

M. JONES (Halifax) : Cela provient du *Polyne-sien* qui y a été retenu pendant si longtemps.

Sir HECTOR LANGEVIN : Plusieurs vaisseaux y ont été réparés.

M. SCRIVER : Sous l'item de \$1,000 pour réparations et améliorations, en général, je demanderai à l'honorable ministre si son attention a été attirée sur le fait, que le quai de Saint-Anicet, dans le comté de Huntingdon, a grandement besoin de réparations.

On me dit que s'il n'est pas réparé, le vapeur *Bohemian* de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario ne pourra pas y faire son service ordinaire l'été prochain.

Sir HECTOR LANGEVIN : Est-ce un quai du gouvernement ?

M. LAURIER : Je le suppose.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je vais en prendre note.

Quais et havres d'Ontario..... \$125,500

M. WILSON (Elgin) : Quelles sommes ont coûté jusqu'à présent les travaux du port de Toronto, et quelles sommes coûteront-ils encore ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Du 1er juillet 1875 au 1er juillet 1887, ces travaux ont coûté \$536,000. En 1888, \$19,000 ; en 1889, \$30,000, et en 1890, \$27,000. Le crédit n'était que de \$20,000, mais nous avons reçu une contribution de \$10,000 de Toronto, et il va sans dire que nous faisons payer la part de la ville lorsque c'est nécessaire. Nous demandons aujourd'hui \$50,000 pour continuer les travaux, et je suis informé par l'ingénieur de mon ministère qu'il faudra encore probablement \$100,000.

M. WILSON (Elgin) : Les travaux de la partie est de la baie seront-ils alors terminés, afin que nous n'ayons plus \$40,000 ou \$50,000 à dépenser tous les ans ?

Sir HECTOR LANGEVIN : On a dragué pour donner plus de profondeur à la partie est, mais elle n'est pas encore aussi profonde que la partie ouest. Les vapeurs de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario passent par l'entrée est, et pendant mon séjour à Toronto, l'an dernier, j'ai vu plusieurs bateaux à vapeur passer par cet endroit sans aucune difficulté. Nous sommes obligés de garantir la sûreté du chenal, par des piliers construits des deux côtés ; la question qu'il reste à décider, c'est de savoir si nous serons obligés de creuser plus profondément, pour mettre les caissons au niveau convenable. Cela coûtera peut-être un peu plus cher que l'on avait d'abord calculé, mais il vaut mieux faire ces travaux à présent, que d'exposer ces piliers à être détruits plus tard. Nous voulons faire quelque chose de durable, afin que les travaux qui ont été exécutés jusqu'à présent avec tant de succès soient complétés.

M. WILSON (Elgin) : Quelle profondeur a-t-on obtenue à l'entrée est ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Douze pieds, et le chenal aura 250 pieds de largeur ; la profondeur de l'autre chenal est de 14 pieds, je crois.

M. WILSON (Elgin) : L'honorable ministre ne m'a pas donné la réponse que je lui ai demandée. Je désire savoir si ce crédit peut être considéré comme final et suffisant pour l'achèvement des travaux, ou s'il nous faudra continuer à dépenser de fortes sommes tous les ans.

Sir HECTOR LANGEVIN : D'après le rapport de l'ingénieur, il faudra \$100,000 de plus que le crédit actuel ; selon moi, il faudrait \$25,000 ou \$30,000 de plus. Cependant, je n'en puis pas parler avec certitude.

M. WILSON (Elgin) : L'honorable ministre peut-il dire ce que coûtera l'entretien et les réparations du port, après que ces travaux auront été terminés ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Les travaux seront neufs et j'espère qu'ils n'exigeront aucune réparation pendant plusieurs années. Sans doute que ces travaux devront être entretenus et réparés comme tous les autres, et si, par malheur, ils sont endommagés par une forte tempête, nous serons obligés d'y faire des réparations. Un honorable député vient justement de m'apprendre que le brise-lames de la Pointe Negro, à Saint-Jean, vient d'être fortement endommagé. Si j'avais dit l'an dernier que l'entretien de ce brise-lame ne coûterait que peu de chose, on trouverait aujourd'hui à redire, car je ne puis pas prévenir ce que nous réserve la Providence. Il m'est impossible de dire ce que coûtera l'entretien de ces ouvrages.

M. WILSON (Elgin) : J'ai demandé ce que coûterait annuellement et dans les circonstances ordinaires l'entretien de ces ouvrages, pourvu qu'il n'y ait pas d'accidents extraordinaires. Il me semble que l'honorable ministre pourrait me renseigner sur ce point.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je vais prendre note de ce point et je tâcherai de donner à l'honorable député une réponse plus tard.

M. WILSON (Elgin) : Quelle somme a coûté et quelle somme coûtera le havre de Little Current ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Jusqu'au 31 décembre dernier, les travaux à cet endroit ont coûté \$61,370. Il nous reste une partie du crédit de l'an dernier qui, avec les \$5,000 que nous demandons, sera suffisante pour continuer les travaux l'année prochaine. On espère, en pratiquant des mines sous-marines, réussir à élargir le chenal des bateaux à vapeur de 120 à 300 pieds, et à lui donner une profondeur de 16 pieds à l'eau basse. Cela est nécessaire pour que les bateaux puissent y passer en sûreté en tout temps. C'est un travail très important, comme le sait l'honorable député, et il faudra faire de nouvelles dépenses pour le compléter.

M. WILSON (Elgin) : L'honorable ministre peut-il dire ce qu'il faudra encore dépenser pour terminer ce travail ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne puis dire. Mon ingénieur avant d'être obligé de s'absenter pour cause de maladie—je suis heureux de dire qu'il est maintenant rétabli—m'a dit qu'il faudrait peut-être encore \$15,000 pour terminer ces travaux.

M. WILSON (Elgin) : Qu'a-t-on fait au havre de Midland ? On a dépensé des sommes considérables à cet endroit.

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui, près de \$36,000. La compagnie du Grand Tronc a aussi donné une somme de \$10,000 et la ville de Midland \$5,000 en 1880, et dernièrement, les deux ont encore souscrit \$5,000.

M. O'BRIEN : Les travaux du havre de Midland sont très importants pour le commerce de toute la Baie Georgienne ; et comme ils ont été exécutés en