumberland abonde en homard, ce qui donne de l'ouvrage à un très grand nombre de gens. Les cultivateurs sont prospères, et il y a d'excellentes perspectives de succès pour les jeunes gens qui prennent des terres du gouvernement dans les nouveaux établissements où le sol est supérieur. Le chemin de fer Intercolonial traverse les localités nouvelles qui sont destinées à devenir de beaux et riches villages. Le comté fait un commerce considérable de l'épinette, de l'écorce et du bois de charpente, et construit tous les ans quelques navires. Il renferme trois ports maritimes où les navires de mer trouvent un mouillage sûr.

Les cultivateurs du comté de Kent possèdent un grand avantage dans la facilité qu'il a de se procurer le "fumier de coquillage" qu'ils répandent sur leurs terres. Ce fumier est un puissant amendement qui va bien au sol, et que très peu d'autres parties du Canada peuvent se vanter de posséder. Le cultivateur, avec un bon attelage, peut, en hiver, enlever quinze ou vingt-cinq charges de cet engrais par jour et les transporter sur la glace à sa ferme : en sorte que, le printemps arrivé, une bonne partie de sa terre se trouve couverte de cet amendement naturel.

#### KINGS (N.-B.).

Une quinzaine de fermes à vendre. En général le sol est bon, et les fermes se composent de 100 à 500 acres, dont la moitié est défrichée, le prix en est de \$10 à \$20 l'acre. Les terres non améliorées se vendent de \$2 à \$5 l'acre ; celles qui sont améliorées se vendent, y compris les constructions, à peu près \$1,000. Produits : grains et légumes. Le blé rapporte 20 boisseaux par acre ; l'avoine, 40 ; les pommes de terre, 200 ; le foin, de 1 à 1½ et 2 tonnes. Les facilités pour l'élevage des bestiaux sont assez bonnes. Eau, bonne et abondante. Abondance de bois de chauffage et de construction. Prix de l'épinette, \$8 par 1,000 pieds, du merisier et de l'érable, de \$12 à \$15 par 1,000 pieds. Bonnes communications avec les marchés, églises, écoles, villes, chemins de fer. Taxes ordinaires, y compris celles des écoles, \$10 ou 75 cts. par \$100. Pas de taxe spéciale pour les chemins de fer. Bonne demande d'ouvriers agricoles. Les gages varient de \$12 à \$15 avec pension, en été ; en hiver de \$10 à \$12, toujours avec pension ; dans les chantiers, de \$16 à \$20. Presque tous les artisans peuvent trouver de l'ouvrage en été. On aurait besoin d'industriels munis de

capitiaux pour lancer des manufactures ; une grande quantité de bois de construction est à leur disposition.

#### NORTHUMBERLAND.

Très peu de fermes à vendre dans ce comté. Les fermes contiennent généralement 200 acres dont 100 sont défrichés. La qualité du sol est bonne. Le prix des terres sans améliorations est de \$1 l'acre. Le grain et les légumes sont cultivés en grande quantité. Le blé donne 25 boisseaux par acre ; l'avoine, 40 ; le foin, 1½ tonne. L'eau est excellente et en abondance. L'approvisionnement de bois de chauffage et de construction est suffisant, et les prix sont bons. Bonnes communications avec les villages, églises et écoles, mais il n'y a pas de chemins de fer. Les taxes de comté sur une ferme de 100 acres sont d'environ \$1.50 ; celles des écoles, environ \$3. Il y a une forte demande de serviteurs, hommes et femmes. Les manœuvres ordinaires reçoivent \$14 par mois en hiver et \$18 en été, avec la pension. Assez bonne demande d'artisans. Le sol est généralement très bon et bien boisé, et lorsque le chemin de fer de la vallée Miramichi sera construit, le comté sera l'un des meilleurs de la Confédération.

#### RISTIGOUCHE.

Il y a une étendue considérable de terres publiques à vendre, mais aucune ferme. Les terres du gouvernement se vendent 80 centins l'acre, les autres terres incultes environ \$1 l'acre. Les produits cultivés sont les grains et les légumes ordinaires. Le blé rapporte 16 boisseaux par acre ; l'orge, 24 ; les pois, 24 ; l'avoine, 24 ; les navets, 100 barils ; et le foin 2½ tonnes par acre. L'approvisionnement d'eau est excellent et abondant. Il en est de même du combustible et du bois de construction. Le bois franc se vend \$2 la corde ; le bois mou, \$1.50 ; les planches d'épinette de \$5 à \$10 par 1000 pieds ; les planches de pin, de \$10 à \$20. Il y a des écoles et des églises de premier ordre ; le marché local est restreint, mais nous avons des communications par chemins de fer avec les meilleurs marchés. Les taxes sont de \$8, y compris les taxes pour le bonus et les pauvres, les taxes d'écoles et la corvée sur les chemins. Il n'y a pas de taxe spéciale pour le chemin de fer, et aucune demande d'immigrants comme serviteurs ; il en est de même des artisans. Il y a de grandes étendues de terres arables de première classe encore à ouvrir dans le comté, par des chemins, et les récoltes de ces terres se vendraient facilement aux grands marchands de bois.

#### SUNBURY.

Très peu de fermes à vendre dans ce comté. Environ \$10 l'acre avec amélioration. Dimension ordinaire des terres, 100 acres. Quarante à cinquante acres défrichés et bien cultivés. Sol bon. Prix des améliorations sur les fermes, environ \$300. Les grains et les légumes sont cultivés. Eau très bonne et approvisionnement suffisant. Combustible et bois de construction suffisants. Prix du bon bois franc, \$2.00 la corde. Les facilités de communication avec les marchés, les villes, les écoles, les églises et les chemins de fer sont grandes. \$3.50 de taxes sont payables sur 100 acres de terres ; taxes des écoles, \$2 ; aucune taxe spéciale pour les chemins de fer. Aucune demande d'immigrants comme serviteurs ou servantes. Gages en hiver \$18 par mois ; au printemps, \$40 ; en été, \$16. Il n'y a pas de demande d'artisans. Quelques propriétaires fonciers ont l'intention d'aller au Manitoba, et veulent vendre leurs fermes. D'autres veulent se lancer dans le commerce de bois et n'ont pas de terres.

#### NOUVELLE-ECOSSE.

##### ANTIGONISH.

Peu ou pas de fermes à vendre dans ce comté—quelques fois une terre change de propriétaire, mais elle est achetée par un voisin. La dimension des terres varie de

100 à 200 acres, dont 50 à 70 défrichés. Valeur des améliorations \$500, et au-dessus sur une ferme de 100 acres. Le sol est généralement très fertile et varie d'argileux à une terre argileuse, sablonneuse et rocheuse. Les principaux produits et les rendements sont : blé, 20 boisseaux par acre ; avoine, 30 ; orge, 25 ; pois, 40 ; foin, 2½ tonnes. Facilités pour l'élevage bonnes, et très-beaux animaux élevés. L'approvisionnement d'eau est abondant et bon.

Combustible abondant ; il en est de même du bois de construction, à des prix variant de \$7 à \$16 par M., selon l'espèce.

Accès aux marchés, aux écoles et aux églises, facile.

Taxes ordinaires, \$4 à \$8 sur une ferme de 100 acres—une légère taxe de chemin de fer, à cesser dans deux ans.

Pas beaucoup de demande de travailleurs étrangers. Les ouvriers agricoles obtiennent de \$12 à \$18 par mois, avec pension, en été. Les servantes ont de \$4 à \$6 par mois en été et de \$3 à 4 en hiver.

Aucune demande d'artisans, à part ceux qu'en fournit le comté.

#### COLCHESTER.

Quelques fermes à vendre dans ce comté. Dimension des fermes, ne dépassant pas 100 acres en moyenne ; quantité défrichée, une moitié ou les trois-quarts. Prix par acre, de \$2 à \$4 pour les terres élevées ; \$8 à \$10 pour les terres basses avec intervalles. Valeur des améliorations, de \$800 à \$4,000. Caractère du sol, terre argileuse et sablonneuse. Principaux produits et rendement par acre : blé, 20 boisseaux ; avoine, 30 ; orge, 25 ; pois, 40 ; navets, 500 ; foin, 2 tonnes, plus considérable sur les terres marécageuses. Les chances pour l'élevage sont excellentes ; on n'élève pas de meilleurs animaux au Canada.

#### CUMBERLAND.

Quelques fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$10 à \$40 l'acre. Dimension moyenne des fermes, 100 acres, dont un quart ou une moitié en friche. Les améliorations valent de \$500 à \$1,500. Peu de terres non améliorées ayant quelque valeur. Sol, terre sablonneuse, avec intervalles de bon sol argileux et graveleux. Principaux produits : blé, 16 à 20 boisseaux par acre ; orge, 25 à 30 ; avoine, 30 à 44 ; navets, 500 ; foin, un tonne et demie à deux tonnes ; les autres céréales et grains sont cultivés avec profit. Les facilités pour l'élevage sont assez bonnes. L'eau est bonne et abondante. Combustible et bois de construction, abondant pour les fins ordinaires. Les commodités quant aux marchés, écoles, églises, chemins de fer, etc., sont passables. Les taxes s'élèvent habituellement à \$6 par année sur une ferme de dimension ordinaire. Légère demande d'ouvriers de fermes. Les bons serviteurs ont de \$14 à \$20 par mois en été et de \$10 à \$18 en hiver, avec pension. Aucune demande particulière d'artisans.

#### CAP-BRETON.

Plusieurs fermes sont à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$1 à \$10 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres, dont un tiers défriché. Valeur des améliorations, très variable. Les terres non-améliorées se vendent bon marché. Le sol est pierreux, mais fort et productif, et en somme de bonne qualité. Les principaux produits sont : les pommes de terre et les légumes, le grain, le foin, le beurre, les animaux, le poisson, le bois, etc. Quelques-uns des rendements sont comme suit : —blé, pas toujours certain, de 10 à 30 boisseaux par acre ; l'orge, de 20 à 30 ; avoine, 30 à 40 ; foin, trois à quatre tonnes, etc. Facilités pour l'élevage, bonnes. Splendide approvisionnement d'eau. Le charbon est le principal combustible ici et coûte de 50 centins à \$2 la tonne, suivant la quantité et l'espèce. Bois, \$2 et \$2.50 la corde. Suffisamment de bois de construction, à \$8 et au-dessus. Excellents marchés et accès facile aux écoles et aux églises ; aucun chemin de fer jusqu'à présent. Les taxes varient de \$5 à \$20 sur une ferme de dimension ordinaire. Aucune demande spéciale d'ouvriers agricoles. Ils reçoivent de \$12 à \$20 en été et moins en hiver, on

\$100 à \$120 pour l'année. Les servantes reçoivent de \$3 à \$7 par mois, avec la pension. Les mineurs gagnent environ \$1.50 par jour, sans pension, pendant environ dix mois de l'année. Les artisans ne sont pas spécialement en demande, bien qu'il y ait une légère demande de menuisiers, de charçons, de constructeurs, etc. Ce comté est un des plus grands districts miniers de la Nouvelle-Ecosse. On y trouve aussi du fer.

## HANTS.

Quelques fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$10 à \$20 l'acre pour les terres défrichées, et pour les terres marécageuses asséchées de \$100 à \$120 l'acre. Dimension moyenne des fermes, 100 acres, presque tout défrichés. Améliorations d'une valeur considérable. Sol glaiseux et fertile. Les principaux produits sont le foin, les pommes de terre, l'avoine, le blé, le sarrasin, l'orge, les navets, les légumes en général, les fruits, etc. Ci-suit la moyenne du rendement par acre de quelques-uns de ces produits : Blé, 16 à 20 boisseaux ; avoine, 25 à 40 ; pommes de terre, 150 à 300 ; foin 1 à 2 tonnes ; les légumes donnent abondamment. L'élevage réussit bien. Le combustible est abondant : bois \$1.50 à \$3.00, la corde ; charbon \$3.50 la tonne ; bois de construction \$8 à \$20 par M., selon l'espace. Une bonne partie des produits du comté va aux Etats-Unis. Marché, écoles, églises et autres commodités, à proximité. Taxes légères, environ \$8 par année en moyenne sur une ferme ordinaire. Une demande limitée d'ouvriers agricoles. Les hommes ont de \$14 à \$20 par mois en été, avec pension ; en hiver de \$10 à 12 ; les femmes environ \$5 par mois toute l'année. Aucune demande spéciale d'artisans, à part les charpentiers de navires, les menuisiers, etc., qui sont un peu en demande.

## INVERNESS.

Un nombre considérable de fermes dans ce comté sont offertes en vente, à des prix variant de \$2 à \$25 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres, dont  $\frac{1}{2}$  ou  $\frac{1}{3}$  défriché. Améliorations, d'une valeur raisonnable. Les terres non améliorées se vendent \$1 l'acre et plus, suivant la qualité du sol et du bois. Le sol est en partie de terre glaiseuse, de sable et d'argile, mêlé d'alluvion, et quelque peu pierreux par endroits. Les produits principaux sont : le blé, l'avoine, l'orge, les pommes de terre et les légumes de toute sorte, le foin, etc. Quelques-uns des rendements sont comme suit : blé, 10 à 25 boisseaux par acre ; orge, 10 à 30 ; avoine, 30 à 40 ; sarrasin, 30 ; foin, 2 à 3 tonnes ; navets 100 à 200 boisseaux. Bon pâturage et autres commodités pour l'élevage. Abondance de bonne eau. Beaucoup de combustible et de bois de construction. Bois de chauffage, \$2 à 2.50 la corde ; charbon, \$2.50 ; bois de construction \$7.50 et plus. Très commodément situé sous le rapport des marchés, écoles, églises, etc., mais pas de chemins de fer. Taxes sur une ferme ordinaire, de \$3 à \$10 par année. Aucune demande spéciale de travailleurs. Les hommes reçoivent en été de \$10 à \$28 par mois ; en hiver de \$8 à \$15 ; les femmes de \$2 à \$5, avec pension. Aucune demande d'artisans.

## PICTOU.

Quelques fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$6 à \$20 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres, dont une moitié ou les trois quarts défrichés. La valeur des améliorations varie de \$500 à \$2,500. Très peu de terres non améliorées dans le comté, excepté les terres à bois dépendant des fermes. Sol principalement d'argile, avec une certaine proportion de sable. Les principaux produits sont : le foin, les légumes et les grains, dont voici quelques rendements : blé, 12 à 25 boisseaux par acre, assez variable ; orge, 20 à 25 ; avoine, 25 à 50 ; navets, 200 à 300 ; foin, 2 à 3 tonnes. Bonnes facilités pour l'élevage ; eau, bonne et abondante. Le charbon est le principal combustible, le bois de chauffage devenant rare. Le charbon coûte de \$1 à \$2.50 la tonne. Bois de construction, en quantité suffisante, pour \$8 par M. et au-dessus. Marchés, écoles, églises et chemin de fer à proximité. Taxes sur une ferme ordinaire, \$10 à \$26 par année, avec en plus une légère taxe pour le bonus au chemin de fer. Demande limitée de travailleurs agricoles. Les hommes reçoivent en été de \$12 à \$22 par mois ; en hiver de \$8 à \$12, ou \$150 à 180 pour l'année. Les femmes de \$4 à \$7 par mois pour l'année. Artisans en nombre suffisant.

## QUEEN.

Très peu de fermes offertes en vente dans ce comté. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres. Sol passable, mais rocheux. Les terres non améliorées se vendent environ \$2 l'acre. Les principaux produits sont : les pommes de terre, les navets, les pommes, le foin, l'avoine, l'orge, le blé, etc. Le blé rapporte de 20 à 30 boisseaux par acre; l'orge, à peu près autant; les pois et l'avoine, à peu près autant; les navets, environ 200; les pommes de terre, de 100 à 150; le foin, 2 tonnes. Beaucoup de facilités pour l'élevage. Eau magnifique et abondante. Quantité suffisante de combustible; bois, environ \$2 la corde; le charbon, environ \$5. Bois de construction, en quantité suffisante pour \$5.50, et au-dessus. Accès aux marchés, facile; bonnes commodités quant aux écoles et aux églises; un chemin de fer actuellement en construction dans le voisinage. Taxes sur une ferme ordinaire, \$12, ou à peu près. Faible demande de serviteurs, connaissant la préparation du bois de construction ainsi que la culture. Gages, de \$16 à \$20, avec pension, durant les mois d'été, ou de \$12 à \$15 en hiver. Sans pension on donne quelquefois \$26 par mois. Les artisans ne sont pas en demande.

## RICHMOND.

Une seule réponse a été reçue de ce comté; elle vient du township d'Hawkesbury, et dit qu'il y a quelques fermes à vendre. Prix variant de \$4 à \$8 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres, dont un cinquième ou un tiers défriché. Les travaux se font d'une manière très primitive; les fermes pourraient rapporter quatre fois plus. Sol généralement bon. Les principaux produits sont : le foin, l'avoine, l'orge, le blé, le sarrasin, les pommes de terre et les légumes. Le blé rapporte environ 12 boisseaux par acre; l'avoine, 25; l'orge 20; le foin 1½ tonne. L'hiver est un peu long pour l'élevage. L'eau est bonne et abondante. Le bois en quantité suffisante pour tous les besoins. Les écoles, églises, etc., à proximité; les marchés pourraient être meilleurs. Taxes, environ \$1.10 par \$100 de cotisation. Aucune demande de travailleurs. Les fermiers paient de \$8 à \$10 par mois à l'année; en été, de \$12 à \$15, avec la pension. Aucune demande d'artisans.

## SHELBURNE.

Un bon nombre de fermes à vendre dans ce comté, à des prix variant de \$10 à \$20 l'acre. Dimension ordinaires des fermes, 100 acres, dont 20 à 40 défrichés. Terres non améliorées à vendre à bon marché. Sol bon, sablonneux et glaiseux. Les principaux produits sont : les pommes de terre, les navets, les légumes de toutes sortes, les fèves, l'avoine, l'orge, le blé, le foin, etc. Voici ce que rapportent quelques uns de ces produits : le blé, 25 à 40 boisseaux par acre; L'orge 25; l'avoine, 30; le foin de 1 à 3 tonnes. Facilités pour l'élevage, bonnes. Il ne manque pas de bonne eau. Abondance de bois de chauffage, \$1.50 à \$3 la corde, selon la qualité. Bois de construction, en bonne quantité, pour \$6 à \$20 par 1000 pieds. Charbon, \$4 la tonne. Excellents marchés, églises et écoles, mais aucun chemin de fer encore. Les taxes sur les fermes ordinaires sont de \$5 à \$12. Demande modérée de travailleurs. \$20 à \$40 par mois sont payées en été, et moins en hiver. Les servantes reçoivent environ \$4 par mois, avec la pension, toute l'année. M. Wm. B. Smith, le préfet, écrit que le comté est plutôt un district de pêche qu'un district agricole, et que les Allemands et ceux qui connaissent cette branche d'industrie trouvent facilement de l'emploi et réussissent généralement dans leurs entreprises; ils se contruisent bientôt de coquettes et confortables maisons et deviennent les meilleurs fermiers.

## VICTORIA.

Pas beaucoup de fermes à vendre dans ce comté; les prix varient de \$6 à \$10 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 à 200 acres, dont 50 à 60 défrichés. Valeur des améliorations, \$300 à \$1,000; pas de terres sans quelques améliorations. Sol, en moyenne passable. Les principaux produits sont : le foin, l'avoine, l'orge et les pommes de terre. Le blé rapporte environ 18 boisseaux par acre; l'orge, à peu près autant—ces deux produits sont assez incertains; l'avoine, 12 à 25; le foin, 2 à 3 tonnes. Pas de grandes facilités pour l'élevage; eau bonne et abondante. Combustible et bois de construction, abondants; le charbon est généralement employé pour

le chauffage et coûte environ \$2 la tonne. Bonnes facilités quant aux marchés, écoles et églises; on a grandement besoin de chemins de fer. Les taxes sont légères. Aucune demande de travailleurs. Les hommes reçoivent de \$6 à \$14 par mois avec pension, et les femmes de \$4 à \$5. On ne demande pas de nouveaux artisans.

## YARMOUTH.

Une seule réponse reçue de ce comté; elle vient du township de Yarmouth et contient les renseignements suivants:—On offre en vente quelques fermes d'environ 65 acres chacune, valant de \$1,000 à \$1,200. Une moitié environ est défrichée. Le sol est décrit comme bon. Les principaux produits sont: le foin, le blé, l'orge, l'avoine, les pommes de terre, et autres légumes. Le blé rapporte bien quelques années; l'orge, l'avoine et les pois rapportent bien; les navets et le foin donnent aussi de bons rendements. Facilités pour l'élevage, bonnes; eau excellente; bois de chauffage, environ \$3.50 à \$4 la corde. Communications avec les marchés, églises, écoles et chemins de fer, bonnes. Moyenne des taxes environ \$6, avec quelques piastres de plus pour le bonus du chemin de fer. Légère demande de travailleurs. Les hommes reçoivent de \$25 à \$30 par mois en été, avec pension; les femmes, \$4 à \$8 par mois; les pêcheurs ont environ \$35 par mois, avec la pension. Aucune demande d'artisans, à moins que ce ne soient des charpentiers. Il est probable que quelques immigrants feraient bien dans le comté.

## ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## KING.

Un nombre considérable de fermes offertes en vente dans ce comté, pour \$6 à \$30 l'acre. Dimension ordinaire des fermes, 100 acres, dont un quart ou les deux tiers défrichés. Améliorations très passables en général. Terres non améliorées en vente, de \$1 à \$10 l'acre, suivant la qualité et l'endroit. Les principaux produits sont: les pommes de terre et toutes sortes de légumes, le blé, l'avoine, le sarrasin, l'orge, le foin, les porcs et les bêtes à cornes. Voici quelques-uns des rendements: blé, de 10 à 20 boisseaux par acre; l'orge, 20 à 30; l'avoine, 20 à 40, une récolte importante; les pommes de terre, 200 à 300, aussi une des récoltes importantes; le foin, de 1½ à 2½ tonnes, etc. Conditions très favorables pour l'élevage, auquel on porte une attention croissante. Approvisionnement raisonnable de bois de chauffage, coûtant \$1.50 à \$2 la corde; on peut se procurer facilement du charbon pour \$2.50 à \$4 la tonne; bois de construction, un peu rare et se vendant de \$8 par 1,000 pieds et au-dessus. Très bonnes facilités quant aux églises, écoles, marchés, etc. Taxes extrêmement légères, dépassant rarement \$4 sur une ferme ordinaire de 100 acres. Assez bonne demande d'ouvriers agricoles; les hommes reçoivent de \$10 à \$20 par mois en été, avec pension; en hiver, \$6 à \$14; les servantes reçoivent de \$3 à \$8 par mois. Déjà assez bien pourvu d'artisans. L'île est un endroit désirable où l'on peut vivre à très bon marché, mais elle se ressent du manque de communications fréquentes et rapides par bateaux à vapeur avec le reste de la Confédération.

## PRINCE (I. P.-E.).

Un bon nombre de fermes sont offertes en vente dans ce comté, à des prix variant de \$10 à \$20 l'acre. Dimension moyenne des fermes, 100 acres, dont 20 à 50 défrichés. Les améliorations sont en général d'une valeur ordinaire. Les terres sans améliorations se vendent de 80 cts. à \$10, suivant la localité et la qualité. Sol de qualité variable, mais généralement bon. Les principaux produits sont: le grain, le foin, les pommes de terre et autres légumes. Le blé rapporte de 8 à 20 boisseaux par acre; l'orge, 20 à 40; l'avoine, 20 à 35; les navets, 200 à 700; le foin, deux à trois tonnes. Les chances d'élevage sont bonnes. L'eau est excellente et abondante. Quantité limitée de bois de chauffage, de \$1 à \$4 la corde; charbon, \$2.50 à \$4.50 la tonne. Bois de construction, \$10 à \$20 par 1,000 pieds. Excellentes commodités avec les marchés, écoles, églises, chemins de fer, etc. Taxes extrêmement légères, excédant rarement \$3 sur une ferme moyenne. Pas grande demande d'ouvriers agricoles. Les gages des hommes sont de \$10 à \$30 par mois en été, avec pension; en hiver, de \$5 à \$20, ou à l'année environ \$8 par mois. Les femmes reçoivent de \$3 à \$5 par mois. Les artisans sont en nombre suffisant.

# INDEX

DU

## DIX-SEPTIÈME VOLUME.

46 VICTORIA, 1883.

**A**CADIE, COMPAGNIE DES POUDRES DE L':—Pétition demandant une charte, 46. Avis, 66. Bill, 67. Renvoyé au comité, 92. Rapporté avec des amendements ; la question de juridiction étant soulevée au sujet de ce bill,—elle est réservée pour être décidée par la Chambre, 125. En comité général ; rapporte progrès, 132. Rapporté, 165. Motion pour la troisième lecture ; amendement proposé par M. Amyot, que ce bill est en dehors de la juridiction du gouvernement fédéral de la Puissance du Canada ; débat ajourné, 173. Repris ; sous-amendement proposé, que le bill soit renvoyé de nouveau à un comité général pour plus ample considération ; adoptée ; bill renvoyé de nouveau en comité général ; Rapporte progrès, 188. La Chambre se forme de nouveau en comité général ; Bill modifié ; examiné ; adopté ; passé, 201. Par le Sénat, 265. S.R., 439. (46 Vic, chap. 94)

“ACCUMULATEUR ÉLECTRIQUE DE FAURE” : Voir *Faure*.

ACTE DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES :—Voir *Elections*, 5.

ACTE D'INSPECTION GÉNÉRALE :—Voir *Inspection*, 1-3.

ACTE PROHIBANT LA VENTE DES LIQUEURS ENIVRANTES :—Pétition demandant la passation d'un acte prohibant la vente des boissons enivrantes, 120.

ACTE REFONDU DES CHEMINS DE FER, 1879 :—Voir *chemins de fer*, 3, 6, 8, 10, 12, 15.

“ADELINE,” BRIG :—Voir 270, *des documents de la session*.

### Adresses :

A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL :

1. Résolution au sujet d'une adresse pour remercier Son Excellence de son gracieux discours à l'ouverture de la session, 17. Lue et adoptée ; renvoyée à un comité spécial ; rapportée, 18. Adoptée ; grossoyée ; devant être présentée par ceux des membres qui font partie du Conseil Privé, 20. Message de S. E., en réponse, 58.
2. Résolution au sujet d'une adresse à Son Excellence exprimant le sentiment de regret général avec lequel le pays a appris que les relations officielles de Son Excellence avec le Canada vont bientôt cesser ; adoptée *nemine contradicente* 429. Renvoyée à un comité spécial ; rapportée, 430. Adoptée ; grossoyée ; message au Sénat demandant son concours, 431. Le Sénat concourt, 436. Réponse de S. E., 437.

Voir *documents de la session*, adresses sur les sujets généraux.

**ADULTÈRE ET SÉDUCTION** :—Bill à l'effet de pourvoir à la punition de l'adultère, de la séduction et des crimes de même nature (M. Charlton) ; ordonné ; présenté, 31. Lu la seconde fois ; renvoyé à un comité spécial, 85. Rapporté avec amendements, 100. En comité général ; amendé ; rapporté, 121. Motion (ordre du jour pour la prise en considération étant lu) que le bill soit renvoyé de nouveau en comité afin d'ajouter ce qui suit : Tout homme qui, sous promesse de mariage, séduira une personne du sexe non-mariée et de mœurs chastes jusque-là, sera coupable de délit, etc., 141. Adoptée ; bill renvoyé de nouveau au comité et amendé ; rapporté ; motion pour la prise en considération ; amendement proposé pour renvoyer de nouveau le bill au comité afin d'amender la 4<sup>me</sup> clause ; débat ajourné sur icelui, 142. Repris 152. Amendement adopté ; bill renvoyé de nouveau au comité ; procédés interrompus par l'appel des bills privés en vertu de la 19<sup>e</sup> règle, 153. Chambre de nouveau en comité général ; bill amendé ; rapporté, 154. Examiné ; passé ; titre comme suit : "Acte à l'effet de pourvoir à la punition de la séduction et des crimes de même nature, 157.

**AGRICULTURE, RAPPORT DU MINISTRE D'** :—Voir 2 *des documents de la session*.

**ALIMENTS, FALSIFICATION OU ANALYSE DES** :—Voir 7, 133, *des documents de la session*.

**ALLEMAGNE, COMMUNICATION DIRECTE AVEC LES PORTS DE MER DE L'** :— Voir 8 *des documents de la session*.

**ALLEMANDS, NATURALISATION DES** :—Motion pour copie de la correspondance au sujet de la naturalisation des Allemands ; aussi de l'immigration allemande, etc. ; Débat sur icelle ajourné, 69. Repris ; motion adoptée, 74. Voir 9 *des documents de la session*.

**ANGLO-AMÉRICAINNE, DE TÉLÉGRAPHE, COMPAGNIE** :—Voir *Canadienne de télégraphe rapide, Cie, 2*.

**ANGLO-CANADIENNE, DE PRÊT ET PLACEMENT, CIE** :—Voir 10 *des documents de la session*.

**ANIMAUX, CRUAUTÉ ENVERS LES** :—

1. Bill à l'effet de modifier la loi concernant la cruauté envers les animaux (M. Richey) ; ordonné ; présenté, 47. Lu la seconde fois ; renvoyé à un comité spécial, 121. Rapporté avec amendements, 203. En comité général ; amendé ; examiné, 249. Passé, 278.

2. Pétition en faveur du bill précédent, 177, 186.

**ARPEUTEURS FÉDÉRAUX** :—Voir *Collège Militaire Royal, 1-3*.

**ARRANGEMENTS COMMERCIAUX AVEC LA FRANCE** :—Voir 11 *des documents de la session*.

**ARTILLERIE, TERRES DE L'** :—Voir 12, 13, *des documents de la session*.

**ASSOCIATION NATIONALE DES DISTILLEURS DES ETATS-UNIS** :—Voir 120 *des documents de la session*.

**ASSOCIATION ORANGISTE DE L'AMÉRIQUE ANGLAISE** :—Voir *Orangiste loyale, etc*.

**ASSURANCE** :—Voir 14, 15, *des documents de la session*.



ASSURANCE DE LA COURONNE DU CANADA, CIE D' :—Pétition demandant la passation d'un acte pour faire revivre et amender les actes concernant la compagnie d'assurance l'Union du Canada, et pour changer le nom de la dite compagnie en celui de compagnie d'assurance de la Couronne du Canada, 33. Avis, 78. Bill, 80. Renvoyé au comité, 93. Bill retiré et honoraires remboursés sur la recommandation du comité des banques, 255.

ASSURANCE DE QUÉBEC, CONTRE L'INCENDIE :—Voir *Québec, cie d'assurance contre l'incendie de*.

ASSURANCE FÉDÉRALE SUR LA VIE, CIE. D' :—Pétition demandant une charte, 33. Avis, 52. Bill, 67. Renvoyé au comité, 104. Comité fait rapport que les promoteurs ayant exprimé le désir de retirer le bill, il recommande que les honoraires soient remboursés. Bill retiré et honoraires remboursés, 183.

ASSURANCE L'UNION DU CANADA, COMPAGNIE D' :—Voir *Assurance de la Couronne du Canada, Cie d'*.

ASSURANCE NATIONALE, COMPAGNIE D' :—Pétition demandant qu'il soit passé un acte qui l'autorise à liquider ses affaires, 32. Avis, 39. Bill, 40. Renvoyé au comité, 56. Rapporté, 156. En comité général. Rapporté, 173. Passé. Titre comme suit : "Bill autorisant la Compagnie Nationale d'assurance à liquider ses affaires et renoncer à sa charte, et pourvoyant à sa dissolution," 183. Par le Sénat, 222. S. R., 438. (46 Vic., chap. 82.)

ATLANTIQUE ET DU NORD-OUEST, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L' :—Pétition demandant la passation d'un acte pour étendre ses pouvoirs, etc. 156. Avis, 88. Bill, 88. Renvoyé au comité, 105. Rapporté avec amendements, 176. En comité général; rapporté; passé, 184. Par le Sénat, 246. S. R., 439. (46 Vic., c. 63.)

ATLANTIQUE, PACIFIQUE ET RIVIÈRE A-LA-PAIX, COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE L' :—Pétition demandant une charte, 77. Avis, 83. Bill, 97. Renvoyé en comité, 106. Recommande que le bill soit retiré, 214.

AUDITEUR-GÉNÉRAL :—Voir 17 *des documents de la session*.

**B**AIE-DES-CHALEURS, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA :—Voir *chemins de fer*, 16.

BAIE D'HUDSON :—Voir 18 *des documents de la session*.

BAIE-DU-TONNERRE :—Voir 293 *des documents de la session*.

BAIE LIVERPOOL, BRISE-LANES DE LA :—Voir 29 *des documents de la session*.

BANQUES :

1. Chambre en comité pour considérer une certaine résolution concernant les banques; résolution prescrivant une transmission plus régulière et plus expéditive au gouvernement de la liste certifiée des actionnaires, etc., rapportée; adoptée; bill, 72. Voir ci-dessous, 2.
2. Bill à l'effet d'amender de nouveau l'acte intitulé : "Acte concernant les banques et le commerce de banque," et les différents actes qui le modifient (Sir S. L. Tilley); ordonné; présenté, 72. Lu la seconde fois, 113. En comité général; amendé; examiné, 140. Passé, 170. Par le Sénat, avec amendements, 222. Examiné; adopté, 263. S. R., 439. (46 Vic., chap. 20.) Voir 19, 20, *des documents de la session*. Insolubles, 7.

BANQUE BRITANNIQUE CANADIENNE :—Voir *Nord-Ouest, Banque du*.

BANQUE CENTRALE DU CANADA :—Pétition demandant une charte, 25. Avis, 29. Bill, 34. Renvoyé au comité, 55. Rapporté, avec amendements, 71. En comité général; rapporté, 80. Passé, 104. Par le Sénat, 140. S.R., 438. (46 Vic., chap. 50.)

BANQUE DES CULTIVATEURS DE RUSTICO :—Voir *Farmers Bank of Rustico*.

BANQUES ET COMMERCE :—Nomination du comité permanent, 15, 27. Députés ajoutés, 47, 71, 81. Bills qui lui sont renvoyés, 55, 58, etc. Nom d'un député substitué à celui d'un autre, 125. Rapports sur différents bills, 71, 94, 146, 156, 182, 214, 254. Rapports recommandant une extension de temps pour recevoir les rapports sur bills privés, 146. Recommandant que certains bills soient retirés, 183, 214, 254. Honoraires remboursés, 183, 254. Que les bills concernant des matières qui lui sont déferées devraient, dans les sessions à venir, être dressés de manière à incorporer, par mode de renvoi, les clauses des actes généraux se rapportant aux détails auxquels ces bills doivent pourvoir, etc., 215.

BANQUE UNION DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :—Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à se fondre avec la banque de la Nouvelle-Ecosse, 24. Avis, 29. Voir *Nouvelle-Ecosse, Banque de la*.

BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Voir 21 *des documents de la session*.

BATEAUX À VAPEUR, ACTE D'INSPECTION DES :—Voir *Inspections*, 4.

BATTERIES A ET B.—Voir 100, 186, *des documents de la session*.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE RICHMOND :—Voir *Richmond, batterie de campagne de*:

BAYFIELD, HAVRE DE :—Voir 144 *des documents de la session*.

BAYLISS, JONES ET BAYLISS :—Voir 81 *des documents de la session*.

BERNATCHEZ, N. :—Voir 271 *des documents de la session*.

BERTHIER, CAMP DE :—Voir 157 *des documents de la session*.

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—

1. Rapport du bibliothécaire déposé sur le bureau, 15. (*Documents de la session No 15*)
2. Comité conjoint de la bibliothèque; membres de la Chambre des communes, 30. Membres du Sénat, 40. Nom de M. Brecken, substitué à celui de M. Jenkins; message au Sénat à cet effet, 80. Premier rapport, recommandant de prendre les moyens d'augmenter et de rendre plus utile la bibliothèque, qui est loin d'être complète surtout en ce qui regarde les sections importantes des ouvrages sur l'Amérique du Nord, et des recherches scientifiques; aussi il soumet le rapport du sous-comité sur divers sujets, 178-82. Second rapport soumettant les règlements concernant la circulation des livres; aussi, concernant la vérification des comptes de la bibliothèque, 355.

BIENS DES INSOLVABLES :— Voir *Insolvables*, 2-5.

BIENS TEMPORELS, LE FONDS DES :—Voir *Eglise presbytérienne*, 1, "

## BILLETS PROMISSOIRES :

1. Bill à l'effet de modifier l'acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " *Acte à l'effet d'abroger les droits sur les billets promissaires, traites et lettres de change,*" et d'expliquer la loi relative aux timbres sur les billets promissaires et les lettres de change (M. Weldon) ; ordonné ; présenté, 101. Lu la seconde fois ; renvoyé en comité spécial, 154. Rapporté, avec amendements, 162. En comité général ; amendé ; examiné, 174. Passé, 202. Par le Sénat, avec amendements (Titre amendé en retranchant tous les mots après " change " où ce mot se rencontre la première fois), 246. Examiné ; adopté, 247. S. R., 439. (45 Vic., chap. 21.)
2. Bill intitulé : " *Acte relatif aux lettres de change et aux billets promissaires dans la province de l'Île du Prince-Edouard ;*" du Sénat ; lu, 393. Lu la seconde fois ; en comité général, 411. Rapporté ; passé, 411. S. R., 440. (46 Vict., chap. 22.)

BILLETS D'ÉPINETTE :—Voir *EpINETTE, billets d'*

## BILLS :

1. Bills affectant les dépenses des deniers publics et basés sur des résolutions rapportées de comités généraux (règle 88), 44, 366, 367, 392, etc. Bills affectant le commerce et originant en comité général (règle 41) 196, 252. Bills relatifs à l'imposition d'impôts et originant en comité général, 72. Exemptant le paiement des honoraires, 236. Bills se rapportant incidemment à la dépense de deniers publics, etc., présenté ; et une résolution adoptée subsidiairement et renvoyés au comité sur iceux, 228, 291, 312.
2. Bill présenté et lu une première fois *pro forma* avant de prendre en considération le discours du trône, 14.
3. Bill à l'effet d'amender un acte de la présente session, 409, 428.
4. Bill lu une première et une seconde fois et renvoyé en comité général à la même séance, 222, 251, 263, 402.
5. Motion pour seconde lecture d'un bill rescindé, 278. Ordre pour la seconde lecture rescindé et bill retiré, 211, 279, 310, 432.
6. Bills lus la seconde fois et renvoyés à un comité spécial, 65, 85, 121, etc.
7. Bill lu la seconde fois et renvoyé à six mois, 210, 211.
8. Comité fait rapport qu'il est inopportun de procéder plus loin avec la mesure dans sa forme actuelle pendant la présente session ; il recommande en conséquence que le bill soit retiré, 125.
9. Motion, que l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité sur un bill ; négative, 202.
10. Ordre pour que la Chambre se forme en comité sur un bill, rescindé, et bill retiré, 278. Renvoyé à un comité spécial, 74, 84.
11. Le président du comité général rapporte progrès sur un bill, 119, 115, 132, etc.
12. Bill modifié en comité général et ordre de le prendre en considération à un jour ultérieur, 84. Examiné immédiatement, 115, 131, 245, etc.
13. Le comité général sur un bill se lève sans faire rapport, 157.

BILLS—*Suite.*

14. Procédés sur un bill interrompus par l'appel des bills privés pendant l'heure fixée par la 19<sup>e</sup> règle et repris ensuite, 153, 223, etc.
15. Objection étant faite au sous-amendement à la motion pour la troisième lecture d'un bill, pour le motif que l'auteur de la motion n'en a donné aucun avis; objection maintenue; amendement semblable présenté subséquemment par un autre député qui en avait donné avis, 118.
16. Ordre pour la troisième lecture rescindé et le bill renvoyé de nouveau à un comité général, 275, 378, 432.
17. Bill renvoyé de nouveau à un comité général, 275. A la troisième lecture, 119, 162, 188, etc. Plus d'une fois, 420.
18. Bill devant être lu la troisième fois à la prochaine séance de la Chambre, 339.
19. Passés à plusieurs phases à la même séance, 132, 157, 314. Sans être renvoyés au comité général, 253, 409, 413. Passés à toutes leurs phases à la même séance, 409, 410, 413, 429, 434.
20. Titres de bills modifiés, 157, 183, 184, 185, etc. Préambule, 176, 225.
21. Bills modifiés par le Sénat et examinés immédiatement, 247, 251, etc. Plus tard, 308, 413, etc.
22. Amendements du Sénat à un bill, amendé, 326. Désapprouvé pour certaine raison, 326, 429. Le Sénat n'insiste pas, 352. Il insiste, 436.
23. Amendements de la Chambre à un bill du Sénat, 313. Adoptés par le Sénat, 358.
24. Bills réimprimés, 84.
25. Dispositions de deux ou plusieurs bills combinés en un seul, 94.
26. Bills sanctionnés à la clôture de la session, 433, 441.

## BILLS PRIVÉS :

1. Nomination du comité permanent, 15, 26. Députés ajoûtés, 47, 125. Nom d'un député substitué à celui d'un autre, 125. Bills renvoyés à ce comité, 55, 58, etc. Rapports sur divers bills, 111, 125, 135, 146, 176, 198, 221, 250. Sur les amendements du Sénat à un bill, 317. Recommande le remboursement des honoraires, 111, 135, 146, 176. Qu'un bill soit retiré à la demande des promoteurs, 146. Fait rapport qu'il a modifié le préambule d'un bill, 176. Recommande que dans toute pétition pour constituer en corporation des compagnies privées qui pourraient être constituées en vertu de *l'acte relatif aux compagnies par actions*, 1869, les raisons particulières pour lesquelles un acte constitutif spécial est requis, devront être exposées, 250.
2. 49<sup>me</sup> règle suspendue au sujet d'un bill sur la recommandation de la Chambre, 199.
3. 51<sup>me</sup> règle suspendue sur la recommandation du comité des ordres permanents, 100, 104, 222, 250, 263.
4. Pétitions rapportées qui ne sont pas de nature à exiger la publication de l'avis, 39, 66, 67.

BILLS PRIVÉS—*Suite.*

5. Avis ordinaire a été donné pendant la période voulue, mais qu'il ne mentionne en aucune manière la dernière partie de la conclusion, 78.
6. Comité des O. P. fait un rapport défavorable à une pétition, 100.
7. Avis n'ayant pas été publié pendant le temps voulu par l'article 51 du règlement, le comité recommande qu'il soit déclaré suffisant, comme les droits des particuliers n'en peuvent souffrir, 100.
8. Avis dans la *Gazette officielle du Canada* seulement, considéré suffisant, comme nuls droits existant ne peuvent être lésés, 100.
9. Pétition demandant permission de présenter des pétitions pour bills privés après l'expiration du délai; renvoyées au comité des ordres permanents, 103, 209, 236, 251. Permission accordée, par le rapport, 111, 215, 254.
10. Comité désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'aucune mention des dispositions d'un bill n'est faite dans l'avis ou la pétition concernant ce bill, 317.
11. Comité fait rapport que les considérants d'un bill ne sont pas prouvés d'une manière satisfaisante, (Règle 65), 169, 205. Fait rapport qu'il a modifié les considérants d'un bill pour certaines fins, 176, 225.
12. Comité fait rapport que les promoteurs abandonnent la partie de leur bill qui ne vient pas sous la juridiction ordinaire du comité, 176.
13. Comité recommande que l'amendement du Sénat à un bill, soit désapprouvé, pour certaine raison, 317. ---
14. Bill renvoyé de nouveau au comité permanent, après rapport, 165, 166, 257.
15. Bill retiré sur la recommandation du comité des bills privés, 140, 146, 183, 215, etc.
16. Ordre du jour pour que la Chambre se forme en comité général sur un bill, après rapport du comité des chemins de fer, rescindé, et bill renvoyé de nouveau au comité, 257.—Renvoyé à un autre comité, 184.
17. Amendements faits par le Sénat à un bill, renvoyés au comité permanent auquel ce bill a été déferé, 308.
18. Honoraires remboursés sur bills privés sur la recommandation du comité, 113, 121, 146, 177, 183, 199, 205, 215, 236, 255.
19. Prolongation du temps pour recevoir les pétitions, sur la recommandation du comité des O. P. 29, 67. Pour présenter les bills privés, 53, 104.
20. Le temps pour recevoir les rapports des comités sur les bills privés est prolongé sur la recommandation du comité des bills privés, 146, 215, 250, 282.
21. Avis que doivent donner les comités aux termes de l'article 60 du règlement, avant la prise en considération des bills privés, soit réduit pendant le reste de la session, 222.
22. Les ordres du jours pour bills privés appelés à une heure fixe en vertu de la 19e règle, suspendent les affaires devant la Chambre, 117, 126, 153, etc. L'ordre pour les bills privés étant appelé, la Chambre procède à prendre en considération les ordres du gouvernement de ce jour, 161.

BILLS PRIVÉS.—*Suite*

23. Procédés sur un bill interrompus par l'expiration de l'heure, allouée aux bills privés, en vertu de la 19<sup>e</sup> règle, 154.
24. Résolution rapportée des comités des banques et des chemins de fer : Que les bills concernant des matières qui lui sont déferées devraient, dans les sessions à venir, être dressés de manière à incorporer, par mode de renvoi, les clauses des actes généraux se rapportant aux détails auxquels ces bills doivent pourvoir ; que l'on devrait établir des règles spéciales pour toute infraction à ce principe, ou pour l'introduction d'autres dispositions quant à tels détails, et que telles autres dispositions devraient être imprimées en italiques avec renvoi à la clause de l'acte général dont on désire s'écarter, et que les bills qui ne seront pas rédigés conformément à cette règle, devraient être remodelés et imprimés par les promoteurs, avant que le comité fasse l'examen des clauses ; et que cette résolution soit rapportée à la Chambre et recommandée pour faire partie des ordres permanents de la Chambre ; que cette résolution soit rapportée à la Chambre et recommandée pour faire partie des ordres permanents de la Chambre, et que l'article 50 du règlement soit modifié de manière à pourvoir à la publication de cette résolution, 198, 215. Forme partie des ordres permanents de la Chambre, 237.
25. Résolution rapportée du comité des divers bills privés : Que dans toute pétition pour constituer en corporation des compagnies privées qui pourraient être constituées en vertu de l'*Acte relatif aux compagnies par actions*, 1879, les raisons particulières pour lesquelles un acte constitutif spécial est requis, soient exposées ; et, si l'on se propose d'exempter la compagnie de l'opération d'aucune des clauses du dit acte, les promoteurs du dit bill devront faire connaître au comité, avant qu'il passe à l'examen des clauses, les raisons qui leur font désirer cette exemption ; et que la substance de cette règle soit publiée par le greffier, conformément aux prescriptions de l'article 50 du règlement, 250.

BLACK, COLIN N. :—Voir 78 *des documents de la session*.

BLÉ ET FARINE :—Voir 23, 117, 119, *des documents de la session*. *Inspections*, 1, 2.

BOIS, COUPE DU :—Motion pour un état indiquant le nombre total des licences pour la coupe du bois demandées et accordées ou refusées, jusqu'au 1<sup>er</sup> février, 1883, etc. ; Débat sur icelle ajourné, 49. Repris, 121. Motion adoptée, 122. Voir 25 *des documents de la session*.

## BOIS DE CONSTRUCTION ET DE CHARPENTE :—

1. Chambre en comité général pour considérer une certaine résolution concernant la réglementation et la perception des péages et droits pour l'usage des travaux construits par le gouvernement pour faciliter la descente du bois de construction et de charpente, dans les rivières et cours d'eau, 226. Chambre en comité ; résolution rapportée, 314. Adoptée ; bill présenté, 315. Voir *ci-dessous*, 2.
2. Bill établissant de nouvelles dispositions concernant la réglementation et la perception des péages sur les glissoires et autres ouvrages de l'Etat construits pour faciliter la descente des bois de service et en grume, (M. Costigan) ; ordonné ; présenté, 315. Lu la seconde fois ; en comité général ; rapporté, 366. Ordre pour la troisième lecture rescindé ; bill renvoyé de nouveau à un comité général ; amendé ; examiné ; passé, 378. Par le Sénat, 407. S. R., 440. (46 Vic., chap. 16.)

BOIS DE SERVICE:—Voir 24 *des documents de la session.*

BÔMES:—Voir *eaux navigables*, 1, 2.

BOTHWELL, DISTRICT ÉLECTORAL DE:—Voir *Elections*, 6.

BOUÉES ET BALISES:—Voir 148 *des documents de la session.*

BRÈ, HAVRE DE, I. P. E.:—Voir 145 *des documents de la session.*

BRANT, BANQUE CANADIENNE DU COMTÉ DE:—Pétition demandant une charte, 31. Avis, 78. Bill, 80. Renvoyé au comité, 105. Avec amendements, 183. En comité général; rapporté; passé, 189. Par le Sénat, 237. S. R., 439. (46 Vic., chap. 51.)

BRÉSIL, COMMERCE AVEC LE:—Voir 206 *des documents de la session.*

BREVETS D'INVENTION, ACTE CONCERNANT LES :

1. Pétition demandant certains amendements à l'acte concernant les brevets d'invention, 33.
2. Bill intitulé: "Acte à l'effet d'amender l'acte des brevets de 1872;" du Sénat, 292. Lu, 297. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 378. S. R., 440. (46 Vic., chap. 19.)

BREVETS D'INVENTION, DROITS DE:—Bill à l'effet de mieux prévenir la fraude au sujet de la vente de droits de brevets d'invention (M. Mulock); ordonné; présenté, 157. Ordre pour la seconde lecture rescindé. Bill retiré, 279.

BRISE-LAMES:—Voir 26-29 *des documents de la session.*

BUDGETS:—Voir 30-33 *des documents de la session.* Gouverneur-général, 13.

BUREAU DES POSTES:—Bill intitulé: "Acte portant amendement de l'acte du bureau des postes, 1875;" Du Sénat, 140. Lu, 141. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 314. S. R., 440. (46 Vic., chap. 18.) Voir 215-225 *des documents de la session.*

BURLAND, G. B.:—Voir 169 *des documents de la session.*

BURPEE, G. S.:—Voir 222 *des documents de la session.*

**C**ABLE EUROPÉEN, AMÉRICAIN, CANADIEN ET ASIATIQUE, COMPAGNIE DU:—Pétition de la Compagnie du câble européen, américain, canadien et asiatique (limitée), demandant qu'il lui soit permis de mettre devant la Chambre sa pétition pour la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de "Compagnie de câble américain, anglais et continental (limitée); Renvoyé au comité des O. P., 251. Rapport favorable du comité; Pétition présentée, 254. Comité des O. P. recommande la suspension de l'article 51 du règlement, 262. Règle suspendue; bill présenté; lu la seconde fois et renvoyé au comité, 263. Rapporté avec amendements, 282. En comité général; amendé; examiné; passé, 292. Par le Sénat, 385. S. R., 440. (46 Vic. chap. 78)

CAISSE DES VEUVES ET DES ORPHELINS:—Voir *Eglise presbytérienne*, 3.

CANADA, ACTE DU SERVICE CIVIL DU:—Voir *Service civil*, 1, 2.

CANADA CENTRAL, CHEMIN DE FER DU :—Voir 76, 91 *des documents de la session.*

CANADIENS, REPATRIEMENT DES :—Voir *Repatriement des Canadiens.*

CANAUx :—Voir 34-39, *des documents de la session.*

CANONS DE GRAND MODÈLE :—Voir 40 *des documents de la session.*

CAP NORD ET DE LA POINTE EST, PHARES DU :—Voir 41 *des documents de la session.*

CARAQUET, CIE DU CHEMIN DE FER :—Voir *Chemins de fer*, 16.

CARTOUCHES, FABRIQUE DE :—Voir *Fabrique de cartouches.*

CAUSES CRIMINELLES :—Voir *Lois criminelles*, 1, 5. *Procédures criminelles. Preuve, loi de la*, 1.

CENS ÉLECTORAL :—Voir *Elections*, 7, 8.

CÉRÉALES :—Voir *Grain.*

CERTIFICATS AUX PATRONS OU SECONDS :—Voir *Patrons et seconds.*

CHAMBRE DES COMMUNES :

1. La Chambre se rend auprès du député-gouverneur, dans la chambre du Sénat, à l'ouverture de la session, 1. Auprès du gouverneur général, après l'élection de son orateur, 3. A la clôture de la session, 438.
2. Comptes courants du comptable (tel qu'audités), 22.
3. Nomination des commissaires de l'Economie Interne, 70.
4. Etat déposé sur le bureau de la chambre, par le greffier, 354.

Réunions et ajournements de la Chambre :

5. Siégant après minuit, 134, 328, etc.
6. S'ajourne à cause des fêtes de Pâques, 147. Jour de l'Ascension, 286. Fête de la Reine, 435.
7. Motion d'ajournement retirée, 293.
8. S'ajourne à une heure plus tôt qu'à l'heure ordinaire pour le jour suivant, 435.
9. Devant siéger les samedis, 286, 387.

Travaux de la Chambre :

10. Les mesures du gouvernement devant avoir la priorité à certains jours. Voir *Ordres du jour.*

CHARBON :—Pétition demandant l'abolition des droits sur le charbon, 99. Voir 119, 146, 147 *des documents de la session.*

CHARTES PROVINCIALES :—Voir 43 *des documents de la session.*

CHARYBDIS :—Voir 44 *des documents de la session.*



## CHEMINS DE FER :

1. Nomination du comité permanent sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, 15, 26. Députés ajoutés, 47, 71, 81. Bills renvoyés à ce comité, 65, 74, etc. Rapports sur différents bills, 111, 125, 169, 171, 176, 192, 198, 203, 205, 214, 225, 234, 249, 262, 282. Sur amendements du Sénat aux bills, 317. Il recommande le remboursement d'honoraires, 192, 205, 214. Qu'un certain bill soit retiré, 125, 205, 214, 225, 235. Autorisé d'employer un sténographe, 140. Rapport que le préambule n'est pas prouvé, 169, 205, 249. Qu'il a modifié le préambule d'un bill de manière à le rendre conforme aux dispositions contenues dans le dit bill, 225. Qu'il a changé les titres de certains bills, 172, 214. Que les promoteurs d'un bill abandonnent une partie de leur bill, qui ne vient pas sous la juridiction du comité, 176. Qu'aucune mention des dispositions d'un bill n'est faite dans l'avis ou la pétition concernant le dit bill (règle 63), 317. Recommandant que les bills concernant des matières qui lui sont désérées devraient, dans les sessions à venir, être dressés de manière à incorporer, par mode de renvoi, les clauses des actes généraux se rapportant aux détails auxquels ces bills doivent pourvoir ; que l'on devrait établir des règles spéciales pour toute infraction à ce principe, ou pour l'introduction d'autres dispositions quant à tels détails, et que telles autres dispositions devraient être imprimées en italiques avec renvoi à la clause de l'acte général dont on désire s'écarter, etc., 198. Que le délai pour la réception des rapports sur bills privés soit prolongé, 215, 249, 282. Du comité des ordres permanents, 235.
2. Pétitions demandant la passation d'un acte pourvoyant au règlement des difficultés s'élevant entre des compagnies de chemins de fer et le public, relativement aux taux et péages, 25, 29, 77, 103, 120, 129.
3. Bill à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le Canada, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879 (M. Mc-Carthy) ; ordonné ; présenté, 22. Lu la seconde fois ; renvoyé au comité des chemins de fer, 98. Toutes pétitions pour ou contre le bill renvoyées au comité, 131. 94e règle suspendue et 900 copies des déclarations faites devant le comité, pour ou contre le bill, soient imprimées, 159. Comité rapporte que le préambule n'est pas prouvé d'une manière satisfaisante ; soumet aussi en même temps les déclarations faites devant lui pour ou contre la mesure projetée (App. n° 1), 169. Soient imprimées, 193. Ordre pour que la Chambre se forme en comité général ; lu ; motion que l'Orateur quitte le fauteuil ; rejeté, 202.
4. Pétitions en faveur du bill ci-dessus, Brant, 162. Carleton, 129. Elgin, 29. Essex, 159. Hastings, 77. Huron, 33. Oxford, 29. Simcoe, 29. Renvoyées au comité des chemins de fer, 131.
5. Pétitions demandant que le bill ne devienne pas loi ; Cie du chemin de fer Atlantique du Canada, 148. Cie du chemin de fer d'Ontario Central, 120. Cie du chemin de fer de Cobourg, Peterborough et Marmora, 77. Cies du chemin de fer le Grand-Tronc ; du Grand-Tronc, de la baie Georgienne et du lac Erie ; du chemin de fer International ; du chemin de fer de la vallée de Massawippi ; du chemin de fer Midland du Canada ; de la Chambre de commerce de Montréal ; du chemin de fer de la Rive Nord, 103. Cie du chemin de fer du Nord du Canada, 116. Cie du chemin de fer de Passumpsic, 103. Cie du chemin de fer de Québec Central, 87. Cie du chemin de fer du Sud-Est, 103. Cie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce, 87. Cie du chemin de fer Welland, 116, 144. Renvoyées au comité des chemins de fer, 131.

CHEMINS DE FER—*Suite.*

6. Bill à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, (M. Mulock) ; ordonné ; présenté, 31. Lu la seconde fois ; renvoyé au comité des chemins de fer, 74. Comité fait rapport qu'il est inopportun de procéder plus loin avec le bill dans sa forme actuelle, et recommande qu'il soit retiré, 125. Retiré, en conséquence, 140.
7. Pétition demandant l'adoption de mesures à l'effet d'empêcher la circulation des trains de chemin de fer le dimanche, 53, 56, 70, 76, 87, 94, 103, 120, 124, 129, 144, 148, 159, 162, 171, 175, 177, 186, 198, 203, 204, 209, 221, 254, 273, 298, 355. Voir 115 *des documents de la session.*
8. Bill à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879, (M. Riopel) ; ordonné ; présenté, 57. Lu la seconde fois et renvoyé au comité des chemins de fer, 85. Comité fait rapport qu'il est inopportun de procéder avec ce bill, 235.
9. Pétition demandant certains amendements à l'acte des chemins de fer, 61.
10. Bill modifiant de nouveau "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," (M. White, Renfrew) ; ordonné ; présenté, 98. Lu la seconde fois ; renvoyé au comité des chemins de fer, 142. Comité fait rapport qu'il est inopportun de procéder avec la mesure dans sa forme actuelle, et recommande que le bill soit retiré, 225, bill retiré, 226.
11. Pétition demandant la passation d'un acte pour empêcher les compagnies de chemins de fer d'imposer injustement des tarifs différentiels et pour mieux protéger la vie et la propriété aux passages à niveau des chemins de fer, 120.
12. Pétitions demandant que l'Acte Refondu des chemins de fer soit amendé de manière qu'il ne soit permis à aucun chemin de fer de se fusionner ou d'entrer en arrangements avec d'autres voies ferrées sans avoir préalablement obtenu la sanction du parlement ou du gouvernement, 144, 148.
13. Bill modifiant "l'acte concernant les charges de receveur-général et de ministre des Travaux publics," relativement aux pouvoirs du ministre des chemins de fer et canaux, (Sir C. Tupper) ; ordonné ; présenté, 147. Lu la seconde fois ; en comité général ; rapporté ; passé, 314. Par le Sénat, 351. S. R., 440. (46 Vict., chap. 5.)
14. Pétition demandant l'adoption de mesures propres à protéger la vie et la propriété au passage à niveau de la voie ferrée sur la rue Queen, Toronto, 162.
15. Bill à l'effet de modifier de nouveau "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," et de déclarer que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux pour l'avantage du Canada, (Sir C. Tupper) ; ordonné ; présenté, 324. Lu la seconde fois ; en comité général ; examiné, 339. Motion pour troisième lecture ; amendement proposé par M. Blake, de renvoyer de nouveau le bill au comité général afin de modifier la clause qui place des chemins de fer provinciaux sous l'autorité législative du parlement, etc., 393. Rejeté ; amendement proposé par M. McCarthy de renvoyer de nouveau le bill à un comité général afin de le modifier en retranchant les paragraphes 1, 2 et 3 de la clause 16, concernant les clôtures, garde-bestiaux, etc., et en y substituant d'autres, 394. Adopté ; bill renvoyé de nouveau au comité général ; amendé ; examiné ; passé, 395. Par le Sénat, avec amendements, 436. Examiné ; Adopté, 437. S. R., 441. (46 Vict., chap. 24.)

CHEMINS DE FER—*Suite.*

16. Motion pour que la Chambre se forme en comité général pour considérer une résolution accordant certaines subventions à des compagnies de chemins de fer dans les provinces de Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ontario; sur recommandation de Son Excellence; motion pour ajourner le débat sur icelle; rejeté; motion adoptée, 385. Chambre en comité général, 387. Résolution rapportée recommandant que des subventions soient accordées aux compagnies des chemins de fer mentionnées ci-après, savoir:—Baie des Chaleurs, Caraquet, Vallée de la Gatineau, de la grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, l'International, Vallée de Miramichi, de Montréal et Occidental, de Napanee, Tamworth et Québec, de Québec au lac Saint-Jean, pour un chemin de fer à partir de l'Intercolonial, à Peticodiac, jusqu'à Havelock Corner, N.-B., et pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander; résolution amendée en retranchant les mots "de la vallée de Miramichi" et en insérant les mots "du Nord et de l'Ouest"; résolution ainsi amendée, adoptée; bill présenté, 402. Voir ci-dessous 17.
17. Bill à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées (Sir C. Tupper); ordonné; présenté; lu la seconde fois, 402. En comité général; amendé; examiné; motion pour troisième lecture; amendement proposé de renvoyer de nouveau le bill en comité général; rejeté; bill lu la troisième fois et passé, 401. Par le Sénat, 435. S. R., 441. (46 Vict., chap. 25.) Voir 45-97 *des documents de la session.*

CHEMIN DE FER DU GRAND NORD OUEST DU CANADA, CIE DU:—Voir *Grand Nord-Ouest du Canada, etc.*

CHEMIN DE FER DE LA GRANDE LIGNE DIRECTE ENTRE L'AMÉRIQUE ET L'EUROPE, CIE DU:—Voir *Chemins de fer*, 16.

CHEMIN DE FER DU LAC SAINT-JEAN:—Voir *Lac Saint-Jean.*

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA, CIE DU GRAND:—Voir *Manitoba et du Nord-Ouest, Cie du chemin de fer.*

CHEMINS ET RÉSERVES DE CHEMINS:—Bill à l'effet de modifier l'acte concernant les chemins et les réserves de chemins dans le Manitoba (M. Royal); ordonné; présenté, 216. Lu la seconde fois, 310.

CHENAL À NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC:—Voir *Montréal, havre de*, 2, 3.

CHEVROTIÈRE, O. C. DE LA:—Voir 98 *des documents de la session.*

CHIGNECTOU, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TRANSPORT MARITIME (LIMITÉE):—Pétition demandant la passation d'un acte qui l'autorise à augmenter son capital, 33. Avis, 78. Bill, 80. Renvoyé au comité, 126. Rapporté, avec amendements, 214. En comité général; rapporté, 223. Passé, 224. Par le Sénat, avec amendements, 298. Examiné; adopté, 307. S. R., 439. (16 Vic., chap. 60.)

CHINOIS:—Motion (par M. Shakespear), que dans l'opinion de cette Chambre, il est expédient de promulguer une loi semblable en principe à celle actuellement en vigueur en *Australie* et qui est intitulé: "*Influx of Chinese Restriction Act, 1881;*" Débat sur icelle ajourné, 157. Repris; motion pour ajourner de nouveau le débat retirée; motion rejetée, 270. Voir 151 *des documents de la session.*

COCKBURN, HON. JAMES, A. :—Voir 264, 266, *des documents de la session.*

COLLÈGES ET BIBLIOTHÈQUES PUBLIQUES :—Voir *Livres*, 2.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL :

1. Bill à l'effet de pourvoir à l'admission des gradués du collège militaire royal à la profession d'arpenteur fédéral (M. Casgrain); ordonné, 57. Présenté, 58. Ordre pour la seconde lecture rescindé; bill retiré, 310.
2. Pétition demandant qu'avant de passer aucune mesure législative à l'effet d'accorder aux gradués du collège militaire Royal certains privilèges exceptionnels dans la profession d'arpenteur des terres fédérales, il soit donné pleine liberté aux personnes qui s'occupent de science, d'éducation et de question de génie civil dans les diverses provinces, de faire connaître leur opinion sur cet important sujet, 124.
3. Pétition demandant que le bill ci-dessus ne devienne pas loi, à moins que toutes les autres écoles scientifiques du Canada ne soient admises à jouir du même privilège, 178. Voir 99, 100, *des documents de la session.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE, PÉNITENCIER DE LA :—Voir 209, *documents de la session.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Voir 10, 34, 101, 113, 151, 154, 210. *Pêcheries*, 6, *des documents de la session.*

COLONISATION :—Voir 276, 282, *des documents de la session.*

COMMERCE ET NAVIGATION, TABLEAU DU :—Voir *Tableaux du commerce et de la navigation.*

COMMISSAIRES DE L'ÉCONOMIE INTERNE :—Voir *Gouverneur-général*, 12. *Chambre des Communes*, 3.

COMITÉS :

1. Résolution pour la nomination de neuf comités permanents, 15. Comité spécial pour nommer les comités permanents, 20. Rapport, 26. Concours en ce qui concerne le comité des ordres permanents, 27. Concours dans le rapport pour les autres comités, 30. Voir *Banques. Bills privés. Lois expirantes. Immigration. Impressions. Ordres permanents. Privilèges et Elections: Comptes Publics; Chemins de fer.*
2. Comités généraux, 72, 73, etc.
3. Procédés des comités généraux entrés dans les journaux, 72, 73, etc.
4. Rapport de progrès et permission de siéger de nouveau, 185, 241, 328, etc.
5. Le comité se lève sans faire rapport, 157.
6. Nomination de comités spéciaux. Voir *Engrais agricoles. Débats, Commerce Interprovincial. Liqueurs enivrantes*, 1, *Prince-Édouard, Ile du*, 2.
7. Partie d'une motion pour la nomination d'un comité spécial, décidée irrégulière, avis des noms n'ayant pas été donné, 82.
8. 78<sup>me</sup> règle, concernant le choix des comités, suspendant le cas d'un comité spécial, 128, 195.
9. Cinq membres s'opposent à ce que l'auteur de la motion soumette les noms des membres devant composer un comité spécial, 128.

COMITÉS—*Suite.*

10. Membres déclinent toute participation dans un comité spécial, pour le motif qu'ils sont opposés au principe et à la substance de la question devant être examinée par le dit comité. (Règle 78), 128. Noms de d'autres membres substitués, 195.
11. Pouvoir d'employer des sténographes, 84, 89, 140.
12. Comités conjoints. Voir : *Bibliothèque ; Impressions.*
13. Réduction du *quorum* des comités permanents, 26, 71.
14. Membres ajoutés, 47, 71, 81, etc.
15. Nom d'un membre substitué à celui d'un autre, 71, 80, 125.
16. Rapportant de temps à autre, 20. Par bill ou autrement, 126.
17. Pour envoyer quérir personnes et papiers, 97.
18. Rapport renvoyé de nouveau au comité pour plus ample considération, 116.
19. Motion pour l'adoption du rapport d'un comité spécial, retirée, 308.
20. Rapport d'un comité spécial retiré, 126, 188.
21. Rapport d'un comité spécial de la dernière session ordonné d'être imprimé, 82, 144.

COMPTES DE CRÉDITS :—Voir 17 *des documents de la session.*

COMPTES PUBLICS :—Nomination du comité permanent des comptes publics, 15, 27. Nom d'un membre substitué à celui d'un autre, 125. Documents renvoyés à ce comité; comptes publics pour 1881-82; rapport de l'auditeur général sur les comptes de crédit; état concernant les personnes mises à la retraite; état des paiements portés aux dépenses imprévues, depuis le 1er juillet 1882; mandats du gouverneur-général émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, 53. États inscrits aux pages 28 et 29 du rapport du secrétaire d'Etat, concernant les travaux d'impression exécutés par des personnes autres que les entrepreneurs, 84. Certains articles du relevé des paiements portés au compte des dépenses imprévues; et certains articles du relevé des mandats du gouverneur-général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, 96. Voir 103, 104, *des documents de la session.*

COMPTES-RENDUS OFFICIELS :—Voir *Débats.*

COMITÉ DE KING, I. P. E. :—Voir *Greffier de la Couronne en Chancellerie*, 3. *Elections*, 1, 2. *Privilèges et élections. Orateur*, 6, 7.

CONNAISSEMENTS :—Bill à l'effet de modifier la loi concernant les connaissances (M. McCarthy); ordonné; présenté, 125. Lu la seconde fois, 174.

CONSTITUTIONS PROVINCIALES :—Voir 43 *des documents de la session.*

**CONTRATS** :—Bill pour mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement des deniers publics (M. Casgrain) ; ordonné ; présenté, 25. Lu la seconde fois, 69. Ordre pour que la Chambre se forme en comité rescindé, et bill renvoyé à un comité spécial, 74. Rapporté avec amendements, 104. En comité général ; rapporté, 142. Motion pour troisième lecture ; amendement par M. Ross (Middlesex) de renvoyer de nouveau le bill à un comité général afin d'ajouter la clause suivante : " Quiconque, dans le but d'aider aux élections des membres du parlement du Canada, pendant l'exécution de son entreprise, ou attendant le paiement du prix de l'entreprise stipulé au dit contrat, souscrit, fournit, donne ou promet de donner et fournir quelque somme d'argent, valeur ou considération quelconque, soit directement ou indirectement, par lui-même ou par l'entremise d'autres personnes de sa part, à qui que ce soit, est coupable de délit (*misdeemeanor*), etc.," 151. Rejeté ; Bill lu la troisième fois et passé, 153. Par le Sénat, avec amendements, 298. Examiné ; adopté, 310. S. R., 440. (46 Vic., chap. 32.)

**COURONNE DU CANADA, CIE D'ASSURANCE DE LA** :—Voir *Assurance de la Couronne du Canada, cie d'*.

**COURS CRIMINELLES, DES JUGES DE COMTÉ** :—Bill à l'effet d'amender la loi au sujet de l'audition des causes portées devant les cours criminelles des juges de comté, (M. Robertson, Hamilton) ; Ordonné ; présenté, 31 ; lu la seconde fois, 74. Ordre pour que la Chambre se forme en comité, rescindé, et bill renvoyé à un comité spécial pour s'enquérir du système actuellement suivi pour le procès expéditif sommaire dans certains cas des personnes accusées de félonies et de délits, 84. M. Cameron (Huron) ajouté au comité, 89.

**COUR DE COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER** :—Voir *Chemins de fer*, 3-5.

**COURS DE COMTÉ** :—Voir 105, 157, *des documents de la session*.

**COURS DE COMTÉ, JUGES DES** :—Voir *Juges des cours de comté*.

**COUR MARITIME** :—Voir 106, 107, *des documents de la session*.

**COUR SUPRÊME** :—Bill à l'effet de restreindre la juridiction de la cour suprême (M. Landry) ; Ordonné ; présenté, 170. Voir 108 *des documents de la session*.

**COUVERTES POUR LA MILICE** :—Voir 184 *des documents de la session*.

**CRÉDIT FONCIER FRANCO-CANADIEN, LE** :—Pétition demandant à être placé sur le même pied que les institutions analogues en Canada, en ce qui regarde le taux d'intérêt qu'il peut exiger, etc., 29. Avis, 39. Bill, 47. Renvoyé au comité, 58. Rapporté, 94. En comité général, 104. Motion pour troisième lecture ; amendement par (M. Auger) de remettre la troisième lectures à six mois ; sous-amendement par (M. Houde), de renvoyer de nouveau le bill au comité afin de remplacer les mots " huit pour cent " par les mots " sept pour cent, " 117. Objection étant faite au sous-amendement, pour le motif que l'auteur de la motion n'en a donné aucun avis tel que requis par la 67e règle ; objection maintenue, (Voir Questions, 12) ; L'amendement susdit proposé par M. Orton, 118. Rejeté ; premier amendement rejeté ; motion pour troisième lecture ; amendement proposé par M. Abbott, de renvoyer de nouveau le bill à un comité général dans le but de l'amender de nouveau ; adopté ; bill renvoyé de nouveau ; rapporte progrès, 119. Chambre de nouveau en comité ; bill amendé ; examiné, 133. Motion pour la troisième lecture, 153. Amendement (par M. Auger), troisième lecture remise à six mois ; amendement proposé à icelui (par M. Desjardins), que le bill soit renvoyé de nouveau au comité afin de modifier la clause 2 ; débat sur icelui interrompu par l'appel des bills privés en vertu de la 19e règle, 154. Débat repris ; dernier amendement adopté ; bill renvoyé de nouveau au comité et amendé ; examiné ; motion pour la troisième lecture ; amendement proposé, de remettre la troisième lecture à six mois, 163. Rejeté, 164. Bill lu la troisième fois et passé, 165. Par le Sénat, 222. S. R., 438. (46 Vic., chap. 85.)

## CREDIT VALLEY, CIE DU CHEMIN DE FER :

1. Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à réunir ou à louer sa ligne ferrée à la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec, etc., 46. Avis, 66. Bill, 80. Renvoyé au comité, 105. Rapporté, avec amendements, 176. En comité général; rapporté; passé, 184. Par le Sénat, avec un amendement, 298. Examiné; renvoyé au comité des chemins de fer, 308. Comité recommande que l'amendement soit adopté avec un amendement, et désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'aucune mention de ces dispositions n'est faite dans l'avis ou la pétition concernant le dit bill, 317. Examiné; Motion, que la Chambre ne concoure pas dans le dit amendement pour certaines raisons, 325; Rejeté; amendement modifié en ajoutant la clause suivante: " Si, à aucune époque ultérieure, la compagnie conclut des conventions de fusion ou d'affermage, etc., avec le Grand-Tronc; Amendement tel que modifié, adopté; Message au Sénat, 326. Le Sénat concourt, 358. S.R., 440. (46 Vic., chap. 57.)

2. Pétition contre le bill précédent, 103.

Voir 68, 76, *des documents de la session. Pacifique Canadien, chemin de fer, du, 1.*

CUMBERLAND, CIE. DE CHARBON ET DE CHEMIN DE FER DE :—Pétition demandant une charte, 94. Avis, 99. Bill, 100. Renvoyé au comité, 106. Rapporté, avec amendements, 203. En comité général; rapporté; passé, 207. Par le Sénat, avec amendements, 282. Examiné; adopté, 292. S. R., 439. (46 Vic., chap. 77.)

**D**AMOUR, DAVID :—Voir 109 *des documents de la session.*

DAUPHINÉE, JAMES :—Voir 205 *des documents de la session.*

DAVIES ET LAWRENCE, CIE. :—Pétition demandant une charte, 97. Rapport spécial à l'avis (suspension de la 51e règle recommandée), 100. Règle suspendue et bill présenté, 104. Renvoyé au comité, 126. Rapporté, avec amendements, 198. En comité général; rapporté; passé, 210. Par le Sénat, 265. S. R., 439. (46 Vic., chap. 90.)

DÉBATS :—Nomination d'un comité spécial chargé de contrôler la publication des débats officiels, 20. Premier rapport, recommandant que l'entrepreneur de la traduction des "Débats" ou quelques-uns de ses aides ne pourront faire partie du personnel de la Chambre, 71. Motion pour son adoption; amendement proposé, que le rapport soit renvoyé de nouveau pour plus ample considération; adopté; rapport renvoyé de nouveau, en conséquence, 116. Second rapport demandant la permission de retirer le premier rapport, et de lui substituer la résolution suivante, à titre de recommandation, que le système d'adjudication pour la traduction du rapport officiel des "Débats" de cette Chambre soit discontinué après la présente session, et qu'il soit nommé quatre traducteurs permanents qui seront sous le contrôle du comité; aussi que J. O. Marceau soit nommé sténographe français supplémentaire dans le personnel officiel des "Débats" pendant le reste de la session, 176. Chambre concourt, 183. Troisième rapport recommandant que M. Mortimer,

DEBATS—*Suite.*

entrepreneur pour la reliure de la dernière session, reçoive une augmentation ; que trois volumes reliés additionnels des débats soient donnés à chaque membre ; que des soumissions pour la reliure de la prochaine session soient demandées ; et qu'à l'avenir, il ne soit pas relié de volume des débats de plus de 1,200 pages ; adopté, 205. Quatrième rapport recommandant les noms des traducteurs nommés aux termes et conditions du second rapport ; que les sténographes français des "Débats" soient requis d'aider à la traduction ; et que la soumission de A. S. Woodburn, pour la reliure du compte-rendu officiel des "débats" soit acceptée, 269. Cinquième rapport, recommandant que M. John A. Lumsden ayant mis sa démission elle soit acceptée, que M. T. J. Richardson soit nommé à sa place, aussi, que six machines à copier soient achetées, 286. Concours dans les quatrième et cinquième rapports, 351. Sixième rapport, concernant le salaire de M. J. A. Lumsden et recommandant la nomination permanente de M. Marceau, 391. Adopté, 391.

DÉCHARGE DES PERSONNES QUI ONT FAIT FAILLITE PAR LE PASSÉ :—Voir *Inso'vables*, 1.

DÉLÉGATION EN ANGLETERRE :—Voir 110 *des documents de la session.*

DÉLITS :—Voir *Félonies et délits.*

DÉLITS POURSUIVABLES :—Voir *Procédure criminelle.*

DENIERS PUBLICS :—Voir *Contrats.*

DÉPARTEMENTS, RAPPORTS DES :—Motion (M. Ross, Middlesex), que dans l'opinion de cette Chambre, il est à désirer qu'il soit publié, à une date aussi rapprochée que possible de la clôture de chaque année fiscale, une analyse de tous les rapports des départements contenant des renseignements sur la situation financière du pays, son commerce, sa marine, ses importations et exportations et sa population, et telles autres données statistiques qui pourraient, dans l'opinion du ministre de l'agriculture et des Statistiques, être utiles au public. Motion retirée, 149.

DÉPENSES IMPRÉVUES :—Voir 111, 112, *des documents de la session.*

## DÉPUTÉS :

1. Députés ayant prêté serment conformément à la loi, etc., prennent leur siège dans la Chambre, 1.
2. Cinq députés s'opposent à ce que l'auteur d'une motion soumette les noms de députés devant composer un comité spécial (règle 78) 128.
3. Certains députés déclinent toute participation dans un comité spécial, pour le motif qu'ils sont opposés au principe et à la substance de la question comprise dans la proposition, (règle 78), 128. Noms d'autres députés substitués, 195.

DÉPUTÉ-GOUVERNEUR :—Chambre des Communes, 1.

DETTE PUBLIQUE, COMPTE DE LA :—Voir 113 *des documents de la session.*

DIGBY, QUAI À :—Voir 114 *des documents de la session.*

DIMANCHE, REPOS DU :—Voir 115 *des documents de la session.* Chemins de fer, 7.



DOCUMENTS DÉPOSÉS SUR LE BUREAU DE LA CHAMBRE :	ORDONNÉS.	PRÉSENTÉS.
1. <i>Agents d'émigration</i> :—Etat faisant connaître le nombre d'agents d'émigration ou de personnes (autres que ceux mentionnés sur les listes officielles et publiées) employés par le gouvernement et envoyés en Europe, pendant les années 1881 et 1882. ( <i>Imprimé</i> , 403.) ( <i>Document No 93b</i> .)	Par ordre 64	350
2. <i>Agriculture</i> :—Rapport du ministre de l'agriculture. ( <i>Document No 14</i> .)	Par ordre de S.E.	203
3. <i>Agriculture, instruments aratoires</i> :—Etat de l'importation des instruments aratoires dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et des wagons, traîneaux et voitures, du 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1882. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No 103</i> .)	Par ordre 189	310
4. Etat semblable de tous les instruments aratoires expédiés en entrepôt des autres provinces du Canada. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No 103a</i> .)	190	310
5. Etat semblable pour l'année expirée le 30 juin 1882. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No 103b</i> .)	190	310
6. Etat indiquant la valeur des instruments aratoires, voitures, wagons, etc., sur lesquels ont été basés les nouveaux droits spécifiques projetés.	190	—
7. <i>Aliments, analyse des</i> :—Etat indiquant les divers articles servant à l'alimentation, aussi drogues dont l'analyse a été ordonnée par le département du revenu de l'intérieur. ( <i>Non imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No 4a</i> .)	—	Sénat.
8. <i>Allemagne, communication directe avec les ports de l'</i> :—Correspondance au sujet de l'établissement d'une communication directe par les bateaux à vapeur entre Montréal, Québec, etc., et les ports de mer de l'Allemagne. ( <i>Imprimé</i> , 193.) ( <i>Document No 71</i> .)	Par ordre 69	175
9. <i>Allemands, naturalisation des</i> :—Correspondance au sujet de la naturalisation des Allemands, de l'émigration allemande, et copie du rapport des délégués allemands qui ont visité les Territoires du Nord-Ouest en 1881.	Par ordre 74	—
10. <i>Anglo-Canadienne de Prêt et Placement, compagnie</i> :—Etat des affaires à la date du 31 décembre 1882. ( <i>Non imprimé</i> , 195.) ( <i>Document No 73</i> .)	Par acte	186

DOCUMENTS.—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
11. <i>Arrangements commerciaux</i> :—Correspondance avec le gouvernement du Royaume-Uni ou le haut-commissaire, touchant les négociations pour les arrangements commerciaux avec la France, l'Espagne ou d'autres contrées. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No 89.</i> )	Adresse 54	250
<i>Artillerie, terres de l' :</i>		
12. Etat donnant le montant des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine, depuis le 1er juillet 1856. ( <i>Non imprimé</i> , 244.) ( <i>Document No. 82.</i> )	Par ordre 44	205
13. Réponse supplémentaire sur le sujet précédent. ( <i>Imprimé</i> , 403.) ( <i>Document No. 82a.</i> )	—	377
14. <i>Assurance</i> :—Relevés sommaires des compagnies d'assurance contre le feu et maritimes pour 1882. ( <i>Document No. 12a.</i> )	Par acte	215
15. Sommaire des assurances sur la vie et contre les accidents en Canada, pour 1882. ( <i>Document No. 12b.</i> )	—	310
16. Etat des montants collectifs des primes d'assurance contre le feu perçues, et des pertes payées, pendant les années 1880, 1881 et 1882, dans chacune des cités suivantes : Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax et Saint-Jean, N.-B., par les différentes compagnies d'assurance autorisées à faire affaires en ce pays. ( <i>Non imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No. 12c.</i> )	Par ordre 309	351
17. <i>Auditeur général</i> :—Rapport sur les comptes de crédits pour 1881-82. ( <i>Document No. 6.</i> )	Par acte	28
18. <i>Baie d'Hudson</i> :—Copie de tous rapports et documents, etc., touchant la durée de la saison de navigation dans la Baie d'Hudson ; aussi sur les ressources probables de la Baie et les richesses minières des régions de la dite Baie d'Hudson. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No. 104.</i> )	Adresse 49	318
<i>Banques :</i>		
19. Liste des actionnaires des différentes banques, c.-à-d. ( <i>Non imprimée</i> , 357.) ( <i>Document No. 19.</i> )	Par acte 34 Vict., ch. 5, sec. 12.	
Banque des Cantons de l'Est .....	—	36
Banque des Marchands du Canada.....	—	36
Banque Union du Bas-Canada.....	—	36
La Banque Jacques-Cartier .....	—	36
Banque de la Nouvelle-Ecosse.....	—	57
Banque de Windsor, N.-E.....	—	57

	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
DOCUMENTS— <i>Suite.</i>		
Banque de Yarmouth, N.-E. ....	—	57
Banque Fédérale du Canada.....	—	57
Banque de Saint-Hyacinthe.....	—	57
La Banque du Peuple.....	—	57
Banque du Peuple d'Halifax.....	—	57
Banque Standard du Canada.....	—	57
Banque de l'Amérique Britannique du Nord.....	—	102
20. Rapports faits par la Banque de Saint-Jean, depuis 1875. ( <i>Non imprimés</i> , 145.) ( <i>Document No. 34.</i> )	Par ordre 48	79
21. <i>Baptêmes, mariages et sépultures</i> :—Etats généraux et rapports sur ce sujet dans les districts de la province de Québec, pour l'année 1882. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 44.</i> )	Par acte	102, 186
<i>Bibliothèque du parlement :</i>		
22. Rapport du bibliothécaire. ( <i>Imprimé</i> , 78 ) ( <i>Document No. 15.</i> )	Par acte	15
23. <i>Blé</i> :—Ordes en conseil, etc., concernant la mouture en entrepôt ou pour l'importation du blé ou de la farine de provenance ou de manufacture des Etats-Unis; aussi correspondance au sujet du transport du blé du Canada aux Etats-Unis.	Adresse 48	—
24. <i>Bois de service</i> :—Correspondance se rapportant à l'abolition des droits sur le bois de service importé dans la province du Manitoba; aussi la quantité de bois de charpente importé dans cette province pendant les années 1880-81 et 82.	Par ordre. 69	—
25. <i>Bois, licences pour coupe du</i> :—Etat indiquant le nombre total de licences ou permis pour la coupe du bois demandés et accordés ou refusés, jusqu'au 1er février, 1883.	Par ordre. 121	—
<i>Brise-lames :—</i>		
26. Annonce relative à la construction du brise-lames à Port Lorne, N.-E. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 52.</i> )	Par ordre. 74	155
27. Correspondance concernant la construction d'un brise-lames à Indian Harbour, N.-E.	Par ordre. 81	—
28. Correspondance concernant la construction d'un brise-lames à New-Harbour, N.-E. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 52a.</i> )	Par ordre. 81	155
29. Correspondance concernant la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de la Baie Liverpool, etc. ( <i>Non imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No. 52b.</i> )	Par ordre. 167	317

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
<i>Budgets, service public :</i>		
30. Budget pour le service de 1883-84. Renvoyé; (voir <i>Subsides</i> 1.) (Documents No. 1)	Message.	146
31. Budget supplémentaire pour le service 1882-83. Renvoyé; (voir <i>Subsides</i> , 1.) (Document No. 1.)	Message.	299
32. Budget supplémentaire pour le service de 1883-84. Renvoyé; (voir <i>Subsides</i> , 1.) (Documents No. 1.)	Message.	365
33. Budget supplémentaire additionnel pour le service de 1883-84. Renvoyé; (voir <i>Subsides</i> , 1.) (Document No. 1.)	Message.	412
<i>Canaux ;—</i>		
34. Correspondance, etc., se rapportant aux études faites en 1882, pour la construction d'un canal entre les lacs Shushwac et Okanagan, Colombie Anglaise. (Imprimé, 243) (Document No. 81.)	Adresse 122	198
35. Sentence arbitrale sur la demande d'indemnité pour dommages présentée par l'entrepreneur du canal de Grenville et Carillon en 1871-72. (Imprimé, 356.) (Document No. 105.)	Par ordre 277	324
36. Papiers relatifs à la construction de deux écluses, et autres travaux, à <i>Greece's Point</i> , canal de Grenville. (Imprimé, 403.) (Document No. 105a.)	—	354
37. Sentence arbitrale, \$17,370, de John Page, écr., sur la réclamation de M.M. Heney, Stewart et Cie, entrepreneurs de travaux à <i>Greece's Point</i> . (Imprimé, 403.) (Document No. 105b.)	—	384
38. Soumissions reçues pour la construction du canal Murray, etc. (Imprimé, 243) (Document No. 83.)	—	Sénat.
39. Rapport de J. Page, écr., sur le canal du Rapide Plat. (Document No. 105c.)	—	405
40. <i>Canons</i> :—Copie du contrat des paiements, correspondance, etc., relatifs à la fabrication de canons de grand modèle pour le gouvernement du Canada. (Non imprimé, 405.) (Document No. 116.)	Par ordre 48	376
41. Cap Nord et de la Pointe Est, phares du :—Correspondance touchant l'établissement de stations de signaux aux phares du Cap Nord et de la Pointe Est, I.P.E., etc.	Par ordre 308	—
42. Chambre des Communes :—Compte courant du comptable pour 1881-82, avec le rapport de l'auditeur.	Par acte	22

	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
DOCUMENTS— <i>Suite.</i>		
43. Chartes octroyées aux provinces :—Copie des chartes ou constitutions octroyées par la couronne aux provinces du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie Anglaise et de l'Île Vancouver. ( <i>Imprimé</i> , 193.) (Document No. 70.)	Adresse 1er mars 1882.	172
44. <i>Charybdis</i> :—Correspondance et rapports qui n'ont pas encore été produits, concernant le <i>Charybdis</i> . ( <i>Non imprimé</i> , 405.) (Document No. 120.)	Par ordre 90	377
<i>Chemins de fer :</i>		
45. Rapport du ministre des chemins de fer du Canada pour 1881-82. (Document No. 8.)	Par ordre de S. E.	57
46. Rapports, statistiques des chemins de fer du Canada, pour 1882. (Document No. 8a.)	Par acte	236
<i>Grand-Tronc, chemin de fer :</i>		
47. Correspondance avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au sujet de l'achat de bons et actions des compagnies de chemins de fer de Wellington, Grey et Bruce, Hamilton et du Nord-Ouest, Saint-Laurent et Ottawa, etc. ( <i>Non imprimé</i> , 243.) (Document No. 76.)	Adresse	187
48. Rapport de tous les dommages et accidents qui ont eu lieu sur le Grand Tronc de chemin de fer ou sur aucun de ses embranchements, etc. ( <i>Non imprimé</i> , 244.) (Document No. 76a.)	Adresse 123	187
49. Correspondance avec la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la Rivière-du-Loup du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement. ( <i>Imprimé</i> , 242.) (Document No. 76b.)	Adresse 123	187
50. Réponse supplémentaire sur le sujet précédent. ( <i>Imprimé</i> , 403.) (Document No. 76c.)	—	235
<i>Intercolonial, chemin de fer :</i>		
51. Copie des réclamations des docteurs LeBel et Renouf, pour avoir soigné l'un des employés de l'Intercolonial, nommé Dionne. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) (Document No. 40e.)	Par ordre 32	156
52. Copie des ordres en conseil et de la commission, adressée à certaines personnes, concernant les réclamations présentées au gouvernement, touchant la construction du chemin de fer Intercolonial. ( <i>Imprimé</i> , 145.) (Document No. 40b.)	Adresse 37	121

DOCUMENTS—*Suite.**Chemins de fer :—Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ SENTÉS.
53. Correspondance, etc., relative au transfert à Richmond, Halifax, de William D. McCallum, chef du mouvement des trains à Truro. ( <i>Non imprimé, 194</i> ) <i>Document No. 40c.</i>	Par ordre 45	149
54. Etat indiquant les recottes et les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre, 1880, 1881 et 1882. ( <i>Imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 40a.</i> )	Par ordre 55	94
55. Etat donnant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial, pendant l'année 1882. ( <i>Imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 40.</i> )	Par ordre 55	94
56. Etat des soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts au dépôt à St. Jean, N. B. ( <i>Non imprimé, 194.</i> ) <i>(Document No. 40j.)</i>	Par ordre 75	170
57. Etat des diverses sommes payées à titre de dédommagement pour expropriation de terrains sur les rues Mill et Pond à St. Jean, N. B., pour le chemin de fer Intercolonial. ( <i>Imprimé, 193.</i> ) <i>(Document No. 40h.)</i>	Par ordre 75	170
58. Etat des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer Intercolonial par suite des rails brisés, etc., lorsqu'il n'y a pas eu perte de vies ou blessures, depuis le 1er mars 1882 jusqu'au 1er mars 1883. <i>(Non imprimé, 194.)</i> ( <i>Documents No. 40d.</i> )	Par ordre. 85	155
59. Correspondance au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre Truro et Pictou, aussi, correspondance concernant les affaires du chemin de fer de prolongement vers l'est dans la Nouvelle-Ecosse. <i>(Imprimé, 356.)</i> ( <i>Document No. 40j.</i> )	Adresse. 86	235
60. Etat indiquant le montant payé pour le matériel roulant acheté pour l'Intercolonial, depuis le 1er juillet 1878. ( <i>Imprimé, 242.</i> ) ( <i>Document No. 40i.</i> )	Par ordre. 168	225
61. Etat indiquant la nature du matériel roulant acheté pour l'Intercolonial compris dans l'item de \$153,853.84, à la page 233, des comptes publics de 1882. <i>(Imprimé, 193.)</i> ( <i>Document No. 40f.</i> )	Par ordre. 168	168
62. Copie de toute plainte relative à l'accusation de manœuvre frauduleuse soutenue par M. Casgrain, député de l'Islet, contre Hubert Hébert, agent et chef de gare à Montmagny. ( <i>Non imprimé, 244.</i> ) ( <i>Document No. 78.</i> )	Par ordre. 168	198

DOCUMENTS—*Suite.**Chemins de fer :—Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉSENTÉS.
63. Copie de toutes communications relatives au steamer qui voyage entre Campbelltown et Gaspé, en correspondance avec le chemin de fer Intercolonial. ( <i>Non imprimé, 357, 404.</i> ) ( <i>Document No. 40k.</i> )	Par ordre. 191	328

64. Papiers relatifs à la réclamation pour surcharge présentée par H. G. Ketchum, pour transport de rails en 1866, 1867 et 1868, chemin de fer Intercolonial, ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 40l.</i> )	—	355
---	---	-----

*Pacifique canadien, chemin de fer du :*

65. Rapports, etc., concernant les romises à être faites aux fabricants canadiens de certains articles nécessaires à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.	Adresse. 37	—
---	----------------	---

66. Relevé des sommes dépensées pour la commission du chemin de fer du Pacifique canadien, et correspondance, etc., concernant l'impression de la preuve ou du rapport. ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No 27g.</i> )	Par ordre 37	63
--	-----------------	----

67. Rapport donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la date la plus rapprochée; correspondance, ordres en conseil, etc., concernant les affaires de la compagnie. ( <i>Imprimé, 144.</i> ) ( <i>Document No. 27.</i> )	Par résolution, 20 février 1882.	51
---	----------------------------------	----

68. Aussi, comme rapport supplémentaire, un memorandum touchant la substitution d'actions de la compagnie du chemin de fer de Credit Valley, pour \$1,000,000 déposées. ( <i>Imprimé, 144.</i> ) ( <i>Document No. 27a.</i> )	—	51
---	---	----

69. Rapport de la compagnie de chemin de fer du Pacifique canadien en compte avec le gouvernement du Canada, savoir : Compte d'avances sur rails—compte d'obligations hypothécaires, etc. ( <i>Non imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 27b.</i> )	—	51
---	---	----

70. Correspondance au sujet des obligations hypothécaires du Pacifique canadien. ( <i>Imprimé, 144.</i> ) ( <i>Document No. 27c.</i> )	—	51
--	---	----

71. Memorandum sur le progrès des travaux de construction du chemin de fer du Pacifique canadien, daté le 21 février 1883; aussi une carte de la région que traversera le chemin de fer du Pacifique canadien. ( <i>Imprimé, 144.</i> ) ( <i>Document No 27d.</i> )	—	52
---	---	----

DOCUMENTS—*Suite.**Chemins de fer :—Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
72. Carte montrant le tracé du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'où il a été approuvé ou construit, le tracé jusqu'où il a été proposé sans être encore approuvé, etc. ( <i>Non-imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No 27c.</i> )	Par ordre 54	329
73. Nouveau rapport donnant des renseignements complets au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien ; aussi, un plan montrant les régions à exproprier par le chemin de fer du Pacifique canadien, pour fins de la voie ferrée et des termini, de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la rivière Courante. ( <i>Imprimé</i> , 144.) ( <i>Documents No 27e.</i> )	Par résolu- tion, 20 février, 1882.	57
74. Copie des diverses communications de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien au sujet du partage et du transport des terres auxquelles elles a droit en vertu du contrat passé entre elle et le gouvernement. ( <i>Imprimé</i> , 144.) ( <i>Document No 27f.</i> )	—	60
75. Carte indiquant le tracé de construction du chemin de fer du Pacifique canadien entre Callander et les moulins d'Algoma. ( <i>Non-imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No 27h.</i> )	—	63
76. Copie du mémorandum officiel de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, daté du 12 décembre, 1882, expliquant sa position et ses perspectives ; des annonces demandant des souscriptions pour son capital social augmenté ; du montant du stock souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social à \$100,000,000 ; de l'exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer du Canada-Central, Q. M. O. et O., Credit Valley, Ontario et Québec. État des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février, 1883. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No. 27n.</i> )	Adresse. 81	273
77. Articles de convention intervenus avec John McDonald pour la construction de six gares mixtes, à voyageurs et à marchandises sur la 42ème section du chemin de fer du Pacifique canadien. ( <i>Contrat No. 97.</i> ) ( <i>Imprimé</i> , 193.) ( <i>Document No. 27i.</i> )	Par acte.	84
78. Articles de convention avec Colin Nicol Black, pour la fourniture de 30,000 traverses en épinette rouge 8'.0 x 7.6, à 25 centins la pièce, pour le chemin de fer du Pacifique canadien. ( <i>Contrat No. 98.</i> ) ( <i>Imprimé</i> , 193.) ( <i>Document No. 27i.</i> )	Par acte.	84



## DOCUMENTS - Suite.

	ORDONNÉS.	PRÉSENTÉS.
<i>Chemins de fer—Suite.</i>		
79. Articles de convention avec Guest et Cie, pour la fourniture de rails et éclisses d'acier pour le chemin de fer du Pacifique-canadien. ( <i>Contrat No. 96.</i> ) ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No. 27i.</i> )	Par acte.	84
80. Articles de convention avec Horton et fils, pour la fourniture de 72 tonnes de boulons et écrous en fer pour le chemin de fer du Pacifique canadien. ( <i>Contrat No. 94.</i> ) ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No. 27i.</i> )	Par acte.	83
81. Articles de convention avec Bayliss, Jones et Bayliss, pour la fourniture de boulons, écrous et carvelles, pour le chemin de fer du Pacifique canadien. ( <i>Contrat No. 95.</i> ) ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No. 27i.</i> )	Par acte.	84
82. Traité de la section est, de Current-River à Nipigon, et le tarif de transport du chemin de fer du Pacifique canadien, section ouest. ( <i>Imprimé, 242.</i> ) ( <i>Document No. 27j.</i> )	Par résolution, 20 février, 1882.	187
83. Relevé de la quantité totale de terre qui doit être vendue par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et du prix total à être payé pour ces ventes, chaque mois, jusqu'au 1er mars, 1882. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 27k.</i> )	Par ordre, 15 mars, 1882.	145
84. Etat faisant voir la réduction opérée par suite du changement apporté dans le mode de construction sur les sections A et B, du chemin de fer du Pacifique canadien, et le montant compris dans ce changement. ( <i>Non imprimé, 355, 404.</i> ) ( <i>Document No. 27p.</i> )	Par ordre, 199.	323
85. Etat faisant connaître le montant de droits payés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour articles importés par elle jusqu'au 28 février, 1883. ( <i>Non imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 27m.</i> )	Par ordre, 212	263
86. Communication de W. C. Van Horne, gérant-général de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, donnant de nouvelles informations sur la ligne que l'on se propose d'adopter à travers les Montagnes-Rocheuses et les montagnes de Selkirk. ( <i>Imprimé, 356.</i> ) ( <i>Document No. 27b.</i> )	Par résolution, 20 février, 1882.	245
87. Longueur totale du chemin de fer du Pacifique canadien construit dans Manitoba et ayant droit à l'octroi de terres, et le chiffre total des acres de terres donnés à la compagnie dans la dite province.	Par ordre, 277	—

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
<i>Chemins de fer :—Suite.</i>		
88. Correspondance relative à toute demande d'indemnité présentée par D. B. Woodworth et autres, pour du gravier que l'on prétend avoir été pris sur le terrain des réclamants pour l'usage de l'embranchement sur Pembina du Pacifique canadien.	Par ordre 311	—
89. Papiers relatifs aux sections 14 et 15 du chemin de fer Pacifique canadien, Joseph Whitehead, entrepreneur. ( <i>Non imprimé, 40¢.</i> ) ( <i>Document No. 279.</i> )	—	355
90. <i>Chemins de fer, autres :</i> Copie de tous rapports, etc., relatifs à l'étude faite en mai et juin derniers d'un projet de chemin de fer d'embranchement entre la station de Harmony, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, et Elmira East Point. ( <i>Imprimé, 35¢.</i> ) ( <i>Document No. 86.</i> )	Par ordre 82	225
91. Correspondance, etc., concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le paiement du montant octroyé par la ville de Pembroke pour aider au chemin de fer du Canada Central. ( <i>Imprimé, 19¢.</i> ) ( <i>Document No. 69.</i> )	Adresse 122	172
92. Correspondance avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, au sujet de la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo.	Adresse 150	—
93. Etat indiquant les noms des compagnies de chemins de fer qui ont fait application au gouvernement ou au parlement du Canada, pour des subsides depuis 1867. Les noms des chemins de fer à qui il a été accordé et payé des subsides. Le montant originaire de l'hypothèque possédée par la Puissance du Canada sur les propriétés du chemin de fer du Nord du Canada, etc.	Adresse 150	—
94. Correspondance relative au subside octroyé à la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean. ( <i>Non imprimé, 35¢.</i> ) ( <i>Document No. 90.</i> )	Par ordre 191	250
95. Etat faisant connaître tous les accidents arrivés sur les divers chemins de fer en Canada, pendant les trois dernières années finissant le 31 décembre, 1882.	Par ordre 213	—
96. Papiers relatifs aux subsides accordés à certains chemins de fer dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 121.</i> )	—	387
97. Papiers relatifs à l'octroi d'une nouvelle subvention au chemin de fer de Gravenhurst à Callendar. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 121.</i> )	—	395

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
98. <i>Chevrotière, Octave C. de la</i> :—Ordre en conseil destinant Octave C. de la Chevrotière de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de Lotbinière. ( <i>Non imprimé, 194</i> ) <i>Document No. 51</i> )	Adresse 31	149
<i>Collège Militaire Royal :</i>		
99. Rapport du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au Collège Militaire Royal depuis son établissement; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial, etc. ( <i>Non imprimé, 194.</i> ) <i>(Document No. 56.)</i>	Par ordre 143	153
100. Etat indiquant le nom, le salaire, etc., de chaque officier faisant partie du personnel d'instruction du collège militaire royal; aussi un état indiquant le personnel complet d'instruction des batteries "A" et "B." ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) <i>(Document No. 56a.)</i>	Par ordre 212	271
101. <i>Colombie-Britannique</i> :—Correspondance relative au stationnement permanent d'un ou de plusieurs vaisseaux de guerre de Sa Majesté sur les côtes de la Colombie-Britannique. ( <i>Non imprimé.</i> ) <i>(Document No. 106)</i>	—	Sénat.
102. <i>Commerce et navigation</i> :—Tableau pour 1881-82. <i>(Document No. 2.)</i>	Par ordre de S. E.	28
<i>Comptes publics :</i>		
103. Comptes publics pour 1881-82. ( <i>Renvoyés au comité, 53.</i> ) <i>(Document No. 1.)</i>	Par ordre de S. E.	28
104. Copies des ordres en conseil affectant certains articles des comptes publics pour les années 1881-82. ( <i>Renvoyés au comité, 96.</i> ) <i>(Non imprimé, 357.)</i> <i>(Document No. 41.)</i>	Adresse 90	95
105. <i>Cours de comté</i> :—Nombre de causes entendues dans chacune des cours de comtés des comtés de King et Albert, N.-B., depuis le 1er juin 1882. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) <i>(Document No. 67a.)</i>	Adresse 74	195
<i>Cour Maritime :</i>		
106. Correspondance concernant les règles, la pratique et la procédure de la cour maritime de la province d'Ontario et sa simplification. ( <i>Non imprimé.</i> ) <i>(Document No. 68a.)</i>	Adresse 75	386
107. Etat faisant connaître le nombre de causes décidées par les juges de la cour maritime depuis sa création jusqu'au 1er février 1882. ( <i>Non imprimé, 194.</i> ) <i>(Document No. 68.)</i>	Par ordre, 20 février, 1882.	172

DOCUMENTS— <i>Suite.</i>	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTES.
108. <i>Cour Suprême du Canada</i> :—Déclaration de la Cour Suprême du Canada, à l'effet que la cédule D, des règles de la dite cour soit amendée, et qu'il soit imposé, par le registraire, sur l'agent régulièrement inscrit dans tout appel, une allocation, etc. ( <i>Non imprimé, 194.</i> ) ( <i>Document No. 63.</i> )	—	162
109. <i>Damour, David</i> :—Correspondance relative à la destitution de David Damour, ci-devant du phare-flottant de l'Isle-Rouge.	Adresse 278	—
110. <i>Délégation en Angleterre</i> :—Relevé détaillé des dépenses encourues pour les divers membres du gouvernement et toutes autres personnes envoyées en Angleterre ou ailleurs, depuis le 16 décembre 1880.	Par ordre 168	—
<i>Dépenses imprévues :</i>		
111. Etat des paiements portés aux dépenses imprévues, en vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet 1882. (Renvoyé au comité, 53.) ( <i>Imprimé, 78.</i> ) ( <i>Document No 22.</i> )	Par acte	40
112. Ordres en conseil affectant les articles suivants du relevé des paiements portés au compte des dépenses imprévues, déféré au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (Renvoyé au comité, 96.) ( <i>Non imprimé, 357.</i> ) ( <i>Document No. 42.</i> )	Adresse 91	96
113. <i>Dettes publiques, compte de la</i> :—Etat indiquant les montants portés au compte de la dette publique de la Puissance du Canada qui ont été dépensés pour obligations de chemins de fer, canaux et navigation dans la Colombie Anglaise, le Manitoba, Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite, l'Île du Cap-Breton, jusqu'au 1er juillet 1882. ( <i>Imprimé, 357, 403.</i> ) ( <i>Document No. 109.</i> )	Par ordre 172	328
114. <i>Digby, quai public à</i> :—Etat du montant perçu pour droit de quaiage au quai public à Digby, N.-E., depuis 1879 à 1882. ( <i>Non imprimé, 244.</i> ) ( <i>Document No. 79.</i> )	Par ordre 191	191
115. <i>Dimanche, repos du</i> :—Etat du nombre de pétitions présentées à cette Chambre, demandant que des mesures soient prises en vue de faire mieux observer le repos du dimanche en ce qui concerne la circulation des trains de chemins de fer.	Par ordre 277	354

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉSENTÉS.
<i>Douane :</i>		
116. Etat faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers pendant les années 1881-82; aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882; le chiffre des amendes perçues, etc. ( <i>Non imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 38.</i> )	Par ordre 37	83
117. Correspondance concernant les fraudes pratiquées en douane dans l'exportation de la farine et du blé du Canada en acquit des obligations données pour l'importation de la farine ou du blé des Etats-Unis.	Par ordre 37	—
118. Noms des commis surnuméraires du département des douanes, dans la ville de Montréal, employés pendant pas moins de six mois préalablement au 1er jour de juillet 1882. ( <i>Non imprimé, 145</i> ) ( <i>Document No. 49.</i> )	Par ordre 54	124
119. Correspondance concernant l'abolition des droits sur les grains, la farine et le charbon, pendant l'année civile 1882.	Par ordre 60	—
120. Correspondance avec l'Association nationale des distillateurs des Etats-Unis, concernant la modification des lois et règlements douaniers en vigueur, en Canada.	Adresse 191	—
121. Etat des valeurs qui ont servi de base aux calculs des droits projetés sur les articles que l'on se propose de frapper d'un droit spécifique ou spécifique et <i>ad valorem</i> combinés, en vertu des résolutions du tarif déposées sur le bureau.	Par ordre 199	—
122. Etat des droits de douane remboursés au port de Toronto, pendant les dernières années fiscales. ( <i>Non imprimé, 357.</i> ) ( <i>Document No. 91.</i> )	Par ordre 213	262
<i>Drawbacks:—</i>		
123. Etat de toutes réclamations sur les articles fabriqués pour l'exportation, depuis le 2 mars 1882. Aussi copie des règlements promulgués par le département au sujet de telles réclamations. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 45a.</i> )	Par ordre 50	271
124. Etat des demandes faites pour drawbacks sur les matériaux employés pour la construction des navires pendant l'année expirée le 30 juin, 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882. ( <i>Non imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 45.</i> )	Par ordre 54	119

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
<i>Drawbacks</i> :— <i>Suite.</i>		
125. Correspondance, etc., demandant un drawback sur les sucres raffinés en Canada et exportés en pays étrangers.	Par ordre 59	—
126. <i>Dustan, M.</i> :—Correspondance concernant la réclamation de M. Dustan, d'Halifax, pour remise de droits sur machines destinées à une raffinerie de sucre.	Adresse 212	—
<i>Elections</i> :—		
127. Etat dressé d'après les dossiers des élections à la présente Chambre des Communes, indiquant le nombre de votes inscrits pour les candidats respectifs dans les divers districts électoraux à la dernière élection générale, etc. ( <i>Imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 77.</i> )	Par ordre 48	186
128. Liste des officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale de 1882, autres que les registraires ou shérifs. ( <i>Imprimé, 144.</i> ) ( <i>Document No. 33.</i> )	Par ordre 49	79
129. Etat indiquant toutes les sommes payées pour défrayer les dépenses des dernières élections fédérales; les noms des officiers-rapporteurs auxquels elles ont été payées, etc. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 77a.</i> )	Par ordre 168	412
130. <i>Extradition</i> :—Correspondance concernant l'acte d'extradition du Canada et la suspension de l'acte impérial dans les limites du Canada. ( <i>Imprimé, 78.</i> ) ( <i>Document No. 32.</i> )	Adresse 38	69
131. <i>Fabre, l'honorable Hector</i> :—Correspondance relative à la nomination de l'honorable Hector Fabre à la position qu'il occupe maintenant en France, etc. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 60.</i> )	Adresse 63	157
132. <i>Fabrique de cartouches</i> :—Etat donnant le coût de la fabrique de cartouches à Québec; et les noms et salaires de tous les officiers et employés. ( <i>Non imprimé, 357.</i> ) ( <i>Document No. 99.</i> )	Par ordre 212	299
133. <i>Falsification</i> :—Rapport sur la falsification des substances alimentaires, supplément No. 111 du rapport du département du revenu de l'intérieur. ( <i>Document No. 4.</i> )	Par ordre de S. E.	30
134. <i>Folger, vapeur</i> :—Ordres en conseil, etc., concernant une allocation pour le service d'hiver entre la Malbaie et la Rivière Ouelle, par la vapeur <i>Folger</i> .	Adresse 75	—
135. <i>Garanties et sécurités</i> :—Etat des garanties et sécurités enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat (31 Vic., chap. 37, sec. 15.) ( <i>Non imprimé, 79.</i> ) ( <i>Document No. 25.</i> )	Par acte	47

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
136. <i>Géologiques, rapports</i> :—Copie des rapports géologiques des comtés de Victoria, Inverness et Richmond, N.-E., dressés par M. Hugh Fletcher.	Par ordre 248	—
137. <i>Glendon, steamer</i> :—Copie de l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le <i>Glendon</i> . ( <i>Non imprimé</i> , 357.) ( <i>Document No. 97.</i> )	Par ordre 75	274
138. <i>Grain</i> :—Montant de droits perçus, du 15 mars 1879 au 1er janvier 1883, sur les céréales comprises sous le titre "Grain et produits du grain," les quantités totales de grains et produits de grains importés; aussi la quantité du grain et des produits de grain importés et entrés, pendant les années 1874-1882. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No. 100.</i> )	Par ordre 246	300
<i>Havres :</i>		
139. Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le levé du havre de Summerside, I. P.-E., pendant l'été 1882. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 54.</i> )	Par ordre 121	155
140. Rapports, plans et relevés faits par les ingénieurs, concernant le havre de Port-Albert, dans le comté de Huron, Ontario. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 46e.</i> )	Par ordre 167	390
141. Correspondance au sujet de la pose d'un sifflet de brume à l'entrée du port de Shelburne, N.-E. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 66.</i> )	Par ordre 13 mars 1882.	171
142. Correspondance concernant les améliorations projetées au havre de Morpeth, sur le lac Erié. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 46g.</i> )	Par ordre 201	412
143. Correspondance touchant la disposition du gouvernement d'Ontario, en faveur des particuliers, de lots de terrain recouverts par les eaux dans les havres des lacs Huron et Supérieur.	Adresse 190	—
144. Rapports, plans et relevés hydrographiques du havre de Bayfield, dans le comté de Huron, dressés par des ingénieurs du gouvernement. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 46f.</i> )	Par ordre 246	412
145. Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à Brse, I.-P.-E., en vue d'améliorer le havre de cette localité. ( <i>Non-imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No. 52c.</i> )	Par ordre 247	355

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
<i>Houille :—</i>		
146. Etat de la quantité de tonnes de charbon exporté de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et les pays où il a été exporté. ( <i>Imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 36.</i> )	Par ordre 54	79
147. Etat complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin 1881 et 1882. ( <i>Imprimé, 356.</i> ) ( <i>Document No. 36c.</i> )	Par ordre 59	310
148. <i>Huron, lac :—</i> Correspondance pendant les quatre dernières années, relativement aux bonées et balises dans le chenal nord du lac Huron, et copie de tout contrat passé pour les mettre en place au printemps et les enlever à l'automne. ( <i>Non-imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 87.</i> )	Par ordre 59	239
149. <i>Hydrographique, levée :—</i> Correspondance au sujet de la levée hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe Saint-Laurent, etc. ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No. 64.</i> )	Par ordre 61	169
150. <i>Ile-aux-Noix, casernes à l' :—</i> Rapports sur la condition des anciennes casernes, etc. à l'Ile-aux-Noix et à Saint-Jean, province de Québec.	Par ordre 309	—
<i>Immigration :</i>		
151. Correspondance avec le gouvernement de la Colombie-Britannique relativement à l'immigration dans cette province; aussi, de toute la correspondance au sujet de l'immigration chinoise. ( <i>Imprimé, 356.</i> ) ( <i>Documents No. 93a.</i> )	Adresse 54	279
152. Etat du nombre de personnes qui sont entrées dans le Manitoba par chemin de fer pendant l'année 1882. Aussi, copie de toute correspondance et de tous rapports, données, et états sur lesquels le gouvernement s'est basé pour calculer le nombre d'immigrants qui se sont fixés dans chaque province pendant l'année 1882.	Adresse 147	—
153. Correspondance concernant l'immigration des réfugiés juifs de Russie. ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 93c.</i> )	Par ordre 211	384
154. Correspondance avec le gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet de l'immigration dans cette province. ( <i>Imprimé, 356.</i> ) ( <i>Document No. 93.</i> )	Adresse 247.	263
155. <i>Importations et exportations :—</i> Etat des importations et exportations du 1er juillet, 1882, au 1er janvier 1883. ( <i>Non imprimé, 357.</i> ) ( <i>Document No. 92.</i> )	Par ordre 54	263



DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
156. <i>Intérieur département de l'—</i> : Rapport annuel du département de l'Intérieur pour 1881-82. ( <i>Document No. 23.</i> )	Par ordre de S. E.	157
<i>Juges :—</i>		
157. Correspondance avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick au sujet de la création d'une nouvelle cour de comté et de la nomination d'un juge pour la dite cour. ( <i>Non imprimé, 194</i> ) ( <i>Document No 67.</i> )	Adresse 1er mai 1882	172
158. Correspondance avec les juges de cours de comté, concernant la résolution présentée à la Chambre lors de la dernière session, au sujet de l'élevation projetée du traitement de tels juges. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 67b.</i> )	Par ordre, 1er mars/ 1882	205
159. <i>Justice, administration de la—</i> : Correspondance entre le gouvernement fédéral et les différents gouvernements provinciaux relativement à leurs réclamations, pour le remboursement des sommes dépensées par ces provinces, pour le compte du gouvernement fédéral, pour l'administration de la justice, pour l'arrestation, le procès, etc., la conviction des criminels ayant violé les statuts de la législation criminelle. ( <i>Imprimé, 403</i> ) ( <i>Document No. 119.</i> )	Adresse 133	377
160. <i>Lacloche, Ile—</i> : Correspondance avec le gouvernement d'Ontario, touchant la vente de l'Ile la Cloche, près de la baie Georgienne, etc.	Adresse 212	—
161. <i>La Pluie, rivière :—</i> Etat de tous les permis octroyés pour couper du bois de construction, traverses, etc., dans le district du lac et de la rivière La Pluie et du lac des Bois.	Par ordre 247	—
162. <i>Limites, sentence arbitrale relative aux :—</i> Correspondance entre le secrétaire d'Etat et le lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario au sujet de la sentence arbitrale relative aux limites nord et nord-ouest de cette province. ( <i>Imprimé, 356.</i> ) ( <i>Document No. 95.</i> )	Adresse 201	271
163. <i>Liqueurs enivrantes :—</i> Copie des jugements dans la cause de Russell vs. la Reine et des jugements dans toutes les causes de la question du droit d'une législature provinciale de passer des lois affectant le nombre ou le caractère des personnes licenciées pour vendre des liqueurs enivrantes. ( <i>Imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 80.</i> )	Adresse 51	195
164. Etat donnant les quantités des liqueurs importées et consommées au Canada depuis 1868, et les quantités fabriquées en Canada. ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No. 59.</i> )	Par ordre 59	156

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉSENTÉS.
165. Copie de la correspondance avec les hôteliers licenciés et toutes pétitions présentées par toute telle personne au sujet des mesures législatives affectant la vente des liqueurs. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 61.</i> )	Par ordre 59	158
166. Pétitions venant de la province de Québec au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs enivrantes. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 59a.</i> )	Par ordre 117	205
167. Copies des dépêches au sujet des lois du Canada et des provinces relatives à l'imposition des restrictions sur la vente des boissons enivrantes. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 59b.</i> )	Adresse 167	205.
168. Etat de tous les certificats pour liqueurs octroyés en vertu de l'Acte de Tempérance de 1878, par les médecins du comté de Halton, Ont.	Par ordre 247	—
169. <i>Lithographie</i> :—Correspondance au sujet de tout traité ou traités pour ouvrages de lithographie conclus avec J. B. Burland et Cie, de Montréal, faisant connaître quelles offres ont été faites par d'autres personnes pour l'exécution de semblables travaux.	Par ordre 199	—
170. <i>Mandats spéciaux, gouverneur-général</i> :—Etat des mandats spéciaux émis par le gouverneur-général pour les années 1881-82 et 1882-83. (41 Vict., ch. 7, clause 32.) (Renvoyé au comité, 53.) ( <i>Imprimé, 78.</i> ) ( <i>Document No. 26.</i> )	Par acte	47.
171. Ordres en conseil affectant les articles du relevé des mandats du gouverneur-général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, renvoyés au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (Renvoyé au comité, 96.) ( <i>Non imprimé, 357.</i> ) ( <i>Document No. 43.</i> )	Adresse 92	96.
<i>Manitoba</i> :		
172. Correspondance, etc., concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 108.</i> )	Adresse 190	328.
173. Etat indiquant les bornes et les limites de chacune des divisions électorales du Manitoba, telles que représentées dans la Chambre des Communes, etc.	Par ordre 213	—
174. Correspondance avec des particuliers réclamant le lot No. 133 dans la paroisse de Ste-Agathe. ( <i>Non imprimé, 358.</i> ) ( <i>Document No. 107.</i> )	—	Sénat

DOCUMENTS— <i>Suite.</i>	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
175. <i>Manufactures</i> :—Rapport sur les manufactures en Angleterre et sur le continent en Europe. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 16a.</i> )	—	71
176. <i>Marins</i> :—Correspondance concernant les suppliques des divers marins du port de Québec, demandant d'être relaxés de prison. ( <i>Non imprimé, 194.</i> ) ( <i>Document No. 72.</i> )	Adresse 168	175
177. <i>Méridien unique</i> :—Mémoires adressés à Son Excellence par la société royale du Canada concernant la représentation du Canada à la conférence internationale qui sera appelée à déterminer un méridien unique suivant les vues du congrès. ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No. 48.</i> )	—	Sénat
<i>Milice :</i>		
178. Rapport du ministre de la milice pour 1882. ( <i>Document No. 9.</i> )	Par ordre de S. E.	30
179. Etat du nombre de vétérans de 1812, survivants ; du nombre de ceux décédés depuis 1875, etc. ( <i>Non imprimé, 79.</i> ) ( <i>Document No. 31.</i> )	Par ordre 32	60
180. Etat comprenant les noms et résidence de tous les militaires de 1812 qui ont reçu leur pension pendant l'année 1881-82. ( <i>Non imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 31a.</i> )	Par ordre 46	100
181. Copie de l'annonce demandant des soumissions pour la reconstruction de la salle d'exercices de Saint Thomas, Ontario.	Par ordre 89	—
182. Copie du contrat pour la construction de la salle d'exercices à Iona, Ontario. ( <i>Non imprimé, 194.</i> ) ( <i>Document No. 50.</i> )	Par ordre 89	14
183. Copie de toutes requêtes demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de Richmond. ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 31c.</i> )	Par ordre 116	204
184. Soumissions, contrats, etc., relatifs à l'achat de couvertes pour la milice, pendant la vacance. ( <i>Non imprimé</i> ) ( <i>Document No. 31b.</i> )	Par ordre 123	195
185. Etat donnant le nom, et le salaire, etc., de chaque officier et employé dans chaque district militaire.	Par ordre 212	—
186. Etat donnant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instruction dans les batteries A et B, chaque année. ( <i>Imprimé, 402.</i> ) ( <i>Document No. 31e.</i> )	Par ordre 212	299

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
<i>Milice ;</i>		
187. Copies des soumissions pour les ouvrages qu'il y avait à exécuter au camp de Berthier en 1882. ( <i>Non imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No. 31f.</i> )	—	Sénat.
188. <i>Miller, J. A.</i> :—Correspondance avec M. J. A. Miller, ci-devant juge de la cour du Banc de la Reine, Manitoba. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 53.</i> )	Par ordre 49	158
189. <i>Mingan, seigneurie de</i> :—Correspondance concernant les droits de propriété dans la seigneurie de Mingan, et sur les pêcheries le long du front de la dite seigneurie.	Adresse 213	—
<i>Navires :</i>		
190. Correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens sur les grands lacs et la baie Georgienne, pendant les trois dernières années. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 58.</i> )	Par ordre 24	156
191. Etat relatif au nombre des navires enregistrés dans la province de Québec, et le nombre des navires vendus et perdus depuis le 1er janvier, 1873, jusqu'au 1er janvier, 1882. ( <i>Non imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No. 58a.</i> )	Par ordre 9 mars 1882	71
192. Etat faisant connaître le nombre de navires dans lesquels il a été importé du sucre, depuis le 1er juillet 1880, jusqu'au 1er janvier, 1882. ( <i>Non imprimé</i> , 358.) ( <i>Document No. 58b.</i> )	Par ordre 27 février 1882	263.
193. " <i>Newfield</i> " steamer :—Correspondance concernant l'emploi du steamer " <i>Newfield</i> " pour aider le steamer naufragé, le " <i>Moravian</i> ." ( <i>Non imprimé</i> , 358.) ( <i>Document No. 101.</i> )	Par ordre 150	300
194. <i>Nouveau-Brunswick</i> :—Etat de toutes sommes d'argent avancées au gouvernement du Nouveau-Brunswick à compte de sa subvention, depuis le 1er janvier, 1882.	Par ordre 211	—
195. <i>O'Connor, hon. John</i> :—Relevé de toutes les sommes payées à l'honorable John O'Connor depuis qu'il s'est démis de sa charge. ( <i>Non imprimé</i> , 244.) ( <i>Document No. 85.</i> )	Adresse 48	216
196. <i>Octrois, demandes d'</i> :—Ordres en conseil, instructions et formules de demandes d'octrois. ( <i>Imprimé</i> , 145.) ( <i>Document No. 37.</i> )	Par acte	79
<i>Pêcheries</i> :— <i>Suite.</i>		
197. Rapport du département de la marine et des pêcheries, pour l'année 1881-82. ( <i>Document No. 7.</i> )	Par ordre de S. E.	52

## DOCUMENTS—Suite.

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
<i>Pêcheries;—Suite.</i>		
198. Correspondance relative à la destitution de John D. McMillan de son emploi comme garde-pêche. ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 110.</i> )	Par ordre 55	329
199. Instructions adressées aux officiers des pêcheries relativement à la mise en force de l'ordre en conseil du 11 juin 1879, prohibant la pêche du saumon, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département. ( <i>Imprimé, 402.</i> ) ( <i>Document No. 37b.</i> )	Par ordre 85	300
200. Etat indiquant le montant payé à même le crédit de \$150,000 voté lors de la dernière session, pour aider au développement des pêcheries.	Par ordre 86	—
201. Etat des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du Nouveau-Brunswick par le département de la marine et des pêcheries, et le montant du loyer stipulé dans chaque cas, etc. ( <i>Imprimé, 402.</i> ) ( <i>Document No. 37a.</i> )	Par ordre 143	300
202. Correspondance concernant la protection des pêcheries dans la baie Georgienne et du lac Huron.	Par ordre 211	—
203. Copie des ordres en conseil fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, et copie de toutes pétitions à ce sujet depuis 1879. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 37e.</i> )	Adresse 213	364
204. Correspondance au sujet de la réclamation de l'ex-garde-pêche, Amos Perley, de Chatham, pour services se rattachant à la pêcherie d'éperlans de Miramichi. ( <i>Imprimé, 402.</i> ) ( <i>Document No. 37d.</i> )	Par ordre 213	318
205. Correspondance concernant la réclamation de James Dauphiné, de Bridgewater, N.-E., pour remboursement des dépenses encourues par lui dans l'exercice de ses fonctions comme gardien de pêche dans le comté de Lunenburg. ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 115.</i> )	Par ordre 248	364
206. Copie de la pétition relative au commerce de poisson entre le Canada et les Indes Occidentales et le Brésil, signée par les principaux marchands de la côte de Gaspé et de la baie des Chaleurs et adressé à l'honorable ministre des finances. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 93.</i> )	Par ordre 248	274
207. Copie d'un rapport du Conseil privé, approuvé en date du 2 mai 1883, concernant l'affectation d'une somme de \$50,000 à titre de prime d'encouragement aux pêcheurs. ( <i>Imprimé, 402.</i> ) ( <i>Document No. etc.</i> )	—	318

DOCUMENTS— <i>Suite.</i>	ORDONNÉS.	PBBÉ- SENTÉS
208. <i>Pénitenciers</i> :—Rapport du ministre de la justice pour 1881-82. ( <i>Document No. 29.</i> )	Par ordre de S.E.	124
209. Relevé supplémentaire des dépenses du pénitencier de la Colombie Anglaise pour l'année 1881-82. ( <i>Non imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 29a.</i> )	—	129
<i>Pilotes :</i>		
210. Correspondance avec l'administration du pilotage dans la Colombie Anglaise, au sujet des pilotes et du pilotage. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 111.</i> )	Par ordre 117	351
211. <i>Poids et mesures</i> :—Neuvième rapport sur les poids et mesures, qui est le supplément n° II du rapport du revenu de l'intérieur. ( <i>Document No. 4.</i> )	Par ordre de S.E.	30
212. <i>Police fédérale</i> :—Relevé des dépenses de la police fédérale pendant l'année 1882. ( <i>Non imprimé, 79.</i> ) ( <i>Document No. 18.</i> )	Par acte	34
213. <i>Pont Dufferin</i> :—Correspondance touchant la remise de droit sur le fer importé pour la construction du pont Dufferin, en 1873.	Adresse 277	—
214. <i>Portage, île du</i> :—Correspondance avec le gouvernement britannique au sujet de la cession de l'île du Portage, à l'entrée de la rivière Miramichi, au Canada. ( <i>Imprimé, 356.</i> ) ( <i>Document No. 96.</i> )	Adresse 133	274
<i>Postes, bureau de :</i>		
215. Rapport du maître général des postes pour 1881-82. ( <i>Document No. 3.</i> )	Par ordre de S. E.	81
216. Correspondance, etc., relative à la nomination d'un maître de poste à Stottsville. P.Q.	Adresse 36	—
217. Correspondance relative au changement de la route postale entre Antigonish et Guysborough, N.-E.	Par ordre 55	—
218. Copie des contrats pour le transport des malles par vapeur pendant la saison d'hiver, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et Murray Bay.	Par ordre 64	—
219. Correspondance concernant le changement du service postal entre Durham et Walkerton.	Par ordre 64	—
220. Copie de tous ordres en conseil, etc., touchant le changement opéré dans le service postal, depuis le 1er septembre 1882, et en vertu duquel des voitures ont remplacé le chemin de fer, dans le comté de Prince-Edward.	Adresse 132	—

DOCUMENTS— <i>Suite.</i>	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
<i>Postes, bureau de;—Suite.</i>		
221. Correspondance touchant le service postal entre Barkerville et les Fourches de Quesnelle, Colombie Anglaise, depuis 1878.	Par ordre 150	—
222. Rapports, etc., concernant toute plainte ou accusation portée contre S. G. Burpee, maître de poste à Florenceville, N.-B.	Par ordre 191	—
223. Copie des plaintes portées contre le maître de poste de l'Avenir, comté de Drummond, durant l'année 1882.	Par ordre 277	—
224. Correspondance au sujet du service postal entre le Canada et le Royaume-Uni, et sur le prix de transport reçu par les propriétaires de la ligne de paquebots qui exécute ce service. ( <i>Imprimé, 145.</i> ) ( <i>Documents No. 39.</i> )	—	Sénat
225. Etat supplémentaire sur le sujet précédent. ( <i>Imprimé, 193.</i> ) ( <i>Document No. 39a.</i> )	—	Sénat
<i>Prince Edouard, île du :—</i>		
226. Copie de tous contrats conclus depuis la dernière session pour le transport des malles de l'Île du Prince-Edouard ; aussi correspondance relative à une communication par bateaux à vapeur entre l'Île et la terre ferme pendant la saison de navigation, et de la traversée d'hiver entre les caps Traverse et Tourmente. Relevé de tous les voyages faits par le "Northern Light" pendant l'hiver 1881-82 ; et correspondance concernant l'étude de la voie ferrée entre le Cap Traverse et la ligne principale sur l'Île du Prince-Edouard.	Par ordre 38	—
227. Correspondance et autres documents concernant toute réclamation présentée par le gouvernement de l'Île du P.-E. pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des condamnés pour une courte période dans cette province depuis son entrée dans la Confédération. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No 46c.</i> )	Adresse 122	274
228. Réponse supplémentaire sur le sujet précédent. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No 46d.</i> )	—	376
<i>Prisonniers, escorte des :—</i>		
229. Correspondance touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers. ( <i>Non-imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 62.</i> )	Adresse 89	158
230. Réponse supplémentaire sur le sujet précédent. ( <i>Non Imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 62a.</i> )	—	216

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
<i>Prisonniers, escorte des—Suite.</i>		
231. Etat faisant connaître ce qu'a coûté, par tête, le transport des prisonniers des prisons de comtés aux pénitenciers, en 1880-81 et 1881-82.	Par ordre 89	—
232. <i>Quaco, phare de</i> :—Etats des soumissions pour la réfection du phare de Quaco, N.-B. ( <i>Non Imprimé</i> , 194.) ( <i>Document No 57.</i> )	Par ordre 75	156
233. <i>Québec, province de</i> :—Copie de toute représentation de la législature de Québec au sujet d'une augmentation du subside provincial. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No. 94.</i> )	Adresse 248	270
234. Correspondance du gouvernement de la province de Québec demandant une augmentation de la subvention fédérale. ( <i>Imprimé</i> , 403.) ( <i>Document No. 108a.</i> )	—	Sénat.
235. <i>Recensement</i> :—Rapport sur les travaux et les sommes dépensées pour les recensements pendant l'année civile 1882. ( <i>Non imprimé</i> , 79.) ( <i>Document No. 24.</i> )	Par acte	47
236. <i>Recettes et dépenses</i> :—Etat des recettes et dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 1er février 1883. ( <i>Non imprimé</i> , 79.) ( <i>Document No. 30.</i> )	Par ordre 54	60
<i>Réciprocité :</i>		
237. Correspondance depuis 1878 au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre le Canada et les Etats-Unis. ( <i>Imprimé</i> , 193.) ( <i>Document No. 55.</i> )	Adresse 133	155
238. Correspondance concernant les conventions de réciprocité commerciale entre le Brésil, les Indes occidentales, le Mexique et le Canada, etc.	Adresse 245	—
239. <i>Régina, T. N.-O.</i> :—Copie des ordres en conseil fixant le siège du gouvernement des territoires du Nord-Ouest et les quartiers-généraux de la police à cheval à Régina, et ordonnant le transfert du lieutenant-gouverneur et autres fonctionnaires de Battleford à Régina, et de la police à cheval du Fort Walsh à Régina; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par ce déplacement, etc.	Adresse 133	—
240. <i>Repatriement des Canadiens</i> :—Etat indiquant les sommes dépensées depuis 1875, pour assurer le repatriement des Canadiens émigrés aux Etats-Unis.	Par ordre 276	—
241. <i>Revenu de l'Intérieur</i> :—Rapports, états et statistiques du Revenu de l'Intérieur pour 1881-82. ( <i>Document No. 4.</i> )	Par ordre de S. E.	30



DOCUMENTS— <i>Suite.</i>	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
242. <i>Rivière-du-Loup, quai de la</i> :—Correspondance au sujet de l'érection de sémaphores sur le quai de la <i>Rivière-du-Loup</i> et sur le <i>Brandy-Pot</i> . ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 74.</i> )	Par ordre 90	187
243. Copie des rapports touchant les mouvements de la glace au quai de la <i>Rivière-du-Loup</i> et à celui de la <i>Rivière-Ouelle</i> . ( <i>Non imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 75.</i> )	Par ordre 116	187
244. <i>Sainte-Anne, quai à</i> :—Rapports, etc., concernant la construction d'un quai à <i>Sainte-Anne</i> , sur la rivière <i>Saguenay</i> . ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 46b.</i> )	Par ordre 89	274
<i>Saint-Jean, Pont de</i> :		
245. Correspondance pendant l'année 1882, touchant la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière <i>Saint-Jean, N.-B.</i> ( <i>Imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 47.</i> )	Par ordre 60	121
246. Télégramme du maire d' <i>Halifax</i> , accompagné d'un mémoire à Son Excellence le gouverneur-général au sujet de la résolution concernant le prêt projeté à la <i>Cie du pont et du chemin de fer de Saint-Jean</i> . ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 47a.</i> )	—	385
247. <i>Saint-Jean, Rivière</i> :—Correspondance depuis 1878, avec <i>M. J. A. Lyon</i> , au sujet de l'enlèvement des obstructions qui embarrassent le lit de la rivière <i>Saint-Jean, Nouveau-Brunswick</i> . ( <i>Non imprimé, 405.</i> ) ( <i>Document No. 122.</i> )	—	Sénat
<i>Saint-Jean, Port-Joli</i> :		
248. Correspondance relative à la construction d'une rampe au quai de <i>Saint-Jean-Port-Joli</i> . ( <i>Non imprimé, 145.</i> ) ( <i>Document No. 46.</i> )	Par ordre 50	121
249. Etat supplémentaire sur le sujet précédent, en donnant la date du memorandum qui se trouve à la fin de ces documents. ( <i>Non imprimé, 358.</i> ) ( <i>Document No. 46a.</i> )	Par ordre 167	250
250. <i>Saint-Laurent, amélioration de la rivière</i> :—Correspondance concernant le creusement du lac <i>Saint-Pierre</i> et des chenaux du <i>Saint-Laurent</i> , le creusement des canaux, l'amélioration des bâtres de <i>Québec</i> et de <i>Montréal</i> et l'adoption de la dette contractée par le havre de <i>Montréal</i> pour amélioration du fleuve <i>Saint-Laurent</i> , par la Puissance du Canada.	Par ordre 276	—

DOCUMENTS.—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
<i>Sauvages :</i>		
51. Rapport annuel de la révision des affaires des sauvages pour 1882. ( <i>Document No. 5.</i> )	Par ordre de S. E.	30
252. Rapport sur la condition et la gestion de l'agence des sauvages du Manitoba sous J. A. N. Provencher. ( <i>Non imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 123.</i> )	Par ordre 277	42
253. <i>Secrétaire d'Etat</i> :—Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour 1882. ( <i>Document No. 11.</i> )	Par ordre de S. E.	30
254. <i>Sel</i> :—Correspondance, etc., au sujet des droits sur le sel. ( <i>Non imprimé, 194.</i> ) ( <i>Document No. 65.</i> )	Par ordre 123	171
<i>Service Civil :</i>		
255. Etat des salaires et allocations conformément à l'acte concernant le fonds de retraite. Renvoyé au comité des comptes publics, 53. ( <i>Imprimé, 78.</i> ) ( <i>Document No. 21.</i> )	Par acte	40
256. Rapport des examinateurs du Service Civil. ( <i>Document No. 13.</i> )	Par acte	57
257. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le Service Civil pendant les six mois expirés le 31 décembre, 1882. ( <i>Imprimé, 78.</i> ) ( <i>Document No. 13a.</i> )	Par acte	57
258. Etat contenant les noms, etc., de toutes les personnes employées dans les bureaux des douanes, des postes ou de l'accise, à Montréal, depuis le 1er mai 1882, jusqu'au 20 février 1883. ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 13b.</i> )	Par ordre 58	351
259. Etat indiquant séparément, pour chaque année depuis l'établissement de la caisse de retraite ; le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte ; le nombre de personnes mises à la retraite, etc. ( <i>Imprimé, 242.</i> ) ( <i>Document No. 21b.</i> )	Par ordre 150	215
260. Correspondance au sujet de la nomination de James H. Jacques et Charles Kearny, de Carleton, N.-B., à des emplois dans le Service Civil du Canada.	Par ordre 191	—
261. <i>Squatters</i> :—Correspondance concernant les droits des colons ou Squatters sur la réserve du chemin de fer dans l'Île de Vancouver.	Adresse 167	—
262. <i>Stations de sauvetage</i> :—Correspondance, rapports, etc., touchant l'établissement et le site de stations de sauvetage sur la côte du lac Ontario et autres nappes d'eau. ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 112.</i> )	Par ordre 85	351

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
263. <i>Statuts du Canada</i> :—Rapport officiel de la distribution des Statuts du Canada. ( <i>Non imprimé</i> , 79.) ( <i>Document No.</i> 28.)	Par acte	51
264. Etat des dépenses faites au sujet de la commission ou de l'autorisation donnée à l'honorable James Cockburn, de refondre les statuts fédéraux; aussi copie de la commission de tous rapports faits par lui à ce sujet. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No.</i> 17a.)	Adresse 48	158
265. Ordres en conseil, etc., concernant la nomination d'un commissaire pour réviser les Statuts du Canada. ( <i>Imprimé</i> , 356.) ( <i>Document No.</i> 17b.)	Adresse 22 mars 1882	158
266. Rapport de l'honorable James Cockburn, commissaire chargé de colliger, examiner et classer les statuts de la Puissance du Canada. ( <i>Imprimé</i> , 357.) ( <i>Document No.</i> 17.)	—	58
267. <i>Steamers</i> :—Papiers relatifs à la construction de steamers pour le lac des Bois et le lac de la Pluie. ( <i>Non imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No.</i> 114.)	—	355
268. <i>Stewart, John</i> :—Correspondance relative à la supplique de John Stewart, de Woodbridge, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance pour ses services dans la défense du pays pendant ces années. ( <i>Non imprimé</i> , 242.) ( <i>Document No.</i> 31d.)	Par ordre 133	204
<i>Tabac</i> :		
269. Etat indiquant le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février 1883, dans lesquelles le tabac canadien est employé exclusivement; la quantité de tabac canadien employé depuis 1880. ( <i>Non imprimé</i> , 145.) ( <i>Document No.</i> 35.)	Par ordre 63	79
270. Correspondance se rapportant à la saisie du tabac du brig <i>Adeline</i> .	Par ordre 167	—
271. Documents se rattachant à une saisie de tabac faite tout dernièrement chez M. N. Bernatchez, et autres, marchands de Montmagny. ( <i>Non imprimé</i> , 404.) ( <i>Document No.</i> 35a.)	Par ordre 168	198
272. <i>Terres des sauvages</i> :—Ordres en conseil, etc., relatifs à l'octroi de permis pour couper du bois sur les terres des sauvages, dans la province d'Ontario, depuis 1875.	Adresse 147	—

	ORDONNÉS.	PRÉ- SENTÉS.
DOCUMENTS— <i>Suite.</i>		
273. <i>Terres, fonds d'amélioration des</i> :—Copie de tous documents avec les gouvernements d'Ontario et de Québec, depuis le 1er juin 1882, au sujet du fonds d'amélioration des terres et de tous les comptes non réglés avec les dites provinces. ( <i>Non imprimé, 79.</i> ) ( <i>Document No. 20.</i> )	Adresse. 32	40
<i>Terres :</i>		
274. Copie de toutes demandes de ventes ou de locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, de toute correspondance à ce sujet, etc. ( <i>Imprimé, 356.</i> ) ( <i>Document No. 36b.</i> )	Par ordre 37	250
275. Copies de tous documents relatifs à la cession par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, et par ce dernier au gouvernement provincial, des divers terrains et notamment de celui de la terrasse Frontenac, en la cité de Québec. ( <i>Non imprimé, 404.</i> ) ( <i>Document No. 113.</i> )	Adresse 44	364
276. Nombre de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation, conformément aux projets numéros 1 et 2 des règlements concernant les terres, du 23 décembre, 1881. ( <i>Imprimé, 243.</i> ) ( <i>Document No. 84.</i> )	Par ordre 44	216
277. Etat semblable au projet No. 1 des règlements concernant les terres; les noms des personnes qui ont fait des demandes, et la quantité de terre demandée dans chaque cas, etc.	Par ordre 44	—
278. Etat semblable concernant les terres dans lesquelles les conditions de paiement n'ont pas été accomplies et un délai a été accordé, etc.	Par ordre 45	—
279. Copie de tous règlements promulgués par le département de l'intérieur au sujet de l'administration ou de la vente des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturages, et des emplacements de ville, depuis le 23 décembre 1881.	Par ordre 45	—
280. Etat indiquant le nombre total d'acres de terres publiques arpentées dans le Keewatin, le Manitoba et le territoire du Nord-Ouest, pendant l'année 1882; aussi, un état du nombre total d'acres de terres publiques arpentées antérieurement.	Par ordre 45	—
281. Relevé du nombre total d'acres de terres publiques vendues pendant l'année 1882.	Par ordre 45	—

DOCUMENTS—*Suite.**Terres :—Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
282. Etat faisant connaître chaque formule de lettres patentes, d'arrangements ou de conventions avec les compagnies, au sujet des concessions pour fins de colonisation, etc. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 117.</i> )	Par ordre 45	377
283. Etat du montant total d'argent reçu par le gouvernement pour les ventes de terres publiques dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest pendant l'année 1882.	Par ordre 55	—
284. Communication au sujet de la simplification du système adopté pour le transfert des terres du Nord-Ouest.	Par ordre 59	—
285. Copie de l'ordre en conseil réservant des terres à être octroyées à la compagnie agricole de la vallée de la Qu'Appelle, correspondance concernant le transfert des colons établis sur les dites terres, etc.	Adresse 64	—
286. Correspondance concernant les réclamations des habitants de Prince-Albert, dans les territoires du Nord-Ouest, au sujet des terres qu'ils occupent.	Par ordre 89	—
287. Règlements pour la disposition des terrains houilliers approuvés par Son Excellence, le 2 mars 1883, substitués à ceux du 17 décembre 1881. ( <i>Imprime, 145.</i> ) ( <i>Document No. 36a.</i> )	—	94
288. Copies de tous les ordres en conseil et de la correspondance avec des agents, défendant la concession, à titre de <i>homesteads</i> ou de préemption, de toutes les terres situées au sud de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien.	Adresse 190	—
289. Correspondance au sujet de la réclamation de Roderick McLennan concernant la section 31, township 21, rang 27 ouest, territoires du Nord-Ouest.	Par ordre 247	—
290. Correspondance au sujet de l'octroi d'un terrain dans la cité de Winnipeg pour fins d'exposition.	Adresse 309	—
291. Correspondance au sujet de l'octroi ou de la location, à la cité de Winnipeg d'un terrain situé au fort Osborne, pour servir de parc public.	Par ordre 309	—
292. <i>Territoire en contestation :—</i> Correspondance, etc, concernant la permission de couper du bois et d'exploiter les mines sur les terres du territoire en contestation. ( <i>Imprimé, 403.</i> ) ( <i>Document No. 118.</i> )	Adresse 122	377

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
293. <i>Tonnerre, baie du</i> :—Mémoire concernant la Baie du Tonnerre et la rivière Kaministiquia. ( <i>Imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 27r.</i> )	—	411
294. <i>Travail, lois qui règlent le</i> :—Rapport de A. H. Blakeby, commissaire, chargé de s'enquérir et de faire rapport sur le fonctionnement des lois qui règlent le travail dans l'Etat du Massachusetts. ( <i>Imprimé, 78.</i> ) ( <i>Document No. 16.</i> )	—	71
<i>Travaux publics :</i>		
295. Rapport du ministre des travaux publics pour 1881-82. ( <i>Document No. 10.</i> )	Par ordre de S. E.	30
296. Etat faisant connaître la dépense faite pendant 1882-83 pour dépêches télégraphiques débitées au compte du département des Travaux publics. ( <i>Non imprimé.</i> ) ( <i>Document No. 124.</i> )	Par ordre 64	412
297. Etat indiquant les personnes employées dans aucuns des départements depuis le 1er juillet 1880, les travaux au compte desquels le salaire est débité et le montant débité au compte de chacun des travaux.	Par ordre 64	—
298. Etat indiquant les personnes employées dans aucuns des départements pendant les années fiscales 1873-4 à 1878-9, dont le salaire a été débité au compte des diverses entreprises publiques dans lesquelles elles ont été employées.	Par ordre 83	—
299. Rapport général du ministre des travaux publics depuis le 30 juin, 1867, jusqu'au 1er juillet, 1882. ( <i>Document No. 10a.</i> )	Par ordre de S. E.	3
300. <i>Troupes impériales</i> :—Dépêches, etc., touchant le rap- pel des troupes de Halifax. ( <i>Non imprimé, 358.</i> ) ( <i>Document No. 88.</i> )	Adresse. 190	235
301. <i>Vice-amirauté, cour de</i> :—Relevé des sommes d'argent payées à titre d'émoluments au juge, au greffier et à l'huissier de la cour de vice-amirauté à Québec, Halifax et Saint-Jean respectivement; aussi le nombre de plaintes produites et de causes inscrites dans les dites cours depuis le 1er juillet 1867, jusqu'à date.	Adresse. 278	—
302. <i>Voitures d'enfants</i> :—Relevé du nombre de voitures d'enfants importées depuis le 1er juillet 1878, jusqu'au 1er juillet 1882.	Par ordre. 247	—
303. <i>Walpole, île</i> :—Correspondance au sujet de la vente du bois de chêne sur pied dans l'île Walpole, etc.	Par ordre. 309	—

DOCUMENTS—*Suite.*

	ORDONNÉS.	PRÉ-SENTÉS.
304. <i>Westhaver, phare à la pointe</i> :—Correspondance concernant la construction d'un phare à la pointe Westhaver, dans le comté de Lunenburg, N.-E.	Par ordre. 248	—

## DOUANES :

1. Chambre en comité général concernant les douanes, 72. Résolution, qu'il est expédient de refondre les différents actes concernant les douanes et de les modifier de manière à en faire concorder les diverses dispositions, et à l'effet de donner des facilités et des recours additionnels pour la perception des droits de douane, de pourvoir à une préfaction de droits sur des marchandises avariées, etc.; rapportée; adoptée; bill, 73. Voir ci-dessous, 2.
2. Bill à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes (M. Bowell); ordonné; présenté, 73. Lu la seconde fois, 197. En comité général; rapporte progrès, 204. Chambre de nouveau en comité général; procédés interrompus par l'appel des Bills Privés, 223. Comité siège de nouveau; bill amendé; examiné; passé, 224. Par le Sénat, avec amendements, 298. Examiné; adopté, 313. S. R., 440. (46 Vic., chap. 12.)
3. Bill modifiant de nouveau le tarif des droits de douane (Sir S. L. Tilley); ordonné; présenté, 385. Lu la seconde fois; en comité général; amendé; examiné; passé, 409. Par le Sénat, 436. S. R., 441. (46 Vic., chap. 13.) Voir 116-122 *des documents de la session. Subsides*, 11.

"DRAWBACKS":—Voir 123-125 *des documents de la session.*

DUFFERIN, PONT:—Voir 213 *des documents de la session.*

DUSTAN, M.:—Voir 126 *des documents de la session.*

**E**AUX INTÉRIEURES:—Voir *Patrons et seconds*, 1, 2.

## EAUX NAVIGABLES :

1. Bill intitulé: "Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement;" Du Sénat, 149. Lu, 156. Lu la seconde fois; en comité général; rapporte progrès, 251. Chambre de nouveau en comité général; bill amendé; examiné; passé, 291. Par le Sénat, avec amendements; examiné; adopté, 323. S. R., 440. (46 Vic., chap. 43.)
2. Bill à l'effet d'amender l'acte précédent; du Sénat, 428. Lu la première et seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 429. S. R., 441. (46 Vic., chap. 44.) Voir *Loi criminelle*, 3.

**ECLAIRAGE ÉLECTRIQUE, COMPAGNIE CANADIENNE D' :—**Pétition demandant la passation d'un acte à l'effet d'imposer une pénalité aux personnes causant des dommages ou mettant obstacle à ses appareils, etc., 93. Avis, 99. 49<sup>me</sup> règle suspendue et bill présenté, 199. Renvoyé au comité, 224. Rapporté avec amendements, 250. En comité général. Amendé; examiné; passé, 272. Par le Sénat, avec amendements, 407. Examinés; adoptés, 413. S. R., 441. (46 Vic., chap. 80.)

**ÉCRITURES-SAINTES :—**Pétition demandant l'abolition du droit de douane imposé sur l'importation des Écritures-Saintes, 33, 50, 61, 77, 87, 94, 120, 187.

**EDMONTON A LA RIVIÈRE DE LA PAIX, CIE DU CHEMIN DE FER DE NAVIGATION D' :—**Pétition demandant une charte, 77. Avis, 88. Bill, 88. Renvoyé au comité, 105. Bill retiré et honoraires remboursés sur recommandation du comité des chemins de fer, 205.

**EGLISES ET PRESBYTÈRES, FONDS POUR L'ÉRECTION D' :—**Voir *Eglise presbytérienne*, 4.

**EGLISE PRESBYTÉRIENNE DU CANADA :**

1. Pétition demandant la passation d'un acte à l'effet d'amender l'acte 45 Victoria, chap. 124, concernant le Conseil d'administration des biens temporels de l'église presbytérienne du Canada, 33. Avis, 39. Bill, 67. Renvoyé au comité, 106. Comité fait rapport que les promoteurs ayant exprimé leur intention de ne pas procéder plus loin avec ce bill, il recommande que le bill soit retiré et que les honoraires soient remboursés; bill retiré et honoraires remboursés, en conséquence, 146.
2. Pétition de certains ministres de l'Eglise Presbytérienne du Canada, en rapport avec l'église d'Ecosse, demandant que le bill précédent ne devienne pas loi, à moins que les droits et privilèges qu'ils ont acquis ne soient en aucune manière diminués, etc., 144.
3. Pétition du conseil d'administration de la caisse des veuves et des orphelins de ministres presbytériens et du conseil d'administration de la caisse des veuves et des orphelins de l'église presbytérienne des provinces maritimes, demandant la passation d'un acte à l'effet de réunir les dites caisses, 76. Avis, 87. Bill, 97. Renvoyé au comité, 106. Rapporté; recommande le remboursement des honoraires, 135. En comité général; amendé; examiné, 165. Passé, 173. Par le Sénat, 222. S.R., 438. (46 Vic., chap. 98.)
4. Pétition du bureau nommé par l'église presbytérienne du Canada pour administrer un fonds pour l'érection d'églises et presbytères dans le Manitoba, et territoires du Nord-Ouest, demandant une charte, 97. Avis, 99. Bill, 101. Renvoyé au comité, 107. Rapporté, avec amendements, 135. En comité général; rapporté, 165. Passé, 173. Par le Sénat, 246. S.R. 439. (46 Vic., chap. 97.)

**ELECTIONS :**

1. Jugements concernant les élections pour les districts électoraux de King, N.B., 3. Joliette, 6. Napierville, 7. Terrebonne, 9. Nordfolk-Sud; Verchères, 11. Jacques-Cartier, 16. Comté de King, I.P.E., 34. Rouville, 112. Saint-Hyacinthe, 113. Inscrits dans les journaux de la Chambre, 3, 7, 16, 34, 112. Jugement de la cour Suprême du Canada dans l'appel de l'élection pour le district électoral du comté de Queen, I.P.E., 61. Inscrits dans les journaux, 62.



ELECTIONS—*Suite.*

2. Greffier de la Couronne en Chancellerie est enjoint de comparaître devant la Chambre avec les rapports de la dernière élection pour le district électoral du comté de King, I. P. E., 34. Il se présente en conséquence ; rapports et documents lus, 40-43. Motion (M. Cameron, Huron), que le dit J. E. Robertson étant le second des deux candidats qui ont obtenu le plus grand nombre de votes à la dite élection, aurait dû être déclaré l'un des membres de ce parlement pour le dit district électoral, et qu'il a le droit de prendre son siège dans cette Chambre en cette qualité, réservant toutefois à tous candidats ou autres leurs droits de contester la dite élection, s'ils le jugent à propos, de telle manière que le veulent la loi et la justice, 68. Débat sur icelle ajourné, 69. Repris, 101. Amendement proposé par sir John A. Macdonald, que le rapport transmis par Michael McCormack, officier-rapporteur pour le district électoral du comté de King, dans l'île du Prince-Edouard, à la dernière élection pour le dit district électoral, et tous les papiers y annexés, soient déférés au comité des Privilèges et Elections ; débat sur icelui ajourné, 102. Repris, 107. Question étant proposée, M. Mackenzie propose comme sous-amendement, " que cette Chambre juge opportun d'agir conformément à la loi des élections fédérales de 1874, qui prescrit que l'officier-rapporteur sera tenu d'affirmer sa juridiction, de maintenir ses privilèges et de remédier à la violation de la loi et du devoir apparent d'après les documents, qui a été commise par l'officier-rapporteur en ne déclarant pas élu le candidat ayant le plus grand nombre de voix ; et que cette Chambre déclare que James Edwin Robertson aurait dû être déclaré l'un des députés du dit comté de King par le dit officier-rapporteur, réservant les droits de toutes personnes de contester l'élection et le rapport, 108. Rejeté, 109. Amendement adopté ; motion principale tel qu'amendée, adoptée. Rapports et papiers y annexés déférés au comité des Privilèges et Elections, 110. Rapport du comité (App. No. 2.) ; Témoignages, etc., déférés au comité des impressions, 206. Rapport adopté, 260. (Voir Privilèges et Elections.) Motion, que le greffier de la Couronne en Chancellerie se présente devant la Chambre avec le rapport pour le district électoral de King, et qu'il le modifie en bifant le nom de James E. Robertson, écuyer ; adoptée, 261. Se présente et modifie le rapport, en conséquence ; motion par sir John A. Macdonald, que le rapport soit de nouveau modifié en en retranchant tous les mots après " Je certifie de plus que " et en insérant les suivants : Augustine Colin McDonald, de Montague Bridge, dans le comté de King, marchand, est aussi élu pour le dit district électoral, etc. ; adoptée, rapport modifié en conséquence, 262.
3. Motion pour un état indiquant le nombre d'hommes au-dessus de 21 ans dans chaque district électoral, tel que constitué à l'époque de l'élection générale de juin 1882 ; retirée, 74.
4. Motion pour un état faisant connaître le nombre de voteurs inscrits dans chaque district électoral, le nombre de votes donnés, etc., aux dernières élections générales ; retirée, 98.
5. Bill pour amender l'acte des élections fédérales, 1874, (M. Bolduc) ; ordonné ; présenté, 125. Lu la seconde fois, 278. En comité général ; rapporte progress, 279. Chambre de nouveau en comité général ; bill amendé, 309. Examiné ; passé, 310. Par le Sénat, 351. S. R., 440. (46 Vic., chap. 4.)
6. Motion (M. Hawkins) qu'il soit nommé un comité spécial pour examiner et faire rapport sur la conduite du juge de comté du comté de Kent, province d'Ontario, en refusant le décompte des votes ou bulletins inscrits à l'élection

ELECTIONS—*Suite.*

d'un membre pour représenter le district électoral de Bothwell, etc., 191. Débat ajourné sur icelle, 192.

7. Bill concernant le cens électoral (sir John A. Macdonald) ; ordonné ; présenté, 206. Ordre pour seconde lecture rescindé, 4 : 2.
8. Pétition demandant que dans le bill précédent, il soit prescrit que toutes les femmes, aussi bien que tous les hommes, ayant les qualifications requises, auront le droit de voter, 285. Voir 127-129 *des documents de la session.*

**EMPRUNT CANADIEN CONSOLIDÉ CINQ POUR CENT :—**1. Chambre en comité général pour considérer le prélèvement par voie d'emprunt de telles sommes de deniers qui peuvent être requises pour payer et acquitter l'emprunt canadien consolidé cinq pour cent, prélevé sous l'autorité du chap. 14 des *status* refundus du Canada ; sur la recommandation de Son Excellence, 31. Chambre en comité, 43. Résolution rapportée ; adoptée ; bill, 44. Voir *ci-dessous*, 2.

2. Bill à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public (Sir S. L. Tilley) ; ordonné, présenté, 44 ; lu la seconde fois ; en comité général, 60. Rapporté, 60, 61. Passé, 74. Par le Sénat, 113. S. R., 438. (46 Vic., chap. 3.)

**ENGRAIS AGRICOLES :—**Comité spécial chargé de s'enquérir de la nécessité de passer une loi pour prévenir la fraude dans la fabrication des engrais agricoles, 117. Rapport, 318.

**EPINETTE, BILLOTS D' :—**Motion (M. Ives) qu'il est expédient d'étudier la question d'une augmentation du droit d'exportation sur les billots d'épinette, exportés des provinces d'Ontario et de Québec, 117.

**ESPAGNE :—**Voir *Galt, sir A. T.*

**ESQUIMALT A NANAÏMO, CHEMIN DE FER D' :—**Voir 92 *des documents de la session.*

**ÉTRANGERS :—**Voir *Naturalisation des étrangers*, 1, 2.

**EUROPÉEN, AMÉRICAIN, CANADIEN, ET ASIATIQUE, CIE DU CÂBLE :—**Voir *Câble européen, américain, canadien et asiatique (limitée) cie du*

**EXPLORATION GÉOLOGIQUE :—**Voir 136 *des documents de la session.*

**EXTRADITION, ACTE D' :—**Voir 130 *des documents de la session.*

**FABRE, HON. HECTOR :—**Voir 131 *des documents de la session.*

**FABRIQUE DE CARTOUCHES :—**Voir 132 *des documents de la session.*

**FAILLITE :—**Pétition demandant une loi de faillite pour le Canada, 297.

**FAILLITE, PERSONNES QUI ONT FAIT FAILLITE PAR LE PASSÉ :—**Voir *Insolvables*, 1.

**FARMERS BANK OF RUSTICO, I.P.E. :—**Pétition demandant que la charte soit continuée jusqu'en 1891, 26. Avis, 52. Bill présenté, 53. Renvoyé au comité, 58. Rapporté avec amendements, 183. En comité général ; rapporté ; passé, 189. Par le Sénat, avec amendements, 257. Examiné ; adopté, 272. S. R., 439. (46 Vic., chap. 49.)

**FAURE, ACCUMULATEUR ÉLECTRIQUE DE :—**Pétition demandant une charte, 61. Avis, 88.

**FÉLONIES ET DÉLITS :—**Bill à l'effet de refondre les actes pour accélérer le procès des personnes accusées de félonies ou de délits dans les provinces d'Ontario, de Québec et du Manitoba (M. Robertson, Hamilton); Ordonné; Présenté, 125.

**FEMMES, VOIES DE FAIT SUR LEURS :—**Voir *Loi Criminelle*, 4.

**FER EN GUEUSE :**

1. Chambre en comité général pour considérer une certaine résolution pourvoyant au paiement d'une prime sur tout le fer en gueuse, manufacturé en Canada avec du minerai canadien; sur recommandation de Son Excellence, 223. Chambre en comité général; résolution rapportée, 226. Adoptée, 237. Voir ci-dessous, 2.
2. Bill à l'effet d'encourager la fabrication du fer en gueuse en Canada avec le minerai canadien (Sir S. L. Tilley); ordonné; présenté, 377. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 408. Par le sénat, 436. S. R., 441. (46 Vic., chap. 14.)

**FIDÉICOMMIS ET DE CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER DU CANADA, CIE DE : (limitée) :**

1. Pétition demandant une charte sous le nom de "Cie de fidéicommis et de construction de chemins de fer de la Puissance du Canada (à resp. limitée), 61. Avis, 66. Bill, 67. Renvoyé au comité, 105. Comité des chemins de fer fait rapport que les promoteurs abandonnent cette partie du bill qui cherche à avoir le pouvoir d'affermier et exploiter des chemins de fer, et que dans ces circonstances le dit bill ne vient pas sous la juridiction de ce comité, 176. Ordre pour que la Chambre se forme en comité général rescindé, et bill renvoyé au comité des bills privés, 184. Rapporté, avec amendements, 221. En comité général; rapporté; passé; titre comme suit: "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie de fidéicommis et de construction de chemins de fer du Canada" (à resp. limitée), 239. Par le Sénat, avec amendements; examiné; adopté, 323. S. R., 440. (46 Vic., chap. 75.)
2. Bill à l'effet d'amender l'acte précédent; du Sénat; lu la première, seconde et troisième fois et passé à la même séance, 409. S. R., 440. (46 Vic., chap. 76.)

**FLETCHER, LT.-COL. :—**Pétition du Lt.-Col. Fletcher, ci-devant sous adjudant-général commandant le 5<sup>me</sup> district militaire, exposant qu'il a été mis à la retraite le 1<sup>er</sup> avril, 1881, et demandant une gratification nouvelle; non reçue (vu que l'octroi de ses conclusions entraînerait la dépense de deniers publics), 57.

**FOLGER, VAPEUR :—**Voir 134 *des documents de la session*.

**FONDS DES BIENS TEMPORELS :—**Voir *Biens temporels, le fonds des*.

**FONDS DE RETRAITE :—**Voir 255, 259, *des documents de la session*. *Service civil*, 3, 4. *Juges*, 1, 2.

**FRANCE :—**Voir 11, 131 *des documents de la session*.

**FRAUDE :—**Voir *Contrats*. *Brevets d'invention droits de*.

**FRONTENAC, TERRASSE :—**Voir 275 *des documents de la session*.

**GALT, SIR A. T.** :—Motion pour copie des instructions données à Sir A. T. Galt lui enjoignant d'obtenir des conditions plus libérales en traitant de la réciprocité commerciale entre le Canada et l'Espagne, ou aucune des colonies espagnoles; retirée, 199.

**GARANTIES ET SÉCURITÉS** :—Voir 135 *des documents de la session*.

**GATINEAU, CIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA** :—Voir *Chemins de fer*, 16.

**GLACE, TROUS OU OUVERTURES FAITS DANS LA** :—Voir *Loi criminelle*, 3.

**GLENDON, STEAMER** :—Voir 137 *des documents de la session*.

**GLISSOIRES DU GOUVERNEMENT** :—Voir *Bois de construction*.

**GOUVERNEUR-GÉNÉRAL** :

1. Son discours du Trône à l'ouverture de la session, 14. Jour fixé pour le prendre en considération, 15. Un paragraphe du discours du Trône prononcé est lu et renvoyé à un comité spécial pour la prise en considération, 125. (Voir *Liqueurs enivrantes*, 1.)
2. Adresse ordonnée. Voir *Adresses*, 1, 2.
3. Il donne la sanction royale aux bills, 438-441.
4. Il donne avis du jour qu'il prorogera le parlement, 435.
5. Son discours à la clôture de la session, 441.
6. Il proroge le parlement, 442.
7. Recommandations de Son Excellence (Voir 54, *Acte de l'A. B. N.*, 1867), 31, 195, 223, 255, 311, 319, 365, 385, 391, 393.
8. Motion pour copie de la correspondance qui a pu être échangée entre Son Excellence et le gouvernement impérial au sujet du choix de son successeur; retirée, 50.
9. Réponse à l'adresse conjointe des deux Chambres, exprimant le regret qu'éprouve le Canada à l'occasion de son prochain départ du pays, 437.

*Messages de Son Excellence* :

10. Invitant la Chambre à se rendre au Sénat à l'ouverture de la session, 2. A la clôture de la session, 438.
11. Accusant réception de l'adresse en réponse au discours du Trône, 58.
12. Informe la Chambre de la nomination de certains membres, comme commissaires, en vertu de l'acte relatif à l'économie interne de la Chambre des Communes, 70.
13. Transmettant le budget, 146, 299, 365, 412.
14. Transmettant copie d'une dépêche venant du secrétaire d'Etat pour les colonies, en réponse à une adresse présentée à Sa Majesté au sujet de l'état des affaires en Irlande, 21.

- GRAFTON, CIE. DU PORT DE** :—Pétition des directeurs et de la compagnie du port de Grafton, demandant la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite compagnie en celui de la compagnie du port de Grafton, etc., 24. Avis, 29. Bill, 68. Renvoyé au comité, 81. Rapporté avec amendements, 176. En comité général; amendé; examiné; 185. Passé, 201. Par le Sénat, 309. S. R., 439. (46 Vic., chap. 93.)
- GRAIN** :—Motion pour un état indiquant le montant des droits perçus, du 15 mars, 1879, au 1er janvier 1883, sur les céréales comprises sous le titre "grain et produits du grain" dans les tableaux du commerce et de la navigation; aussi quantité de grain et de produits de grain importés et entrés pour la consommation en Canada, depuis 1874—1882; amendement proposé, pour ajouter les mots suivants: "quantités de grains, etc., importés," à la fin du premier paragraphe; "aussi, un état de la quantité de grains et produits de grains exportés pendant ces mêmes années," soient ajoutés à la fin du second paragraphe; adopté; motion principale, ainsi amendée, adoptée, 246. Voir 138 *des documents de la session*.
- GRAND NORD-OUEST DU CANADA, CIE. DU CHEMIN DE FER DU** :—Voir *Saskatchewan et Nord-Ouest, cie. du chemin de fer de*.
- GRAND OCCIDENTAL À LA RIVE DU LAC ONTARIO, CIE. DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DU** :—Pétition demandant la passation d'un acte pour prolonger davantage le délai fixé pour le commencement et l'achèvement du chemin de fer projeté, etc., 97. Avis, 99. Bill, 100. Renvoyé au comité, 106. Rapporté, avec amendements, 203. En comité général; rapporté; passé, 206. Par le Sénat, 265. S. R., 439. (46 Vic., chap. 65.)
- GRAND ORIENTAL, CIE. DU CHEMIN DE FER** :—Pétition demandant certains amendements à sa charte, 78. Avis, 87. Bill, 104. Renvoyé au comité, 127. Rapporté, 192. Honoraires remboursés sur la recommandation du comité des chemins de fer, 199. En comité général; rapporté; passé, 202. Par le Sénat, 246. S. R., 439. (46 Vic., chap. 61.)
- GRAND PABOS, RIVIÈRE** :—Pétitions demandant qu'il soit adopté des mesures de nature à assurer la construction d'un hâvre à l'entrée de la rivière du Grand Pabos, 51, 262.
- GRANDE LIGNE DIRECTE ENTRE L'AMÉRIQUE ET L'EUROPE** :—Voir *chemin de fer de la grande ligne, etc.*
- GRAND-TRONC, CIE DU CHEMIN DE FER LE** :—Pétition demandant qu'il lui soit permis de mettre devant la Chambre une pétition pour un acte l'autorisant à conclure un traité de trafic avec la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord pour un terme de 50 ans; renvoyée au comité des O. P., 209. Comité recommande que la permission demandée soit accordée, 214. Pétition présentée, 215. Comité des O. P. recommande la suspension de la 51e règle, 221. Règle suspendue et bill présenté; renvoyé au comité, 224. Rapporté avec amendements, 249. En comité général; rapporté, 257. Ordre pour la troisième lecture rescindé; bill renvoyé de nouveau en comité général; amendé; examiné, 275. Par le Sénat, 358. S. R., 440. (46 Vict., ch. 54.) Voir 47—50 *des documents de la session*.
- "GRANGE TRUST" (LIMITÉE), DE LA** :—Pétition demandant une charte, 33. Avis, 66. Bill, 71. Renvoyé au comité, 92. Rapporté, avec amendements, 214. En comité général; rapporté; passé, 224. Par le Sénat, 302. S. R., 439. (46 Vict., chap. 86.)

GRAVENHURST A CALLANDER, CHEMIN DE FER ENTRE :—Voir 96-97, *des documents de la session*. Chemin de fer du Nord, Compagnie du, 2, 3. Chemin de fer, 16.

GREECE'S POINT :—Voir 36, 37, *des documents de la session*.

GREFFIER DE LA COURONNE EN CHANCELLERIE :—

1. Certificats des membres élus pour les divisions électorales suivantes :—

Page du journal.	Divisions électorales.	Membres.
12	Terrebonne.....	Hon. J. A. Chapleau.
12	Bagot.....	Flavien Dupont, écr.
13	Joliette.....	Edouard Guilbault, écr.
13	Soulanges.....	G.R.L.G.H.S. De Beaujeu, écr.
13	Kings, N.B.....	George E. Foster, écr.

2. Certificat modifiant le bref de la dernière élection pour le district électoral du comté de Queen, I.P.E., conformément au mandat de l'Orateur à ce sujet, 63.

3. Ordonné qu'il comparaisse devant la Chambre avec les rapports de la dernière élection pour un certain district électoral, 34. De se présenter immédiatement devant la Chambre et modifier un rapport, 261, 262. Il se présente, en conséquence, 40, 262.

Voir *Elections*, 2. *Orateur*, 8, 9.

GRENVILLE ET CARILLON, CANAL DE :—Voir 35 *des documents de la session*.

GUEST ET CIE :—Voir 79 *des documents de la session*.

**H**ANSARD :—Voir *Débats. Politique nationale*.

HAUTE COUR DE JUSTICE :—Voir *Justice, haute cour de*.

HAVRES :—Voir 139-145, *des documents de la session*.

HAWAII, ILES :—Motion (M. Homer), que dans l'opinion de cette Chambre il est à désirer que le gouvernement adopte telles mesures qui lui paraîtront les plus propres à amener une réciprocité commerciale entre le Canada et les îles Hawaii, motion retirée, 123.

HÉBERT, HUBERT :—Voir 62 *des documents de la session*.

HENEY, STEWART ET CIE :—Voir 37 *des documents de la session*.

HOMARD, PÊCHE DU :—Voir 203 *des documents de la session*.

HORTON ET FILS :—Voir 80 *des documents de la session*.

HUISSIERS FÉDÉRAUX :—Voir 229, 230, *des documents de la session. Prisonniers, escorte des*, 1.

HUTCHISON, JOHN :—Pétition demandant que le ministre de la justice communique sa décision finale dans l'affaire de la succession de feu John Hutchison, de Ramsay, 324.

HYDROGRAPHIQUE DES LACS, LEVÉE :—Voir 149 *des documents de la session*.

ILÉ AUX NOIX, CASERNE A L' :—Voir 150 *des documents de la session*.

## IMMIGRATION ET COLONISATION :—

1. Comité permanent sur l'immigration et la colonisation, 15, 27. Membres ajoutés, 47. Sténographes devant être employés, 84. Preuve reçue devant le comité soit imprimée pour son usage, 195. Premier rapport (App. n<sup>o</sup> 6), 384. 5,000 copies en anglais et 1,500 copies en français, devant être imprimées, 404.
2. Motion pour un état indiquant le nombre d'immigrants qui sont arrivés en Canada pendant l'année 1882, pour s'y fixer, et leur nationalité ; motion retirée, 59. Voir 1, 151—154 *des documents de la session*.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS :—Voir 155 *des documents de la session*.

## IMPRESSIONS DU PARLEMENT :—

1. Nomination du comité conjoint sur les impressions, 15, 27. Membres de la Chambre des Communes, 30. Membres du Sénat, 40. Réduction du quorum, 71. Documents renvoyés à ce comité ; appendice du rapport du comité spécial nommé en 1882, pour s'enquérir des effets de la politique nationale sur les industries agricoles dans la Puissance du Canada, 82. Preuve, etc., se rapportant au premier rapport du comité des privilèges et élections, 206. Pétition de l'Alliance du Canada pour la suppression du trafic des liqueurs, 387. Pétition concernant le chemin de fer de Gravenhurst et Callander, 391. Rapports recommandant l'impression de certains documents, 78, 144, 193, 242, 355, 403. Concours, 80, 146, 157, 198, 250, 355, 335, 406. Second rapport recommandant que W. H. Willock, soit nommé messenger sessionnel, 79. Troisième rapport relatif à l'audition de comptes d'impressions, 135, 139. Quatrième rapport recommandant qu'un certain nombre de copies de l'appendice ci-dessus mentionné soient imprimées, 144. Premier rapport, recommandant que les témoignages pris devant certains comités soient imprimés pour l'usage des dits comités, 195. Partie du second rapport (concernant le rapport de l'honorable J. Cockburn chargé de classifier les statuts de la Puissance du Canada) soit renvoyé de nouveau au comité, 236. Sixième rapport, recommandant de donner plus d'espace au bureau de distribution ; aussi, concernant une circulaire adressée aux législatures des diverses provinces du Canada demandant un échange de documents, etc., 244. Huitième rapport, recommandant une augmentation de salaire au distributeur, 405.
2. 94<sup>e</sup> règle suspendue, et 900 copies des déclarations faites devant le comité des chemins de fer, pour ou contre le bill à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer, ordonné qu'elles soient imprimées, 159.

INDIAN HARBOUR, BRISE-LAMES A :—Voir 27 *des documents de la session*.

INDUSTRIES AGRICOLES :—Appendice du rapport du comité spécial formé à la session de 1882, pour s'enquérir des effets de la politique nationale sur les industries agricoles dans la Puissance du Canada, soit renvoyé au comité des impressions, 82, 83. Comité recommande que 10,000 copies en langue anglaise, et 5,000 copies en langue française soient imprimées, 144.

## INSOLVABLES :—

1. Bill pour pourvoir à la décharge des personnes qui ont fait faillite par le passé, (M. Beaty); ordonné; présenté, 28. Motion pour seconde lecture; débat sur icelle ajourné, 84.
2. Bill pour pourvoir à la juste répartition des biens des insolubles (M. Beaty); ordonné; présenté, 28.
3. Pétition demandant que le bill précédent ne devienne pas loi, 144.
4. Pétitions en faveur du bill, 159, 171.
5. Pétition demandant la passation d'un acte pourvoyant à la répartition équitable des biens des faillis, 33.
6. Bill pourvoyant à la répartition des biens des négociants insolubles (M. Curran), 162.
7. Bill intitulé: "Acte pour amender l'acte relatif aux banques, compagnies d'assurances, compagnies de prêt, sociétés de construction et corporations de commerce en état d'insolvabilité;" du Sénat, 189. Lu, 209. Lu la seconde et troisième fois; passé, 253. S. R., 439. (46 Vic., chap. 23.)

## INSPECTIONS

1. Chambre en comité général pour considérer une résolution, qu'il est expédient de modifier l' "Acte d'inspection générale, 1874," en ajoutant Winnipeg aux cités mentionnées dans la seconde clause du dit acte; et, de plus, en prescrivant que le blé dit *Flinty Fife*, lorsque cultivé dans la province du Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest, pourra être considéré à l'inspection comme supérieur au n° 2, 196. Résolution rapportée; adoptée; bill, 197. Voir *ci dessous*, 2.
2. Bill à l'effet de modifier de nouveau "l'Acte (l'inspection générale, 1874," (M. Costigan); ordonné; présenté, 197. Lu la seconde fois; en comité général, 263. Rapporté, 264. Passé, 271. Par le Sénat, 389. S. R., 439. (46 Vic., chap. 29.)
3. Pétition demandant que des mesures soient prises en vue de faire mettre en vigueur, par proclamation l'acte pour abroger certaines prescriptions de l'Acte d'inspection générale de 1874, 225, 234.
4. Pétitions demandant certaines modifications à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882, 24, 26, 29, 33, 46.

INSTRUMENTS ARATOIRES :—Voir 3, 6, *des documents de la session.*

INTERCOLONIAL, CHEMIN DE FER:—Motion pour un état faisant connaître les réclamations réglées depuis le dernier rapport par les commissaires chargés de disposer des réclamations en contestation se rapportant au chemin de fer Intercolonial. Retirée, 90. Voir 51-64 *des documents de la session.*

INTÉRÊT:—Bill fixant le taux de l'intérêt en Canada (M. Catudal); ordonné; présenté, 191. Motion pour seconde lecture, rejetée, 278. Motion pour placer de nouveau le bill sur les ordres du jour, pour seconde lecture; rejetée, 297.



**INTÉRIEUR, DÉPARTEMENT DE L' :**—Bill intitulé : “ Acte pour amender l'acte trente-six Victoria, chapitre quatre, intitulé : “ Acte à l'effet de pourvoir à la création du département de l'Intérieur, et pour amender l'acte relatif aux sauvages, 1880.” Du Sénat; lu, 407. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 431. S. R., 441. (46 Vic., chap. 6) Voir 156 *des documents de la session*.

**INTERNATIONAL, CIE. DU CHEMIN DE FER :**—Voir *Chemins de fer*, 16.

**INTERPRETATION :**—Bill intitulé : “ Acte pour amender de nouveau l'acte d'interprétation; ” du Sénat, 149. Lu, 150. Lu la seconde fois; en comité général; amendé; examiné; passé, 390. Par le Sénat avec un amendement, examiné; adopté, 407. S. R., 440. (46 Vic., chap. 1.)

**INTERPROVINCIAL, COMMERCE :**—Motion pour qu'il soit nommé un comité spécial pour considérer les meilleurs moyens à prendre pour promouvoir le commerce interprovincial, etc.; objection étant faite à la dernière partie de la motion pour le motif qu'avis n'a pas été donné des noms des membres devant former le comité; objection soutenue; motion, omettant la dernière partie, adoptée, 82. Dernière partie subséquentement adoptée, 90. Autorisé d'envoyer quérir personnes et papiers, 97. Preuve à être imprimée pour l'usage du comité, 357.

**IONA, SALLE D'EXERCICES A :**—Voir 182 *des documents de la session*.

**IRLANDE, ETAT DES AFFAIRES EN :**—Voir *Gouverneur-général*, 14.

**JACQUES, J. H. :**—Voir 260 *des documents de la session*.

#### JUGES :

1. Chambre en comité sur une résolution concernant les traitements, à la mise à la retraite et aux frais de route de certains juges de certaines cours provinciales; sur recommandation de Son Excellence, 391. Résolution rapportée; Bill présenté, 393. Voir *ci-dessous*, 2.
2. Bill à l'effet de pourvoir aux traitements et aux allocations de retraite et de voyage de certains juges de certaines cours provinciales (Sir John A. Macdonald); ordonné; présenté, 393. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté, passé, 408. Par le Sénat, 435. S. R., 441. (46 Vic., chap. 9.) Voir 157, 158, *des documents de la session*. *Juges des cours de comté. Cours criminelles, des juges de comté.*

**JUGES DES COURS DE COMTE :**—Bill intitulé : “ Acte relatif aux juges des cours de comté de la province d'Ontario; ” du Sénat, 298. Lu, 302. Voir 157, 158, *des documents de la session*.

**JUGES DE PAIX :**—Voir *Procédure criminelle*.

**JUSTICE ADMINISTRATION DE LA :**—Voir 159 *des documents de la session*.

**JUSTICE, HAUTE COUR DE :**—Bill intitulé : “ Acte concernant la haute cour de justice d'Ontario; ” Du Sénat, 298, lu, 302, Lu la seconde fois; en comité général; amendé; examiné; passé, 431. Sénat concourt, 436. S. R., 441 (46 Vic., chap. 10.)

**K**EARNEY, C. :—Voir 260 *des documents de la session*.

**KENT, JUGE DE COMTÉ DU COMTÉ** :—Voir *Elections*, 6.

**KETCHUM, H.G.C.** :—Voir 64 *des documents de la session*.

**KINGSTON ET PEMBROKE, CIE DU CHEMIN DE FER DE** :—Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à augmenter son capital social, etc., 46. Avis; Bill, 67. Renvoyé au comité, 81. Rapporté, avec amendements, 111. En comité général, rapporté; renvoyé de nouveau au comité des chemins de fer, 165. Rapporté, avec amendements, 192. En comité général; rapporté; passé, 201. Par le Sénat, 251. S. R., 439. (46 Vic., chap. 64.)

**L**A CITOYENNE DU CANADA, CIE D'ASSURANCE :—Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à réduire son capital versé, 66. Avis, 78. Bill, 98. Renvoyé au comité, 106. Rapporté, 156. En comité général; rapporté; passé, 166. Par le Sénat, avec amendements; examiné; adopté, 199. S. R., 438. (46 Vic., chap. 81.)

**LA CLOCHE, ILE** :—Voir 160 *des documents de la session*.

**LAC DES BOIS, STEAMERS POUR LE LAC DES** :—Voir *Steamers, pour le lac des Bois*.

**LAC SAINT-JEAN, CHEMIN DE FER DU** :—Voir 94 *des documents de la session*. *Chemins de fer*, 16.

**LACS SHUSHWAP ET OKANAGON** :—Voir *Shushwap et Okanagon, lacs*.

**LAINES** :—Pétition demandant l'imposition d'un droit sur les laines fines importées en Canada, 25, 26, 29, 33, 120.

**LAINES FINES** :—Voir *Laine*.

**LA PLUIE, RIVIÈRE** :—Voir 161 *des documents de la session*.

**LA PLUIE, RIVIÈRE, COMPAGNIE D'AMÉLIORATION** :—Pétition demandant une charte, 50. Avis, 66. Bill, 67. Renvoyé au comité, 92. Bill retiré et honoraires remboursés sur recommandation du comité des chemins de fer, 236.

**L'AVENIR, MAITRE DE POSTE DE** :—Voir 223 *des documents de la session*.

**LEBEL ET RENOUF, DRS.** :—Voir 51 *des documents de la session*.

**LETTRES DE CHANGE** :—Voir *Billets promissoires*, 1, 2.

**LÉVIS, BASSIN DE RADOUB DE** :—Voir *Québec havre de*, 1, 2.

**LICENCE POUR LA COUPE DU BOIS** :—Voir *Bois, coupe du*.

## LIQUEURS ENIVRANTES :

1. Paragraphe du discours prononcé par Son Excellence à l'ouverture de la session, relatif au jugement des lords du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause en appel de Russell vs. la Reine, lu comme suit : " On m'avise que le jugement des lords du comité judiciaire du Conseil privé, rendu au mois de juin dernier, dans la cause en appel de Russell vs. la Reine, tend à établir qu'enfin d'empêcher la vente sans restriction des liqueurs enivrantes, et, dans ce but, de régler l'émission des licences de magasins, de buvettes et d'auberges, l'intervention législative du parlement fédéral sera nécessaire. Cet important sujet est signalé à votre sérieuse considération," 125. Motion par Sir John A. Macdonald, que l'examen du sujet mentionné dans le dit paragraphe soit déferé à un comité spécial de 17 membres, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et papiers, et de faire rapport par bill ou autrement; débat sur icelle interrompu par l'appel des bills privés en vertu de la 19<sup>e</sup> règle, 126. Rep:is, 127. Motion adoptée, 128. Motion pour que la 78<sup>e</sup> règle de la Chambre, concernant le choix des comités, soit suspendue; objection étant faite par cinq membres à ce que l'auteur de la motion soumette les noms des membres devant composer le comité; objection repoussée; (Voir Questions, 13); objection étant faite à la suspension de la règle, à moins que ce ne soit de consentement unanime; objection repoussée, (voir Questions, 13); certains membres déclinent toute participation dans le comité pour le motif qu'ils sont opposés au principe et à la substance de la question comprise dans la proposition; objection repoussée, (voir Questions, 13); motion adoptée, 128. Noms d'autres membres substitués à ceux des membres qui ont décliné de faire partie du comité, 195. Rapport, (app. n° 5), 354. Voir *ci-dessous*, 4, 5.
2. Pétition demandant l'adoption de mesures plus sévères relativement à l'octroi de licences pour la vente des boissons enivrantes, 148. Renvoyée au comité précédent, 167.
3. Pétition demandant qu'aucunes licences ne soient accordées aux particuliers pour vendre des boissons enivrantes en même temps que des épiceries ou autres marchandises; que la vente de liqueurs aux mineurs soit prohibée, etc., 324.
4. Chambre en comité général concernant la vente des liqueurs enivrantes dans les diverses provinces du Canada; résolution rapportée; adoptée; bill, 378. Voir *ci-dessous*, 5.
5. Bill concernant la vente des liqueurs enivrantes, et la délivrance de licences à cette fin (sir John A. Macdonald); Ordonné; présenté, 377. Lu la seconde fois; en comité général; rapporte progrès, 402. Chambre de nouveau en comité; bill amendé; examiné, 411. Motion pour troisième lecture; amendements proposés pour renvoyer de nouveau le bill en comité général. —1. Par M. Ouimet, prescrivant que nulle disposition contenue dans le présent acte n'affectera les pouvoirs conférés aux conseils municipaux, dans la province de Québec, par les lois en vigueur dans la dite province, le 1<sup>er</sup> juillet 1867, etc., 415. Adopté; bill renvoyé de nouveau au comité et amendé; Examiné; 2. Par M. Ross (Middlesex), de modifier le bill en bifant le proviso, dans la clause 65, qui permet la vente des boissons enivrantes le dimanche, 416. Rejeté, 3. Par M. Blake, de modifier le bill, en ajoutant les mots suivants à la clause 46 (a) : Et rien de contenu dans le présent acte n'affectera les pouvoirs conférés aux autorités municipales d'aucune autre province, etc.; Motion pour ajourner le débat sur icelui; motion retirée, 417. Amendement rejeté, 4. Par M. White (Cardwell), de modifier le bill en retranchant les mots " la majorité " dans la ligne 4 de la clause 46, et en les remplaçant par les mots " une majorité des trois cinquièmes," 418. Adopté, 419. Bill renvoyé de nouveau

LIQUEURS ENIVRANTES—*Suite.*

en comité général; amendé; examiné; 5. Par M. Baker (Victoria) de modifier le bill afin d'ajouter ce qui suit comme paragraphe 5 de la clause 42 du dit acte: " Dans la province de la Colombie-Britannique, les dispositions du paragraphe 1 ne seront applicables qu'après une période de trois ans, etc., 420. Rejeté, 6. Par M. Cameron (Victoria), de modifier le bill en prescrivant que les votes des électeurs seront pris au scrutin en la manière prescrite par l'acte de Tempérance au Canada, 1878; adopté; bill renvoyé de nouveau en comité général; amendé; examiné, 7. Par M. Patterson (Essex), de modifier le bill en ajoutant le proviso suivant: " Pourvu que, s'il se trouve sous prétexte d'aucune loi provinciale, à l'époque de la passation de cet acte, plus de licences émises que les limites prévues par cet acte ne le permettent, 421. Rejeté; 8. Par M. Girouard (Jacques-Cartier,) de modifier les clauses 98 et 99, de manière que les offenses qui y sont définies exposeront le contrevenant seulement au paiement d'une amende n'excédant pas vingt piastres; adopté, 422. Bill renvoyé de nouveau en comité général; amendé; examiné; 9. Par M. Patterson (Essex), de le modifier en autorisant la délivrance de deux nouvelles licences d'hôtels en sus du nombre limité par cet acte, dans une localité très fréquentée par des voyageurs ou des visiteurs; rejeté, 10. Par M. Robertson (Hamilton), de modifier le paragraphe 11 de la clause 46, etc.; adopté; bill renvoyé de nouveau en comité général; amendé; examiné; 11. Par M. McCarthy, pour modifier la clause 39, 423. Adopté; bill renvoyé de nouveau en comité général; amendé; examiné; 12. Par M. Foster, de le modifier en pourvoyant à la saisie des liqueurs tenues dans une maison ou local non licencié; adopté; bill renvoyé de nouveau en comité général, 424. Amendé; examiné; 13. Par M. Gigault, de le modifier en ajoutant à la clause 7 ce qui suit comme paragraphe: " Le bureau pourra, en délivrant une licence à un hôtelier, l'autoriser à vendre des liqueurs en quantités excédant une pinte impériale et n'excédant pas un gallon impérial, en aucun temps et à quelque personne que ce soit; rejeté; motion pour troisième lecture; amendement proposé par M. Fleming; que le parlement du Canada ne devrait pas assumer la juridiction proposée par le dit bill tant que la question n'aura pas été réglée par la cour en dernier ressort, 425. Rejeté; amendement proposé par M. Robertson (Shelburne), que la question relative à cette juridiction ayant été soulevée dans le gracieux discours du Trône, la décision à prendre par cette Chambre devrait tendre à faire disparaître les doutes en assurant cette juridiction aux provinces au lieu de l'assumer tel que proposé par le dit bill; rejeté, 426. Bill lu la troisième fois et passé, 427. Par le Sénat, 436. S. R., 441. (46 Vic., chap. 30.)

6. Pétition demandant que dans le cas où un bill serait présenté pour régler le trafic des liqueurs en Canada, aucune des restrictions imposées par le passé ne soient abrogées, mais que de nouvelles restrictions et obligations soient établies à ce sujet, 384. Renvoyée au comité des impressions, 387. Voir 163-168, *des documents de la session.*

## LIVRES, DROITS DE DOUANE SUR LES :

1. Pétitions demandant l'abolition ou une réduction considérable des droits de douane sur les livres, 33, 50, 56, 77, 103, 120, 149.
2. Pétition demandant l'entrée en franchise d'au moins deux copies de chaque ouvrage importé pour l'usage des collèges et des bibliothèques publiques, 78, 87, 94, 99, 103, 121, 148.

## LOI CRIMINELLE :

1. Bill à l'effet d'amender l'acte concernant les procédures dans les causes criminelles, ainsi que certaines autres matières relatives à la loi criminelle (M. McCarthy) ; Ordonné ; présenté, 22. Lu la seconde fois ; renvoyé au comité spécial, 65. Comité fait rapport qu'il a réuni ce bill à trois autres bills, 94. Voir *Témoins*.
2. Bill à l'effet d'amender la loi criminelle et d'étendre les dispositions de l'acte concernant les offences contre la couronne, (M. Cameron, Huron) ; ordonné ; présenté, 25. Lu la seconde fois, 65. En comité général ; amendé ; rapporté ; réimprimé, 84. Motion pour considérer les amendements faits en comité ; amendement par M. Ives, pour renvoyer de nouveau le bill au comité général afin d'ajouter la clause suivante : Tous les procès qui auront lieu en vertu de cet acte seront à huis-clos ; adopté ; motion principale ainsi amendée, adoptée ; bill renvoyé de nouveau au comité ; amendé ; rapporté ; motion pour la prise en considération ; amendement par M. Bossé pour remettre la considération à six mois, 114. Rejeté ; bill examiné, 115. Passé, 151.
3. Bill à l'effet d'amender la loi criminelle et de déclarer délit le fait de laisser sans entourage et protection les trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur des eaux navigables et fréquentées (M. Robertson, Hamilton) ; ordonné ; présenté, 53. Lu la seconde fois ; renvoyé au comité spécial, 85. Comité fait rapport qu'il a réuni ce bill avec trois autres bills, 94. Voir *Témoins*.
4. Bill à l'effet de modifier la loi criminelle, et portant des dispositions spéciales pour le châtement des individus convaincus de voies de fait sur leurs femmes (M. Wood, Brockville) ; ordonné ; présenté, 104. Lu la seconde fois ; renvoyé au comité spécial, 143.
5. Bill à l'effet de modifier les actes concernant la procédure dans les causes criminelles et autres matières se rattachant à la loi criminelle (M. Weldon) ; ordonné, présenté, 116. Lu la seconde fois ; en comité général ; rapporté, 157. Passé, 169. Par le Sénat, 199. S. R., 438. (46 Vic., chap. 34.) Voir 159 *des documents de la session*.

LOI DE LA PREUVE :—Voir *Preuve*, 1.

## LOIS EXPIRANTES :

1. Nomination du comité permanent sur les lois expirantes, 15, 26. Premier rapport, 391.
2. Bill à l'effet de proroger pendant un certain temps les actes y mentionnés (Sir. John A. Macdonald) ; ordonné ; présenté, 391. Lu la seconde fois ; en comité général ; rapporté ; passé, 408. Par le Sénat, 436. S. R., 441. (46 Vic., chap. 33.)

LONDON EN CANADA, BANQUE DE :—Pétition demandant une charte, 46. Avis, 52. Bill, 53. Renvoyé au comité, 81. Rapporté, avec amendements, 156. En comité général ; rapporté ; passé, 166. Par le Sénat, 207. S. R., 438. (46 Vic., chap. 52.)

**LONDON ET ONTARIO, CIE DE PLACEMENT DE (LIMITEE).**—Pétition demandant la passation d'un acte pour enlever les doutes quant à la signification et à l'effet de certaines clauses de sa charte, 70. Avis, 78. Bill, 84. Renvoyé au comité, 126. Rapporté, avec amendements, 156. En comité général; rapporté; renvoyé de nouveau au comité des banques, 166. Rapporté, avec amendements, 183. En comité général; rapporté; passé, 189. Par le Sénat, avec amendements (titre modifié), 223. Examiné; adopté, 239. S. R., 439. (46 Vic., chap. 87.)

**LOTERIES.**—Bill intitulé : " Acte pour amender la loi relative aux loteries ; " du Sénat; lu, 393. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 411. S. R., 440. (46 Vic., chap. 36.)

**MACHINES A COPIER.**—Voir *Débats*.

**MALLES, TRANSPORT DES.**—Voir 217-221, 224-226, *des documents de la session*.

**MANDATS, GOUVERNEUR-GENERAL.**—Voir 170 *des documents de la session*.

**MANITOBA.**—Voir 24, 172. 1. *des documents de la session*. Terres publiques, 3. Etrangers, naturalisation des, 2. Chemins et réserves de chemins.

**MANITOBA ET DES MONTAGNES ROCHEUSES, CIE DU CHEMIN DE FER DU.**—Pétition de la compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses; demandant un acte l'autorisant à changer le nom de la dite compagnie pour celui de compagnie de chemin de fer du Manitoba et des Montagnes Rocheuses, etc., 24. Avis publié pendant un temps trop court, 100.

**MANITOBA ET DU NORD-OUEST, CIE D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE DU.**—Pétition demandant une charte, 33. Avis, 39. Bill, 47. Renvoyé au comité, 56. Rapporté avec amendement, 94. En comité général; rapporté; passé, 132. Par le Sénat, 222. S. R., 433. (46 Vic., chap. 84.)

**MANITOBA ET DU NORD-OUEST, CIE DU CHEMIN DE FER DU.**—Pétition de la compagnie du chemin de fer du Portage, de Westbourne et du Nord-Ouest, demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de compagnie du Grand chemin de fer du Nord du Canada, etc., 46. Avis, 88. Bill, 88. Renvoyé au comité, 105. Rapporté avec amendements; Comité fait rapport qu'il a changé le titre comme suit: Compagnie de chemin de fer de Manitoba et du Nord du Canada, 172. En comité général; amendé; examiné; passé, 188. Par le Sénat, avec amendements, examiné; adopté, 251. S. R., 439. (46 Vic., chap. 68.)

**MANUFACTURES.**—Bill à l'effet de définir certaines offenses contre les personnes employées dans les manufactures (sir S. L. Tilley); ordonné; présenté, 263. Ordre pour la seconde lecture rescindé, 432. Voir 175 *des documents de la session*.

**MARINS.**—Voir 176 *des documents de la session*.

**McCALLUM, W. D.**—Voir 53 *des documents de la session*.

**McDONALD, JOHN.**—Voir 77 *des documents de la session*.

**McLENNAN, R.**—Voir 289 *des documents de la session*.

**McLEOD, MALCOLM.**—Voir *Nord-Ouest, territoires du*, 1.

McMILLAN, J. D. :—Voir 198 *des documents de la session.*

MENUISE :—Voir *Pêcheries*, 3.

MERIDIEN UNIQUE :—Voir 177 *des documents de la session.*

**MILICE ET DEFENSE :**

1. Bill à l'effet de réfondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du Canada (M. Caron); ordonné; présenté, 53. Lu la seconde fois; en comité général; rapporte progrès, 197, 204. Bill amendé; rapporté; motion pour considération; amendement proposé par M. Ross, (Middlesex) que le bill soit renvoyé de nouveau en comité général pour y être modifié: "mais rien dans les règlements et ordres, en tant qu'ils se rapportent à l'établissement de cantines, ne rendra légale la vente de la bière ou des liqueurs de malt d'aucune espèce," débats sur icelui ajourné, 228. Repris; amendement retiré; bill, tel qu'amendé, examiné; motion pour troisième lecture; amendement proposé par M. Ross (Middlesex) de renvoyer de nouveau le bill en comité général pour le modifier en retranchant les dispositions relatives à l'enrôlement d'une batterie d'artillerie, d'une troupe de cavalerie et de trois compagnies d'infanterie, 264. Rejeté; bill lu la troisième fois et passé; titre comme suit: "Acte à l'effet de refondre et modifier les divers actes concernant la milice et la défense du Canada." 265. Par le Sénat, avec un amendement, 352. Examiné; adopté, 365. S. R., 410. (46 Vict., chap. 11.)
2. Chambre se forme en comité général pour considérer certaines résolutions concernant le solde des officiers et soldats de la milice active; sur recommandation de Son Excellence, 223. Chambre en comité général, 226. Résolutions rapportées, 227. Renvoyé au comité général sur le bill ci-dessus, 228. Voir *ci-dessus*, 1.

MILITAIRE, COLLÈGE :—Voir *Collège militaire Royal.*

MILLER, M. J. A. :—Voir 188 *des documents de la session.*

MILL ET POND, RUES, SAINT-JEAN, N. B. :—Voir 57 *des documents de la session.*

MINGAN, SEIGNEURIE DE :—Voir 189 *des documents de la session.*

MINISTRE DE LA JUSTICE, SUR LES PÉNITENCIERS, RAPPORT DU :—Voir 208, 209, *des documents de la session.*

MIRAMICHI, CIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE :—Voir *Chemins de fer*, 16.

MISSIONS DE L'ÉGLISE MÉTHODISTE DU CANADA, SOCIÉTÉ DES :—Pétition de la société de l'église méthodiste Wesleyenne en Canada; demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de Société des Missions de l'Église méthodiste du Canada, etc., 52. Avis, 66. Bill, 68. Renvoyé au comité, 92. Rapporté avec amendements. (Preamble amendé), 176. Honoraires remboursés sur recommandation du comité des bills privés, 183. En comité général; rapporté; passé, 185. Par le Sénat, avec amendements, 222. Examiné, renvoyé au comité des bills privés, 308. Comité recommande l'adoption de tous les amendements à l'exception d'un pour certaine raison, 317. Amendement considéré; premier amendement adopté; second amendement désapprouvé pour certaine raison; les amendements subséquents adoptés; message au Sénat, 326. Sénat n'insiste pas sur le second amendement, 352. S. R., 440. (46 Vict., chap. 95.)

**MONTAGNE DE BOIS ET DE LA QU'APPELLE, CIE DU CHEMIN DE FER DE LA :—**Pétition demandant une charte, sous le nom de compagnie du chemin de fer de la Montagne de Bois, de la Qu'Appelle et du Prince-Albert, 46. Avis, 78. Bill, 80. Renvoyé au comité, 94. Rapporté, avec amendements; comité fait rapport qu'il a changé le titre comme suit : "La compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle," 171. En comité général; rapporté; passé, 184. Par le Sénat, avec un amendement, 216. Examiné; motion, que la Chambre s'objecte à l'amendement pour la raison que les prescriptions de la clause exceptée sont de la compétence de ce parlement, etc.; débat sur icelle ajourné, 215. Repris; motion rejetée; amendement adopté, 272. S. R., 439. (46 Vic. chap. 74.)

**MONTRÉAL, BUREAU DES DOUANES ET DES POSTES DE :—**Voir 118,258, *des documents de la session.*

**MONTRÉAL ET OCCIDENTAL, CIE DU CHEMIN DE FER DE :—**Pétition de la compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, demandant la passation d'un acte l'autorisant à prolonger sa voie ferrée et de changer son nom pour celui de compagnie du chemin de fer de Nominigüe, 56. Avis, 87. Bill présenté sous le titre (Montréal et Occidental, Cie du chemin de fer,) 100. Renvoyé au comité, 107. Rapporté, avec amendements, 172. En comité général; rapporté; passé, 184. Par le Sénat, 246. S. R., 439. (46 Vic., chap. 62.) Voir *Chemins de fer*, 16.

**MONTRÉAL, HAVRE DE :**

1. Motion pour copie de l'ordre en conseil passé le 26 juillet, 1882, confirmant un règlement de la commission du havre de Montréal; retirée, 246.
2. Chambre se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant l'avance d'une nouvelle somme d'argent ne dépassant pas \$900,000 aux commissaires du havre de Montréal, pour le creusement du chenal de navigation entre Montréal et Québec; sur recommandation de Son Excellence, 393. Chambre en comité; résolution rapportée, 409. Adoptée; bill, 410. Voir *ci-dessous*, 3.
3. Bill à l'effet d'établir de nouvelles dispositions pour l'approfondissement du chenal à navires du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec (Sir S. L. Tilley); ordonné; présenté; lu la seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 410. Par le Sénat, 435. S. R., 441. (46 Vic., chap. 38.)

**MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL, CIE DU CHEMIN DE FER :—**Voir *Montréal et Occidental*, etc.

**MORPETH, HAVRE DE :—**Voir 142 *des documents de la session.*

**MORRIS ET HYNDMAN, M.M. :—**Voir *Tempérance du Canada*, 1878, acte de.

**MURRAY, CANAL :—**Motion pour copie de tous rapports non encore produits, des ingénieurs du gouvernement concernant les divers projets de route pour le canal Murray, etc., 116. Retirée, 117. Voir 38 *des documents de la session.*

**MURRAY, JOHN :—**Voir *Hutchison, John.*



**N**APANEE, TANWORTH ET QUEBEC, CIE DU CHEMIN DE FER :—Voir *chemins de fer*, 16.

**NAPIERVILLE, CIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION ET DES CARRIÈRES DE** :—Pétition demandant certains amendements à la charte de la dite compagnie, 97. Avis, 99.

**NATURALISATION DES ÉTRANGERS :**

1. Bill à l'effet de faciliter la naturalisation des étrangers (M. Wells) ; ordonné ; présenté, 89.
2. Bill intitulé : " Acte à l'effet de légaliser des procédures qui ont été faites pour la naturalisation de certains étrangers dans la province du Manitoba." Du Sénat ; lu, 407. Lu la seconde fois ; en comité général, 431. Rapporté ; motion pour la troisième lecture ; amendement proposé par M. Blake de renvoyer de nouveau le bill en comité général pour y être amendé, en rendant ses dispositions applicables à toutes les provinces ; rejeté ; bill lu la troisième fois et passé, 432. S. R., 441. (46 Vic., chap. 31.) Voir 9 *des documents de la session*.

**NAVIRES** :—Voir 190—192, *des documents de la session*. *Patrons et seconds*.

**NAVIRES ÉTRANGERS, PÊCHE PAR** :—Voir *Pêcheries*, 6.

**NÉGOCIANTS INSOLVABLES** :—Voir *Insolvables*, 6.

**NELSON, CIE DE CHEMIN DE FER ET DE TRANSPORT DE LA VALLÉE DE LA** :—Voir *Winnipeg et de la Baie d'Hudson, Cie de chemins de fer et de vapeurs*.

**NEWFIELD, STEAMER** :—Voir 193 *des documents de la session*.

**NEW-HARBOUR, BRISE-LAMES** :—Voir 28 *des documents de la session*.

**NIAGARA, CIE DU PONT DE CHEMIN DE FER DE** :—Pétition demandant la passation d'un acte qui les autorise à construire un pont pour chemin de fer sur la rivière Niagara, etc., 33. Avis, 39. Bill, 97. Renvoyé au comité, 106. Bill retiré et honoraires remboursés sur recommandation du comité des chemins de fer, 215.

**NICHOLSON, PETER** :—Pétition demandant la passation d'un acte à l'effet de déclarer dissous son mariage avec Rosetta Saxton, et qu'il soit divorcé d'avec elle, 103. Avis, 111.

**NOMINGUE, CIE DU CHEMIN DE FER** :—Voir *Montréal et Occidental, Cie du chemin de fer de*.

**NORD DU CANADA, CIE DU CHEMIN DE FER DU :**

1. Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à émettre des débentures ou des bons à terme, 33. Avis, 39. Bill du Sénat, 140. Lu, 141. Renvoyé au comité, 167. Rapporté, avec amendements, 234. Ordre pour que la Chambre se forme en comité général rescindé et bill renvoyé de nouveau au comité des chemins de fer, 257. Rapporté, 282. En comité général ; amendé ; examiné ; passé, 324. Concours du Sénat, 358. S. R., 440. (46 Vic., chap. 56.)

NORD DU CANADA, CIE DU CHEMIN DE FER DU—*Suite.*

2. Pétition demandant que la compagnie du chemin de fer du Nord et du Nord-Ouest du Canada n'ait pas le pouvoir de se fusionner avec le chemin de fer projeté de Gravenhurst à Callander et au Sault Sainte-Marie ni de le louer, mais que le dit chemin de fer constitue une ligne indépendante, 390. Renvoyé au comité des impressions, 391.
3. Pétition demandant que la compagnie du chemin de fer Midland ou toute autre compagnie de chemin de fer désirant s'en servir, obtienne l'autorisation d'employer pour fins de trafic local ou d'entier parcours toute ligne ferrée qui pourra être construite pour prolonger le chemin de fer du Nord du Canada de Gravenhurst à Callander, 390. Renvoyé au comité des impressions.

NORD DU NORD-OUEST ET DU SAULT SAINTE-MARIE, CIE DU CHEMIN DE FER DU :—Voir *Nord et du Pacifique, Cie du chemin de fer de Jonction du.*

NORD ET DU PACIFIQUE, CIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DU :—Pétition de la compagnie du chemin de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie, demandant la passation d'un acte l'autorisant à changer son nom en celui de Cie du chemin de fer de jonction du Nord et du Pacifique, 77. Avis, 99. Bill, 101. Renvoyé au comité, 126. Rapporté, avec amendements, 235. En comité général; rapporté; passé, 245. Par le Sénat, 302. S. R., 439. (46 Vic., chap. 67.)

NORD-OUEST, BANQUE DU :—Pétition des directeurs provisoires de la banque du Nord-Ouest, demandant la passation d'un acte les autorisant à changer le nom de la dite banque en celui de Britannique Canadienne, 77. Avis, 99. Bill, 111. Ordre pour seconde lecture rescindé, 211. Bill du Sénat intitulé: "Acte pour amender l'acte à l'effet d'incorporer la banque du Nord-Ouest," 216. Lu; renvoyé au comité, 222. Rapporté, avec amendements, 254. En comité général; amendé; examiné; passé, 272. Sénat concourt, 298. S. R., 439. (46 Vic., chap. 53.)

NORD-OUEST, TERRITOIRES DU :—

1. Pétition de Malcolm McLeod, avocat, demandant que la Chambre prenne en considération ses réclamations pour services rendus dans les territoires du Nord-Ouest, 25.
  2. Pétition demandant que des lettres patentes soient émises en faveur des colons qui ont choisi leurs terres dans les territoires du Nord-Ouest avant le transfert de ces territoires au Canada, etc., 148. Voir 280, 283, 284, 289, *des documents de la session.* Terres publiques, 2.
- "NORTH AMERICAN CONTRACTING Co.":—Voir *Pacifique canadien, Cie de chemin de fer du*, 2.

NOUVEAU-BRUNSWICK :—Voir 194 *des documents de la session.*

NOUVEAU-BRUNSWICK, CIE DU CHEMIN DE FER DU :—Pétition demandant un acte l'autorisant à augmenter son capital social, à acheter ou louer d'autres lignes ferrées, etc., 77. Avis, 88. Bill, 88. Renvoyé au comité, 105. Rapporté avec amendements, 192. En comité général; amendé; examiné; passé, 245. Par le Sénat, 309. S. R., 439. (46 Vict., chap. 59.)

NOUVELLE-ÉCOSSE, BANQUE DE LA :—Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à se fondre avec la banque Union de l'Île du Prince-Edouard, etc., 25. Avis, 29. Bill, 31. Renvoyé au comité, 55. Rapporté, avec amendements, 146. En comité général, amendé; examiné; passé, 166. Par le Sénat, 222. S. R., 438. (46 Vict., chap. 43.)

**O**BLATS :—Voir *Pères Oblats*.

O'CONNOR, HON. JOHN :—Voir 195 *des documents de la session*.

OCTROIS, DEMANDES D' :—Voir 196 *des documents de la session*.

OFFENSES CONTRE LA PERSONNE :—Voir *Loi criminelle*, 2. *Manufactures*.

ONTARIO ET DU PACIFIQUE, CIE. DU CHEMIN DE FER D' :—Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à prolonger sa voie ferrée jusqu'au Sault Ste-Marie, 77. Avis, 87. Bill, 97. Renvoyé au comité, 106. Rapporté, avec amendements, 192. En comité général; rapporté; passé, 202. Par le Sénat, 246. S. R., 439. (46 Vic., chap. 66.)

ONTARIO ET QUÉBEC, CIE. DU CHEMIN DE FER D' :

1. Pétition demandant la passation d'un acte pour définir la route du chemin de fer à travers la cité de Toronto, etc., 33. Avis, 52. Bill, 53. Renvoyé au comité, 65. Rapporté, avec amendements, 125. En comité général; rapporté; passé, 132. Par le Sénat, 211. S. R., 438. (46 Vic., chap. 58.)
2. Pétition priant la Chambre d'enjoindre la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec de faire, au passage à niveau de sa voie sur la rue Yonge, à l'entrée de la cité de Toronto, les constructions nécessaires pour protéger la vie et la propriété, 120. Voir 76 *des documents de la session*. *Pacifique canadien, chemin de fer*, 1. *Credit Valley, cie. du chemin de fer*, 1.

ONTARIO, LIMITES NORD ET NORD-OUEST D' :—Voir 162 *des documents de la session*.

ORANGISTE LOYALE DE L'AMÉRIQUE ANGAISE, ASSOCIATION :

1. Pétition demandant une charte, 76. Avis, 87. Bill; motion pour que le bill soit lu la deuxième fois demain, 129. Amendement, pour remettre la seconde lecture à six mois, 130. Rejeté; motion principale adoptée, 131. Motion pour la seconde lecture; amendement proposé que le bill soit lu d'aujourd'hui en six mois, 210. Adopté, 211.
2. Pétitions en faveur du bill précédent, 103, 175.

ORATEUR :—

1. Sir William Johnstone Ritchie, député-gouverneur, informe la Chambre de choisir un orateur; l'honorable George Airey Kirkpatrick, nommé orateur; il fait ses humbles remerciements à la Chambre pour l'honneur insigne qu'elle a bien voulu lui conférer, 2.
2. Il se rend avec la Chambre auprès de Son Excellence, dans la salle du Sénat, et demande les privilèges usuels; Son Excellence les accorde, 3. A la clôture de la session, 438.
3. Il fait rapport du discours du trône à l'ouverture de la session, 14.

ORATEUR—*Suite.*

4. Il soumet à la Chambre le rapport du bibliothécaire, 15. Les comptes courants du comptable, 22. D'autres documents et états, 36, 57, 102.
5. Les décisions sur des questions d'ordre et de forme. Voir *Pétitions. Questions.* 11—14.
6. Informe la Chambre que le greffier a reçu des officiers-rapporteurs les certificats pour l'élection des députés pour les districts électoraux de Terrebonne; Bagot, 12. Joliette; Soulanges, 13. King, N. B., 14.
7. Que le greffier de la Chambre a reçu les jugements concernant les élections pour les districts électoraux de King, N.-B.; Joliette, 3. Napierville; Terrebonne; Norfolk-Sud; Verchères, 7. Jacques-Cartier, 16. Qu'il a reçu le jugement et rapport concernant l'élection pour le district électoral du comté de King, I.P.E., 34. Jugement de la cour Suprême dans l'appel de l'élection pour le district électoral du comté de Queen, I.P.E., 61. Certificats et rapports concernant les élections de Rouville, 112. Saint-Hyacinthe, 113.
8. Conformément à l'ordre émis par la Chambre, le greffier de la couronne en chancellerie est présent à la table avec certains rapports et documents, 40.
9. Qu'il a adressé son mandat au greffier de la couronne en chancellerie, lui enjoignant de modifier le rapport du bref de la dernière élection du comté de Queen, I.P.E., en retranchant le nom de J. T. Jenkins, et lui substituant le nom de F. St. C. Brecken, comme membre dûment élu pour ce district, 63.
10. Son discours en présentant à Son Excellence le bill des subsides, 441.
11. Motion que M. l'orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur un bill, rejetée, 160.

**ORDRES DU JOUR** :—Ordres du gouvernement ayant la priorité pour le reste de la session, les jeudis, 170. Les mercredis, 206. Les samedis, 299, 387. Le lundi, 351, 387. L'ordre pour les bills privés étant appelé à l'heure fixée par l'article 19 du règlement, la Chambre procède de suite aux ordres du gouvernement, 161.

**ORDRES PERMANENTS :**

1. Nomination du comité des ordres permanents, 15, 27. Rapports sur pétitions, 29, 39, 52, 66, 78, 87, 99, 104, 111, 116, 221, 244. Recommandant une prolongation du temps pour la réception des pétitions, 29, 67. Pour Bills Privés, 52, 104. Recommandant de suspendre la 51<sup>e</sup> règle, 100, 116, 221, 249, 262. Rapport défavorable à une pétition, 100. Recommande qu'il soit permis de présenter une pétition pour bill privé, nonobstant l'expiration du délai pour présenter telles pétitions, 111, 214, 244, 254. Que l'avis requis des comités, aux termes de l'article 60 du règlement, soit réduit à 24 heures, pendant le reste de la session, 221.
2. Motion, pour qu'un message soit envoyé au Sénat priant Leurs Honneurs de se joindre à cette Chambre pour former un comité mixte chargé de reviser les règlements relatifs aux devoirs du comité des Ordres Permanents, dans chaque Chambre, et, spécialement, de s'enquérir s'il ne devrait pas être nommé un comité mixte des deux Chambres pour faire le travail du dit comité pour les deux Chambres; et aussi informant Leurs Honneurs que MM. Ives, Daly, Casgrain, Gunn, Dawson et l'auteur de la motion agiront comme membres de tel comité de la part de cette Chambre; débat sur icelle ajourné, 147.

OUVRAGES DE SCIENCE :—Pétition demandant que les ouvrages de science et les publications périodiques en langue étrangère, soient admis en franchise, 77, 93.

## PACIFIQUE CANADIEN, CIE. DU CHEMIN DE FER DU :

1. Pétition demandant qu'il soit permis à la Cie. de mettre devant la Chambre sa pétition pour un acte l'autorisant à louer les lignes des Cies. du chemin de fer de Credit Valley, d'Ontario et Québec et de l'Atlantique et du Nord-Ouest ; lue et reçue immédiatement ; renvoyée au comité des O. P., 236. Rapport favorable du comité. Permission accordée et pétition présentée, 244. Comité des O. P. recommande la suspension de la 51me règle, 249. Règle suspendue ; bill présenté ; renvoyé au comité, 250. Rapporté avec amendements, 262. En comité général ; rapporté ; motion par M. Sutherland (Selkirk), que le même tarif, par mille, sera exigé sur l'embranchement de Pembina, pour toutes marchandises et voyageurs transportés sur l'embranchement ou section de la ligne de la compagnie du Pacifique, qui résultera du louage ou des fusions autorisés par cet acte, et sur ses raccordements avec les autres lignes canadiennes ; rejetée ; bill renvoyé de nouveau en comité général ; motion par M. Abbott, si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien entreprend le transport, au Manitoba ou aux territoires du Nord-Ouest, des voyageurs et des marchandises sur les dites lignes affermées, ou sur aucune partie d'icelles ; par aucune route quelconque au sud du lac Supérieur, et si elle continue d'en agir ainsi après le parachèvement de sa ligne au nord du lac Supérieur, elle sera tenue de recevoir à Emerson, et de transporter, à destination, avec la diligence convenable, tout tel trafic transporté par aucune ligne et lignes alliées canadiennes, de la province d'Ontario à Emerson, etc., 275. Bill amendé ; examiné ; passé, 276. Par le Sénat, 350. S. R., 440. (46 Vic., chap. 55.)
2. Motion pour copie du contrat conclu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique avec une compagnie de construction appelée "The North-American Constructing Company," ou quelque nom semblable, pour construire la voie ferrée, etc ; négativée, 247, 248.
3. Motion pour correspondances, rapports, papiers relatifs à toute demande d'indemnité présentée par D. B. Woodworth pour du gravier que l'on prétend avoir été pris sur le terrain des réclamants pour l'usage de l'embranchement sur Pembina du Pacifique canadien, 277. Débat sur icelle ajourné, 278. Repris ; motion adoptée, 311.

Voir 65, 88, 89, 288 *des documents de la session.*

PACIFIQUE, CIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DU NORD ET DU :—Voir *Nord et du Pacifique, Cie du chemin de fer de jonction du.*

PACIFIQUE ET DE LA RIVIÈRE À LA PAIX, CIE DU CHEMIN DE FER DU :—Pétition demandant une charte, 77. Avis, 87. Bill, 97. Renvoyé au comité, 106. Rapporté, avec amendements, (préambule amendé), 225. En comité général ; rapporté ; passé, 239. Par le Sénat, avec amendements, 302. Examiné ; adopté, 307. S. R., 439. (46 Vic., chap. 73.)

## PATRONS ET SECONDS :—

1. Chambre en comité général pour considérer une résolution concernant l'examen des patrons ou seconds de navires enregistrés au Canada et employés dans les eaux intérieures de la Puissance ou au cabotage ; résolution rapportée ; bill, 174. Voir *ci-dessous*, 2.
2. Bill concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires de l'Intérieur et de cabotiers (M. McLelan) ; ordonné ; présenté, 174. Lu la seconde fois ; en comité général ; amendé ; examiné, 224. Passé, 237. Par le Sénat, avec amendements, 323. Examiné, 365. Adopté, 365. S. R., 440. (46 Vic., chap. 28.)

PÉAGES ET DROITS :—Voir *Bois de construction et de charpente*.

PÊCHE DU SAUMON :—Voir *Saumon*.

## PÊCHERIES :

1. Pétition demandant certains amendements à l'acte des pêcheries, 29.
2. Pétition demandant que la pêche au saumon à la mouche et au filet soit fermée à la même époque, 56, 77, 116, 124, 129, 171.
3. Pétition demandant qu'il soit permis aux pêcheurs de prendre et employer comme appât le menu poisson appelé menuise, 77.
4. Chambre en comité général pour établir de meilleures dispositions pour l'octroi des baux et licences de pêche, et au sujet de l'usage des rêts et autres appareils pour la capture du saumon, etc. Résolution rapportée ; bill, 196. Voir *ci-dessous*, 5.
5. Bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte des pêcheries (M. McLelan) ; ordonné ; présenté, 196. Lu la seconde fois, 271. En comité général ; amendé ; examiné ; passé, 365. Par le Sénat, avec amendements, 407. Examiné ; premier amendement désapprouvé pour certaine raison ; amendements subséquents adoptés ; message au Sénat, 429. Le Sénat insiste sur son premier amendement pour certaines raisons, 436.
6. Bill pour étendre à la Colombie-Britannique l'acte concernant la pêche par les navires étrangers (M. Bowell) ; ordonné ; présenté ; lu la seconde et troisième fois et passé, 413. Par le Sénat, 436. S. R., 441. (46 Vic., chap. 27.) Voir 197-207 *des documents de la session*.

PÊCHEURS, PRIME AUX :—Voir 207 *des documents de la session*.

PEMBROKE, VILLE DE :—Voir 91 *des documents de la session*.

## PÉNITENCIERS :

2. Bill intitulé : " Acte pour amender et refondre les lois concernant les pénitenciers ; " du Sénat, 216. Lu, 222. Lu la seconde fois, 315. En comité général ; amendé ; examiné, 339. Ordre pour la troisième lecture rescindé et bill renvoyé de nouveau en comité général ; amendé ; examiné ; passé, 432. Sénat concourt, 436. S. R., 441. (46 Vic., chap. 37.)

PENITENCIERS—*Suite.*

2. Chambre en comité général pour considérer une certaine résolution concernant les sommes à être payées annuellement au préfet et aux autres officiers et serviteurs de tout pénitencier établi en vertu des prescriptions du bill concernant les pénitenciers ; sur recommandation de Son Excellence, 311. Résolution rapportée, 312. Adoptée, 313. Renvoyée au comité général sur le bill précédent, 315. Voir ci-dessus, 1. Voir 208, 209, 229, 231, *des documents de la session.* Prisonniers, escorte des, 1, 2.

**PÈRES OBLATS DE MARIE IMMACULÉE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST** :—Pétition demandant une charte, 33. Rapport du comité des O. P. (Pétition n'étant pas de nature à exiger la publication d'un avis), 39. Bill, 40. Renvoyé au comité, 58. Rapporté, avec amendements, 111. Honoraires remboursés, sur la recommandation du comité, 113. En comité général ; rapporté, 126. Motion pour troisième lecture ; amendement proposé de renvoyer de nouveau le bill à un comité général afin d'ajouter la clause suivante : " Pourvu que la dite corporation se défasse, dans les dix ans qui suivront l'achat, de toute partie des propriétés foncières qui ne sera pas requise pour l'usage et l'occupation de la corporation, ou autres fins semblables," 162. Adopté ; amendé ; examiné ; passé, 163. Par le Sénat, 211. S. R., 438. (46 Vic., chap. 96.)

**PERLEY, AMOS** :—Voir 204 *des documents de la session.*

**PETERS, MAJOR** :—Motion pour copie de la correspondance concernant les accusations portées contre le major Peters, troupe n° 2 du 1er régiment de cavalerie de London ; motion retirée, 248.

**PÉTITIONS** :—Lues et reçues de suite, 103, 209, 236. Après avoir été déposées sur le bureau, qu'un seul jour, 97. Non reçues parce qu'elles demandent l'appropriation de deniers publics non recommandée par Son Excellence, 47, 57. Parce qu'elles ne portent aucune signature, 51, 66. Pétition retirée, 112.

**PHOSPHATES ET MINES DU CANADA, CIE. DES** :—Pétition demandant une charte, 46. Comité des O. P. fait rapport que l'avis ordinaire a été donné pendant la période voulue, mais qu'il ne mentionne en aucune manière la dernière partie de la conclusion, 78. Bill, 80. Renvoyé au comité, 105. Rapporté, avec amendements ; question de juridiction ayant été soulevée, elle est réservée pour être décidée par la Chambre, 135. En comité général ; amendé ; examiné ; passé, 165. Par le Sénat, avec amendements, 211. Examiné ; adopté, 257. S. R., 439. (46 Vic., chap. 91.)

**PICTOU, HAVRE DE :**

1. Chambre en comité général pour considérer une certaine résolution exemptant certains navires qui fréquentent le havre de Pictou, de payer les droits de havre plus que deux fois par chaque année civile ; résolution rapportée ; bill, 236. Voir ci-dessous, 2.
2. Bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte concernant le havre de Pictou (M. McLellan) ; ordonné, 236. Présenté, 237. Lu la seconde fois, 271. En comité général ; amendé ; examiné ; passé, 283. Par le Sénat, 309. S. R., 439. (46 Vic., chap. 42.)

**PILOTES ET DU PILOTAGE** :—Voir 210 *des documents de la session.*

**POIDS ET MESURES:**—Motion pour que la Chambre se forme en comité général pour considérer une résolution à l'effet de modifier l'acte des Poids et Mesures de 1879, en prescrivant que le poids d'un minot d'avoine sera de 32 livres, et le poids d'un minot de graine de mil sera de 45 livres; rejetée, 147. Voir 211 *des documents de la session.*

**POLICE FÉDÉRALE:**—Voir 212 *des documents de la session.*

**POLITIQUE NATIONALE:**—Motion (M. Curran) qu'une copie des "Débats" contenant la discussion sur l'adoption de la politique nationale en 1879, serait grandement utile aux honorables membres de cette Chambre, et que des mesures devraient être prises pour leur procurer telle copie; retirée, 190.

**PORTAGE, ÎLE DU:**—Voir 214 *des documents de la session.*

**PORTAGE, WESTBOURNE ET DU NORD-OUEST, CIE DU CHEMIN DE FER DU:**—Voir *Manitoba et du Nord-Ouest, Cie du chemin de fer de.*

**PORT-ALBERT, HAVRE DE:**—Voir 140 *des documents de la session.*

**PORT LORNE, BRISE-LAMES À:**—Voir 26 *des documents de la session.*

**PREUVE, LOI DE LA:—**

1. Bill à l'effet d'amender la loi de la preuve dans les poursuites au criminel (M. Robertson, Hamilton); ordonné; présenté, 25. Lu la seconde fois; renvoyé au comité spécial, 69. Comité fait rapport qu'il a réuni ce bill à trois autres bills, 94. Voir *Témoins.*
2. Bill intitulé: "Acte qui établit des dispositions pour recevoir la déposition de témoins relativement à des affaires criminelles pendantes devant les cours de justice des autres États de Sa Majesté ou devant les tribunaux étrangers; du Sénat, 298. Lu, 303. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté; passé, 410. S. R., 440. (46 Vic., chap. 35)

**PRINCE-ÆBERT, T. N. O.:**—Voir 286 *des documents de la session.*

**PRINCE-ÉDOUARD, CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU:**—Voir 90 *des documents de la session.*

**PRINCE-ÉDOUARD, ÎLE DU:**

1. Motion pour copie de tous contrats conclus pour le transport des malles de l'Île du Prince-Édouard; et de toute correspondance et documents concernant la traverse d'hiver entre les Caps Traverse et Tourmente, etc.; amendement proposé pour y ajouter les mots suivants: "Copie de toutes instructions adressées à l'agent du département de la marine et des pêcheries dans l'Île du Prince-Édouard, concernant le service du *Northern Light* pendant la saison actuelle, etc.; adopté; motion principale ainsi amendée, adoptée, 38. Voir 226 *des documents de la session.*
2. Comité spécial nommé pour considérer la question de la communication, au moyen de vapeurs, entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme, en été et en hiver; avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et documents, 53. Le nom de M. Brecken substitué à celui de M. Jenkins, 71. Autorisé à employer un sténographe, 89. Message au Sénat priant Leurs Honneurs de permettre à certains sénateurs de comparaître et rendre témoignage, 140. Permission accordée, 149. Rapport (App. n° 3), 235. Motion pour l'adoption; retirée, 308. Rapport à être imprimé, 357. Voir 226-228 *des documents de la session.* *Billets promissoires, 2.*



## PRISONNIERS, ESCORTE DES :

1. Pétitions demandant que le gouvernement fédéral nomme des huissiers pour escorter les prisonniers, 29, 33.
2. Pétition demandant l'adoption d'un mode plus économique pour le transport des prisonniers des prisons des divers comtés, soit adopté, 61, 120. Voir 229-231 *des documents de la session*.

**PRIVILÈGES ET ELECTIONS** :—Nomination du comité des privilèges et élections, 15, 26. Papiers renvoyés au comité ; rapport, etc., pour la dernière élection du comté de King, I. P. E., avec instruction d'en faire rapport, avec toute la diligence possible, 110. Premier rapport, concernant l'élection de King, I. P. E. (App. n° 2) ; preuve, etc., se rapportant au dit rapport, renvoyées au comité des privilèges et élections, 206. Avis pour que la Chambre concoure dans le rapport ; amendement proposé par M. Weldon, qu'il était du devoir de l'officier-rapporteur à la dite élection pour le district électoral du comté de King, I.P.E., de déclarer et rapporter James Edwin Robertson, comme l'un des membres élus ; débat sur icelui interrompu par l'appel des bills privés ; repris ; sous amendement proposé par M. Cameron (Huron), qu'il est à désirer qu'avant qu'une décision soit prise sur le sujet, des mesures devraient être adoptées pour obtenir l'opinion de la cour Suprême sur certaines questions relatives à la dite élection, etc., 257. Rejeté ; premier amendement rejeté ; motion de concours dans le rapport ; amendement proposé par M. Davies, que l'élection du second député du district électoral du comté de King, soit déclarée nulle et qu'un nouveau bref soit émané, 259. Rejeté, 260. Concours dans le rapport, 261. Soit imprimé, 357.

**PROCÉDURE CRIMINELLE** :—Bill à l'effet d'amender la loi concernant la procédure dans les causes criminelles, et les devoirs des juges de paix, hors des sessions, relativement aux personnes accusées de délits poursuivables par voie d'accusation (M. Robertson, Hamilton) ; ordonné ; présenté, 31. Voir *Loi criminelle*, 1, 5.

**PROVENCHER, J. A. N.** :—Voir 252 *des documents de la session*.

**PUBLIQUES, TERRES** :—Voir *Terres publiques*.

**PUISSANCE DU CANADA, CIE. DE FIDEICOMEIS ET DE CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER** :—Voir *Fidicommis et de constructions, etc.*

**QUACO, PHARE DE** :—Voir 232 *des documents de la session*.

**QU'APPELLE, CIE. AGRICOLE DE LA VALLÉE DE LA** :—Voir 285 *des documents de la session*.

**QU'APPELLE, LAC LONG ET SASKATCHEWAN, CIE. DE CHEMIN DE FER ET DE VAPEURS DE** : Pétition demandant une charte, 94. Rapport spécial de l'avis (recommandant la suspension de la 51e règle) ; règle suspendue et bill présenté, 100. Renvoyé au comité, 107. Rapporté, avec amendements, 203. En comité général ; rapporté ; passé, 207. Par le Sénat avec un amendement, 276. Examiné ; adopté, 297. S. R., 439. (46 Vic., chap. 72.)

QUÉBEC, CIE. D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE DE :—Pétition demandant la passation d'un acte l'autorisant à réduire son capital versé, 33. Avis, 39. Bill, 47. Renvoyé au comité, 56. Rapporté, avec amendements, 156. En comité général ; rapporté ; passé, 166. Par le Sénat, 207. S. R., 448. (46 Vic., chap. 83.)

QUÉBEC ET DE LA BAIE JAMES, CIE. DE CHEMIN DE FER DE :—Pétition demandant une charte, 25. Avis, 52. Bill, 88. Renvoyé au comité, 105. Rapporté, avec amendements, 198. En comité général, rapporté ; passé, 206. Par le Sénat, avec amendements, 292. Examiné ; adopté, 297. S. R., 439. (46 Vic., chap. 70.)

QUÉBEC, HAVRE DE :

1. Chambre en comité général pour considérer une certaine résolution concernant l'avance d'une somme de \$100,000, aux commissaires du havre de Québec pour compléter le bassin de radoub de Lévis ; sur recommandation de Son Excellence, 319. Chambre en comité général ; résolution rapportée ; adoptée ; bill, 366. Voir *ci-dessous*, 2.
2. Bill à l'effet de modifier l'Acte trente-huitième Victoria, chapitre cinquante-six, intitulé : " Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de Québec, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet." (Sir S. L. Tilley) ; ordonné ; présenté, 366. Lu la seconde fois ; en comité général ; rapporté ; passé, 385. Par le Sénat, 435. S. R., 441. (46 Vic., chap. 40.)
3. Chambre en comité général pour considérer une certaine résolution concernant le taux d'intérêt payable par les commissaires du havre de Québec sur certaines sommes qui leur ont été avancées ; sur recommandation de Son Excellence, 319. Chambre en comité, 366. Résolution rapportée ; adoptée ; bill, 367. Voir *ci-dessous*, 4.
4. Bill à l'effet de modifier l'acte 36 Victoria, chap. 62, et l'acte 43 Victoria, chap. 17, concernant les commissaires du havre de Québec, (Sir L. Tilley) ; ordonné ; présenté, 367. Lu la seconde fois ; en comité général ; amendé ; examiné ; passé, 385. Par le Sénat, 435. S. R. 440. (46 Vic., chap. 39.)

QUÉBEC, PROVINCE DE :—Voir 233, 234, *des documents de la session*.

QUEDDY, CIE DE FLOTTAGE ET D'ESTACADES DE LA RIVIÈRE :—Motion, que la requête de la compagnie de flottage et d'estacades de la rivière Queddy, demandant qu'il lui soit permis de mettre devant la Chambre une pétition pour la passation d'un bill privé, nonobstant l'expiration du délai fixé pour la présentation de telles pétitions ; motion et pétition séparément retirées, 112.

QUEEN, COMTÉ DE, I. P. E. :—Voir *Greffier de la Couronne en Chancellerie*, 2. *Elections*, 1. *Orateur*, 7, 9.

QUESTIONS :

1. Débats ajournés, 69, 101, etc.
2. Motions amendées, 39, 110, 246, etc.
3. Résolution (rapportée du comité général) ; amendée, 400, 402.
4. Motions retirées, 74, 98, etc.
5. Amendements retirés, 264.
6. Sous-amendement, 103, 117, 188.

QUESTIONS—*Suite.*

7. Motion pour ajourner le débat, retirée, 279, 417. Rejetée, 385.
8. Question posée séparément sur chacun des paragraphes d'une motion, 18.
9. Résolution adoptée *nemine contradicente*, 2, 429.
10. Divisions sur des questions, 109, 153, etc.

## QUESTIONS DE FORMES ET D'ORDRE :

11. Sur motion pour la nomination d'un comité spécial, et objection étant faite à la dernière partie de la motion pour le motif qu'avis n'a pas été donné des noms des membres devant former le comité ;  
M. l'Orateur décide : " Que l'objection est bien fondée et que l'honorable député ne peut ajouter cette partie de la motion sans avoir le consentement unanime de la Chambre, 82.
12. Sous-amendement proposé par M. Houde, à la motion pour la troisième lecture du bill concernant le Crédit Foncier Franco-Canadien, que le bill soit renvoyé de nouveau à un comité général afin de remplacer les mots " huit pour cent " par les mots " sept pour cent," dans la clause 2. Objection étant faite pour le motif que l'auteur de la motion n'en a donné aucun avis tel que requis par la règle 67 ; M. l'Orateur décide,—" que l'objection est bien fondée et que l'honorable député de *Wellington-Centre* est le seul autorisé à présenter une motion semblable, puisqu'il en a donné avis, 118.
13. Motion par sir John A. Macdonald, que l'article 78 du règlement de cette Chambre, concernant le choix des comités soit suspendu, et qu'un comité spécial de 17 membres soit nommé ; objection étant faite par cinq membres à ce que l'auteur de la motion soumette les noms des membres devant composer le comité : M. l'Orateur décide,—" que la motion pourvoit à la suspension de l'article du règlement, quant au choix des membres ; " objection étant faite à la suspension de l'article du règlement, à moins que ce ne soit du consentement unanime ; M. l'Orateur décide,—" qu'avis ayant été donné régulièrement, comme dans le cas actuel, la majorité de la Chambre est parfaitement compétente à suspendre un article du règlement ; certains députés ayant déclaré qu'ils déclinent toute participation dans le comité pour le motif qu'ils sont opposés au principe et à la substance de la question comprise dans la proposition ; M. l'Orateur décide,—" que la proposition porte suspension de l'article entier du règlement, et que l'objection des honorables membres ne peut pas être admise si la Chambre consent à suspendre l'article du règlement," 128.
14. Comité général sur un bill s'étant levé sans faire rapport, une motion subséquente est faite pour que la Chambre se forme en comité général pour considérer de nouveau le bill ; et objection étant faite à cette procédure, et à ce que la motion a été faite sans avis préalable ; M. l'Orateur décide : " Qu'un comité n'a pas qualité pour faire disparaître un bill, et que dans le cas où un bill disparaît des ordres du jour, comme dans le cas actuel, la pratique régulière est qu'un membre propose que ce bill soit inscrit sur les ordres du jour pour être pris en considération à un jour ultérieur. Si la Chambre agréé telle proposition, alors le comité peut reprendre le bill à la phase à laquelle il était arrivé lorsque le comité a levé sa séance. Pour des propositions de ce genre aucun avis n'est nécessaire aux termes de l'article 31 du règlement, et d'après les usages au parlement anglais," 159.

## QUESTIONS RÉSOLUES DANS L’AFFIRMATIVE :

15. Que le premier rapport du comité des privilèges et élections, concernant l’élection du comté de King, I. P. E., soit adopté, 261.

## QUESTIONS RÉSOLUES DANS LA NÉGATIVE :

16. Qu’il est expédient de modifier l’acte des poids et mesures de 1879, en prescrivant que le poids d’un minot d’avoine sera de 32 livres, et le poids d’un minot de graine de mil sera de 45 livres, 147. Motion pour que la Chambre se forme de nouveau en comité général sur un bill non rapporté du comité général, 160.

QUINZE, CIE DES JETÉES, ESTACADES ET D’AMÉLIORATION DES :—Pétition demandant une charte, 61. Avis, 66. Bill, 98. Renvoyé au comité, 106. Rapporté, avec amendements, 198. En comité général ; amendé ; examiné ; passé, 292. Par le Sénat, 350. S. R., 440. (46 Vic., chap. 92.)

**R**APIDE PLAT, CANAL DU :—Voir 39 *des documents de la session*.

RATHBUN ET FILS, H. B. :—Voir *Rathbun, la compagnie*.

RATHBUN, LA COMPAGNIE :—Pétition de H. B. Rathbun et fils, demandant une charte, 33. Avis, 39. Bill, 53. Renvoyé au comité, 58. Rapporté, avec amendements, 176. En comité général ; rapporté, 184. Passé ; titre comme suit : “Acte à l’effet d’incorporer une compagnie sous le nom de ‘La compagnie Rathbun,’” 185. Par le Sénat, avec amendements, 276. Examiné ; adopté, 292. S. R., 439. (46 Vic., chap. 89.)

RECENSEMENT :—Voir 235 *des documents de la session*.

RECETTES ET DÉPENSES :—Voir 236 *des documents de la session*.

RECEVEUR-GÉNÉRAL, CHARGES DE :—Voir *Chemins de fer*, 13.

RÉCIPEOCITÉ :—Voir 237, 238, *des documents de la session*. *Hawaii, Iles*.

RÉFUGIÉS JUIFS :—Voir 153 *des documents de la session*.

REGINA, T. N.-O. :—Voir 239 *des documents de la session*.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES MINES :—Voir *Terres publiques*, 4.

REMISE DE DROITS :—Voir *Drawbacks*.

REPATRIEMENT DES CANADIENS :—Voir 240 *des documents de la session*.

## REVENU INTÉRIEUR :

1. Chambre se forme en comité général pour considérer une certaine résolution à l’effet d’amender et refondre les actes concernant le Revenu de l’Intérieur, 203. En comité général, 251. Résolution rapportée, 252. Adoptée ; bill, 253. Voir ci-dessous, 2.
2. Bill à l’effet de refondre et modifier les actes concernant le Revenu de l’Intérieur (M. Costigan) ; ordonné ; présenté, 253. Lu la seconde fois ; en comité général ; amendé ; examiné, 282. Passé, 300. Par le Sénat, avec amendements, 379. Examiné, 386. Adopté, 386. S. R., 440. (46 Vic., chap. 15.) Voir 241 *des documents de la session*.

- RICHELIEU, RIVIÈRE :—Pétition demandant d'adopter des mesures de nature à faire disparaître certains obstacles dans la rivière Richelieu, 355.
- RICHMOND, BATTERIE DE CAMPAGNE :—Voir 183 *des documents de la session*.
- RIVE-NORD, CIE DU CHEMIN DE FER DE LA :—Voir *Grand-Tronc, Cie du chemin de fer le*.
- RIVIÈRE-DU-LOUP, QUAI DE LA :—Voir 242, 243, *des documents de la session*.
- RIVIÈRES ET COURS-D'EAU :—Voir *Bois de construction et de charpente*.
- ROBERTSON, JAMES E. :—Voir *Elections, 2. Privilèges et élections*.
- ROWE, AMOS. :—Voir "*Times*" de Winnipeg.
- ROYALE CANADIENNE, CIE. DE STEAMERS A PASSAGERS :—Pétition demandant une charte, 77. Avis, 87. Bill, 88. Renvoyé au comité, 105. Rapporté, avec amendements, 183. En comité général; rapporté; passé, 189. Par le Sénat, avec amendement (Titre amendé en ajoutant le mot (à resp. limitée); examiné; adopté, 276. S.R., 439. (46 Vic., chap. 88.)
- RUE QUEEN, TORONTO :—Voir *Chemins de fer, 14*.
- RUSSELL vs LA REINE :—Voir 163 *des documents de la session. Liqueurs enivrantes, 1*.
- RUSTICO, I.P.E. :—Voir *Farmers Bank*.
- S**AINTE AGATHE, PAROISSE DE :—Voir 174 *des documents de la session*.
- SAINTE-ANNE, QUAI A :—Voir 244 *des documents de la session*.
- SAINT-JEAN, LA BANQUE DE :—Voir 20 *des documents de la session*.
- SAINT-JEAN, CIE DU PONT ET DU CHEMIN DE FER D'EXTENSION DE :
1. Chambre se forme en comité général pour considérer une certaine résolution à l'effet d'avancer à la compagnie du pont et du chemin de fer d'extension de Saint-Jean, une somme de \$500,000; sur recommandation de Son Excellence, 364. Chambre en comité général, 406. Résolution rapportée; adoptée; bill présenté, 406. Voir *ci-dessous, 2*.
  2. Bill pour pourvoir aux avances à faire par le gouvernement du Canada à la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean (Sir Leonard Tilley); ordonné; présenté, 407. Lu la seconde fois; en comité général; rapporté; motion pour troisième lecture; amendement proposé par M. Blake, de renvoyer de nouveau le bill à un comité général de la Chambre pour y être modifié, en prescrivant que l'avance à faire par le gouvernement constituera une première charge sur l'entreprise, etc.; rejeté; bill lu la troisième fois et passé, 413. Par le Sénat, 435. S. R., 441. (46 Vic., chap. 26). Voir 245 *des documents de la session*.
- SAINT-JEAN, PORT-JOLI :—Voir 248, 249 *des documents de la session*.
- SAINT-JEAN, RIVIÈRE :—Voir 247 *des documents de la session*.

---

 SAINT-LAURENT, CIE DE PONTS ET DE MANUFACTURES DU :

1. Pétition demandant une charte, 70. Avis, 87. Bill présenté, 98. Renvoyé au comité, 106. Comité rapporte que le préambule n'est pas prouvé d'une manière satisfaisante pour le motif que l'intervention de la législature n'est pas opportune actuellement, 205. Honoraires remboursés sur la recommandation du comité des chemins de fer, 215.
2. Pétitions en faveur du bill ci-dessus, 171.
3. Pétitions contre le bill, 175.

SAINTE-LAURENT, RIVIÈRE :—Voir 250 *des documents de la session*. *Montréal, havre de*, 2, 3.

SAINTE-THOMAS, SALLE D'EXERCICES DE :—Voir 181 *des documents de la session*.

SAISIES :—Voir 116 *des documents de la session*.

SALLES D'EXERCICES :—Voir 181, 182, *des documents de la session*.

SASKATCHEWAN ET DU NORD-OUEST, CIE. DU CHEMIN DE FER DE :—Pétition demandant une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest du Canada, 94. Avis, 99. Bill, 101. Renvoyé au comité, 107. Rapporté, avec amendements. (Titre changé en celui de la compagnie du chemin de fer de Saskatchewan et du Nord-Ouest,) 214. En comité général; rapporté; passé, 223. Par le Sénat, avec amendements, 302. Examiné; adopté, 308. S. R., 440 (46 Vic., chap. 71.)

SASKATCHEWAN, UNIVERSITÉ DE :—Pétition demandant la passation d'un acte autorisant à établir une Université dans le diocèse de Saskatchewan, 33. Rapport du comité des O. P. (Pétition n'étant pas de nature à exiger la publication d'un avis); Bill, 39. Renvoyé au comité, 55. Rapporté, avec amendements, 111. Honoraires remboursés sur la recommandation du comité des bills privés, 121. Amendé en comité, 126. Motion pour considération; amendement proposé de renvoyer de nouveau le bill à un comité général, afin d'ajouter un préavis portant que la corporation devra, dans les dix ans qui suivront l'achat, disposer des propriétés foncières qui ne seront pas requises pour l'usage et l'occupation de la corporation, etc.; adopté; bill renvoyé de nouveau en comité général et amendé; examiné; adopté; passé, 131. Par le Sénat, avec amendements, 203. Examiné; adopté, 204. S. R., 438. (46 Vic., chap. 47.)

SAULT SAINTE-MARIE, CIE DU CHEMIN DE FER DU :—Voir *Nord, du Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie, Cie du chemin de fer du*.

SAUMON EN HAUT, RIVIÈRE AU :—Pétition demandant l'adoption de mesures qui assurent la construction d'un brise-lames à l'entrée de la rivière au Saumon en haut, N.B., non reçue (ne portant aucune signature) 66.

SAUMON, PÊCHE DU :—Voir 199, 201, *des documents de la session*. *Pêcheries*, 2, 4, 5.

SAUVAGES :—Voir 251, 272, *des documents de la session*.

SECRETARIE D'ÉTAT :—Voir 253 *des documents de la session*.

SÉDUCTION :—Voir *Adultère et séduction*.

SEL :—Voir 254 *des documents de la session*.

## SÉNAT :

## MESSAGES AU SÉNAT :

1. Désignant ceux des députés de la Chambre des Communes qui font partie des comités conjoints, 30.
2. Les informant que le nom de M. Breck en a été substitué à celui de M. Jenkins sur le comité de la bibliothèque, 80.
3. Demandant qu'il soit permis à trois de leurs collègues, de comparaître et de témoigner devant un comité spécial, 140.
4. Faisant connaître les motifs du rejet des amendements faits par le Sénat à certains bills, 326, 429.
5. Priant Leurs Honneurs de concourir dans une adresse à Son Excellence le Gouverneur-général, exprimant le sentiment de regret général avec lequel le pays a appris que les relations officielles de Son Excellence vont bientôt cesser, 431.

## MESSAGES DU SÉNAT :

6. Désignant ceux des membres du Sénat qui font partie des comités conjoints, 40.
7. Transmettant les bills et demandant le concours de la Chambre, 140, 149, 189, 232, etc.
8. Annonçant qu'il accepte les bills des Communes (ou les amendements aux bills) avec ou sans amendements, 113, 140, 199, 203.
9. Permettant à des Sénateurs de témoigner devant les comités de la Chambre 449.
10. Le Sénat concourt dans l'adresse de la Chambre à Son Excellence, exprimant le regret causé par son départ prochain du Canada, 436.

SERMENTS D'OFFICE :— Bill concernant la prestation des serments d'office, (Sir J. A. Macdonald) ; ordonné ; lu la première fois *pro forma*, 14.

## SERVICE CIVIL :

1. Bill intitulé : "Acte qui amende l'acte du service civil du Canada, 1882" ; du Sénat ; lu, 140. Lu la seconde fois, 286. En comité général ; amendé ; examiné, 313. Motion pour la troisième lecture ; amendement proposé de renvoyer de nouveau le bill à l'effet de l'amender ; rejeté ; lu la troisième fois et passé, 320. Le Sénat concourt, 358. S.R., 440. (46 Vic., chap. 7.)
2. Chambre en comité général pour considérer certaines résolutions concernant l' "Acte du service civil du Canada, 1882 ;" sur recommandation de Son Excellence, 195. Chambre en comité général, 286-288. Résolutions rapportées, 289. Adoptées ; renvoyées en comité général sur le bill précédent, 291. Voir *ci dessus*, 1.
3. Bill intitulé : "Acte pour amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du service civil du Canada ;" du Sénat ; lu, 140. Lu la seconde fois ; en comité général ; amendé ; examiné, 378. Motion pour troisième lecture ; amendement proposé par M. Ross (Middlesex) de renvoyer de nouveau le bill au comité pour l'amender en abolissant le mode actuel, et à son remplacement par un autre, etc., 413. Rejeté, 414. Bill lu la troisième fois et passé, 415. Concours du Sénat, 436. S.R., 441. (46 Vic., chap. 8.)

SERVICE CIVILE—*Suite.*

4. Chambre en comité général pour considérer une certaine résolution concernant la mise à la retraite des personnes employées dans le service civil du Canada; sur recommandation de Son Excellence, 255. Résolution rapportée, 269. Adoptée, 270; renvoyée au comité général sur le bill précédent, 379. Voir *ci-dessus*, 3.

Voir 255-260 des documents de la session.

SHELburne, Havre de :—Voir 141 des documents de la session.

SHUSHWAP ET OKANAGON, LACS :—Voir 34 des documents de la session.

SOCIÉTÉS CHARITABLES ET BIENVEILLANTES :—Bill pour amender et étendre à toute la Puissance le chapitre 71 des Statuts Refondus du Canada (M. Colby); ordonné; présenté, 188.

SOCIÉTÉS PERMANENTES DE CONSTRUCTION DANS ONTARIO :—Bill à l'effet d'amender de nouveau l'acte 37 Vic., chap. 50, concernant les sociétés permanentes de construction dans Ontario (M. Williams); ordonné; présenté, 36. Lu la seconde fois; renvoyé au comité des banques, 85. Comité recommande que le bill soit retiré, 214. Bill retiré, 225.

SOCIÉTÉ ROYALE DU CANADA :—Pétition demandant une charte, 56. Rapport du comité des O. P. (Avis non requis); bill présenté, 67. Renvoyé au comité, 132. Rapporté, avec amendements, 176. Honoraires remboursés sur recommandation du comité des bills privés, 183. En comité général; rapporté; passé, 185. Par le Sénat, 222. S. R., 439. (46 Vic., chap. 46.)

SOULES ET DES MONTAGNES ROCHEUSES, CIE DU CHEMIN DE FER DE :—Voir *Manitoba et des Montagnes Rocheuses, Cie du chemin de fer du.*

SQUATTERS, SUR LA RÉSERVE DU CHEMIN DE FER :— Voir 261 des documents de la session.

STATIONS DE SAUVETAGE :—Voir 262 des documents de la session.

STATUTS DU CANADA :—Voir 263-266 des documents de la session.

STEAMERS POUR LE LAC DES BOIS ;—Voir 267 des documents de la session.

STEWART, JOHN :—Voir 268 des documents de la session.

STOTTVILLE, BUREAU DE POSTE :—Voir 216 des documents de la session.

## SUBSIDES :

1. Prise en considération du discours de Son Excellence, 17. La Chambre décide de se former en comité des subsides; en comité des voies et moyens, 20. Budgets renvoyés au comité des subsides, 146, 299, 365, 412.
2. Procédés du comité des subsides interrompus par l'appel des Bills Privés en vertu de la 19<sup>e</sup> règle, et ensuite continués, 239.
3. La Chambre en comité sur les subsides, 237, 240, 266, 279, 283, 294, 298, 300, 315, 320, 324, 326, 348, 352, 359, 379, 427.
4. Comité des voies et moyens fait rapport de progrès et obtient la permission de siéger de nouveau, 185. Du comité des subsides, 241, 328, etc.



SUBSIDES—*Suite.*

5. Débat sur une motion pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens interrompu par l'appel des bills privés en vertu de la 19<sup>e</sup> règle. La chambre procède aux ordres du jour du gouvernement ; débat repris, 161.
6. Résolutions rapportées et adoptées, 329, 332, 334, 336, 338, 340, 341, 342, 343, 346, 367, 369, 371, 395, 432.
7. Résolutions remises après leur seconde lecture, 332, 343, 376. Adoptées ensuite, 347, 348, 386.
8. Débat sur une motion pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, 160, 206. Pour que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, 297.
9. Résolution amendée, 400.
10. Résolution rapportée du comité des voies et moyens, amendée, 230, 234.

## VOIES ET MOYENS :

11. La Chambre en comité général des voies et moyens, 20. Motion pour que la chambre se forme en comité, 160. Débat sur icelle interrompu par l'appel des bills privés en vertu de la 19<sup>e</sup> règle ; motion pour que la Chambre procède immédiatement aux ordres du jour du gouvernement ; adoptée ; débat repris ; ajourné, 161. Repris et de nouveau ajourné, 170, 177. Repris ; interrompu par l'appel des bills privés, 183. Repris ; Chambre en comité général ; rapporte progrès, 185. Motion pour que la Chambre se forme de nouveau en comité général ; débat sur icelle interrompu par l'appel des bills privés, 206. Repris ; Chambre en comité général pour considérer et déclarer qu'il est expédient d'amender l'annexe B de l'Acte 42 Victoria, chap. 15 intitulé : " Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise," et les actes de 1880, 1881 et 1882 qui l'amendent en y faisant des modifications et additions 207. Chambre de nouveau en comité général pour abroger toute partie de l'annexe A des dits actes, 216. Résolution concernant les modifications, dans l'annexe B rapportée, 228. Lue la seconde fois ; amendée en ajoutant les mots " cette résolution viendra en force le 20 avril 1883, et après ; " résolution ainsi amendée, adoptée. Résolutions concernant les modifications dans l'annexe A, rapportées, 230. Première résolution amendée en ajoutant les mots suivants : " Les modifications dans les droits douaniers, sur les articles énumérés dans les divers items de cette résolution, viendront en force le 20 avril, 1883, et après ; " résolution ainsi amendée, adoptée ; seconde résolution adoptée, 234. Chambre de nouveau en comité général ; résolutions accordant certaines sommes à même le fonds consolidé du revenu pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté ; rapportées ; adoptées ; bill, 434. Voir *ci-dessous*, 12.
12. Bill pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1883, et le 30 juin 1884, et pour d'autres objets liés au service public, (Sir L. Tilley) ; ordonné, 434. Présenté ; lu la seconde et troisième fois et passé, 435. Par le Sénat, 437. S. R., 441. (46 Vic., chap. 2.)

SUBSIDES AUX CHEMINS DE FER :— Voir 93, 94, 96, 97, *des documents de la session. Chemins de fer*, 16, 17.

SUBSTANCES ALIMENTAIRES :— Voir 133, *des documents de la session.*

SPORT :— Voir 125, 127, 192, *des documents de la session.*

## SUMMERSIDE, HAVRE DE I. P. E. :

1. Motion pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le levé du havre de Summerside, I. P. E., pendant l'été, 1882; Débat sur icelle interrompu, M. l'Orateur quittant le fauteuil à six heures, 117. Repris; motion adoptée, 121. Voir 139 *des documents de la session*.
2. Pétition demandant l'adoption de mesures de nature à assurer la construction d'un brise-lames à Summerside, I. P. E., 273.

## SYDENHAM, BIVIÈRE :

1. Pétition demandant l'adoption de mesures pour l'enlèvement de certains obstacles dans les branches nord et est de la rivière Sydenham, 87, 99.
2. Pétition demandant la passation d'un acte pour régler le degré de vitesse des bateaux à vapeur et autres, passant à travers le village, sur la rivière Sydenham, 302.

**T**ABAC :—Voir 269-271, *des documents de la session*.

**TABLEAUX DU COMMERCE ET DE LA NAVIGATION** :—Voir 102 *des documents de la session*.

**TARIF** :—Motion pour copie de toutes lettres, etc., demandant une élévation du tarif sur aucun des articles dont les résolutions projetées du tarif changent les taux de droits ou auxquels elles accordent une prime, 200. Rejetée, 201. Voir 121 *des documents de la session*. *Douanes*, 3.

**TÉLÉGRAMMES** :—Voir 296 *des documents de la session*.

**TÉLÉGRAPHES** :—Bill à l'effet de modifier de nouveau l'acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du Pacifique et l'Asie (Sir H. L. Langevin); ordonné; présenté, 255. Lu la seconde fois; renvoyé au comité, 271. Rapporté, 282. Chambre de nouveau en comité général; bill rapporté; passé, 291. Par le Sénat, 350. S. R., 440. (46 Vic., chap. 45.)

**TÉLÉGRAPHE RAPIDE (LIMITÉE), COMPAGNIE CANADIENNE DE :**

1. Pétition demandant une charte, 93. Comité des O. P. recommande la suspension de la 51<sup>me</sup> règle, 100. Bill du Sénat; lu, 282. Renvoyé au comité, 292. Rapporté, avec un amendement, 317. En comité général; amendé; examiné; passé, 325. Sénat concourt, 358. S. R., 440. (46 Vic., chap. 79.)
2. Pétition de la Cie Anglo-Américaine de télégraphe, demandant que le bill précédent ne devienne pas loi, à moins que ses intérêts ne soient protégés, 254.

**TÉLÉGRAPHE SOUS-MARIN ENTRE LE CANADA ET L'ASIE** :—Voir *Télégraphes*.

**TEMOINS** :—Bill à l'effet que les personnes accusées de délits seront témoins compétents (M. Cameron, Huron); ordonné; présenté, 25. Lu la seconde fois; renvoyé à un comité spécial, 65. Rapporté, avec amendements, 94. (Réuni à trois autres bills, voir *Loi criminelle*, 1, 3. Voir *Preuve*.) En comité général; se lève sans faire rapport, 157. Motion pour que la Chambre se forme en comité général pour examiner de nouveau le bill; objection étant faite à cette procédure, et aussi à ce que la motion soit faite sans avis préalable; objection repoussée, (voir *Question*, 14), 159. Motion rejetée, 160.

**TEMPÉRANCE DU CANADA, ACTE DE :—**Pétition de T. Morris et C. A. Hyndman, de Charlottetown, I.P.E., demandant une indemnité pour les pertes érieuses et exceptionnelles qu'ils prétendent avoir subies par suite de la mise en opération de l'acte de tempérance du Canada, 1878. Non reçue (vu que l'octroi de ses conclusions entraînerait la dépense de deniers publics), 47. Voir 168 *des documents de la session.*

**TERRAINS AGRICOLES :—**Voir 179 *des documents de la session.* *Terres Publiques, 1.*

**TERRAINS HOULLIERS :—**Voir 274, 287, *des documents de la session.*

**TERRAINS MINIERS :—**Voir *Terres publiques, 4.*

**TERRES, FONDS D'AMÉLIORATION DES :—**Voir 273 *des documents de la session.*

**TERRES PUBLIQUES :**

1. Bill à l'effet de modifier de nouveau et de refondre tel que modifiés les différents actes concernant les terres publiques fédérales y mentionnées (Sir John A. Macdonald) ; ordonné ; présenté, 72. Lu la seconde fois, 197. Motion pour que la Chambre se forme en comité général ; débat sur icelle interrompu par l'appel des bills privés, 271. Repris, 272. Motion adoptée ; Chambre en comité général ; rapporte progrès, 273, 283. Chambre de nouveau en comité général ; bill amendé ; examiné ; motion pour troisième lecture ; amendement proposé par M. Charlton, de renvoyer de nouveau le bill en comité pour y substituer les mots suivants : "Pcurvu que toutes ventes de terres agricoles soient faites, à moins de circonstances exceptionnelles applicables à des lots particuliers, sous la condition d'établissement réel par l'acheteur," etc. ; débat sur icelui interrompu par l'appel des bills privés, 291. Repris ; motion d'ajournement de la Chambre ; retiré ; amendement rejeté, 293. Bill lu la troisième fois et passé, 294. Par le Sénat, avec amendements, 365. Examiné ; motion désapprouvant le cinquième amendement ; rejetée ; amendements adoptés, 389. S. R., 440. (46 Vic., chap 17.)
2. Bill à l'effet de déclarer ce qui constitue les titres aux biens-fonds et d'en faciliter le transfert dans les territoires du Canada (M. McCarthy) ; ordonné ; présenté, 203.
3. Bill à l'effet de régler définitivement les réclamations des terres dans le Manitoba par suite d'occupation, en vertu de l'acte 33 Vic, chap. 3 (M. Royal) ; ordonné ; présenté, 215. Ordre pour la seconde lecture rescindé ; bill retiré, 310.
4. Règlements concernant les terres fédérales renfermant des mines d'or, d'argent, etc., à l'exception des gisements de charbon (Sir John A. Macdonald), 303, 307. Voir 73, 74, 83, 87, 274, 291, *des documents de la session.*

**TERRITOIRE EN CONTESTATION :—**Voir 292 *des documents de la session.*

**THAMES, RIVIÈRE :—**Pétition demandant qu'il soit pris des mesures pour enlever les obstructions dans la rivière Thames, 29.

**"TIMES" DE WINNIPEG :—**Motion pour copies de la correspondance avec Amos Rowe, propriétaire du *Times* de Winnipeg, touchant la ligne de conduite à suivre par le dit *Times* pendant la dernière élection locale de la province de Manitoba ; motion retirée, 308.

**TITRES AUX BIENS-FONDS :—**Voir *Terres publiques, 2.*

## TORONTO, HAVRE ET ESPLANADE DE :

1. Bill à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de Toronto, d'agrandir l'Esplanade et de pourvoir au contrôle de son usage pour les compagnies de chemins de fer, (M. Small) ; ordonné ; présenté, 203. Lu la seconde fois ; renvoyé au comité des chemins de fer, 224. Comité rapporte que le préambule n'est pas prouvé, 249. Ordre pour que la Chambre se forme en comité général rescindé ; bill retiré, 278.
2. Pétition demandant qu'aucune décision soit prise, pendant la présente session, au sujet du bill précédent ; renvoyé au comité des chemins de fer, 248.

TORONTO, RUE QUEEN :— Voir *Rue Queen, Toronto*.

TRAVAIL DANS L'ÉTAT DU MASSACHUSETTE, LOIS QUI RÈGENT LE :— Voir 294 *des documents de la session*.

TRAVAUX PUBLICS :— Voir 295-299, *des documents de la session. Chemins de fer, 13*.

TROIS-RIVIÈRES, HAVRE DES :— Bill concernant le maître de havre du havre des Trois-Rivières (M. Bowell) ; ordonné ; présenté, 309. Lu la seconde fois ; en comité général ; amendé ; examiné ; passé, 315. Par le Sénat, 352. S. R., 440. (46 Vic., chap. 41.)

TROUPES, RAPPEL DES :— Voir 300 *des documents de la session*.

TURO ET PICTOU, EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER ENTRE :— Voir 59 *des documents de la session*.

UNION DU CANADA, CIE. D'ASSURANCE L' :— Voir *assurance de la Couronne du Canada, cie. d'*.

VÉTÉRAN DE 1812 :— Pétition demandant que des mesures soient adoptées pour améliorer la position des vétérans de 1812-15, etc, 29. Voir 179, 180, *des documents de la session*.

VICE-AMIRAUTÉ, COURS DE :— Voir 301 *des documents de la session*.

VOIES ET MOYENS :— Voir *Subsides, 11, 12*.

VOITURES D'ENFANTS :— Voir 302 *des documents de la session*.

VOITURIERS PAR TERRE :— Bill concernant les voituriers par terre, (M. McCarthy) ; ordonné ; présenté, 31. Lu la seconde fois, 85. En comité général ; rapporte progrès, 115. Chambre de nouveau en comité ; bill amendé ; rapporté, 154. Motion pour la prise en considération ; amendement proposé par M. Ouimet, " que dans l'opinion de cette Chambre, l'adoption de ce bill serait inconstitutionnelle et peu judicieuse ; " débat interrompu par l'appel des Bills Privés en vertu de la 19<sup>e</sup> règle, 172. Repris ; ajourné, 173.

VOLONTAIRES DE 1837-38 :— Pétition de certains volontaires de 1837-38, demandant une pension ou un octroi de terre pour services rendus ; non reçue (ne portant aucune signature), 51. Voir 268 *des documents de la session*.

VOTEURS INSCRITS :— Voir *Elections, 4*.

- WALPOLE, ILE**:—Voir 303 *des documents de la session.*
- WESLEYENNE, SOCIÉTÉ DES MISSIONS DE L'ÉGLISE MÉTHODISTE**:—Voir *Missions de l'église méthodiste du Canada, société des.*
- WESTHAVER, PHARE A LA POINTE**:—Voir 304 *des documents de la session.*
- WHITEHEAD, JOSEPH**:—Voir 89 *des documents de la session.*
- WINNIPEG**:—Voir 289, 290, *des documents de la session. Inspections, 1, 2.*
- WINNIPEG, BUREAU DE POSTE DE**:—Pétition demandant que le bureau de poste temporaire que l'on se propose d'ériger dans Winnipeg ne soit pas construit sur un certain lot, 242.
- WINNIPEG ET DE LA BAIE D'HUDSON, CIE. DE CHEMIN DE FER ET DE VAPEURS DE**:—Pétition demandant qu'il leur soit permis de mettre devant la Chambre une pétition pour un acte à l'effet de les fusionner avec la compagnie de chemin et de transport de la vallée de la Nelson, nonobstant l'expiration du délai fixé pour la réception de pétitions sur bills privés; renvoyée au comité des O.P., 103. Comité recommande que la permission soit accordée; pétition présentée, 111. Comité des O.P. recommande la suspension de la 51<sup>e</sup> règle, 116. Règle suspendue et bill présenté, 131. Renvoyé au comité, 173. Rapporté, avec amendements, 225. En comité général; rapporté; passé, 239. Par le Sénat, avec amendements, 302. Examiné; adopté, 308. S.R., 440. (46 Vic., chap. 69.)
- " WINSLOW PACKING CO ; "**—Pétition demandant une charte, 97. Avis, 104.
- WOODWORTH, D.B.**:—Voir 88 *des documents de la session.*