

SUBSIDES—*Suite.*

CHENAL DU NORD, CANAL GALOP.

Hon. Emmerson—Le département creuse à 3,000 pieds de largeur, 16 pieds de profondeur et 2 milles et demi de longueur—6400; l'entreprise coûtera en tout \$1,464,000.

Hon. Haggart—Fait l'historique de la construction du chenal nord—6409; aurait préféré se servir du chenal nord, qui n'aurait coûté que \$100,000 pour être mis en état d'utilisation—6410.

M. Reid—La navigation dans le nouveau canal est plus facile que dans l'ancien—6410; frais d'exploitation des différents canaux—6411; les frais ont augmenté sous l'administration libérale—6412; il y a trop d'employés libéraux à Cardinal—6412.

Hon. Emmerson—Si la droite était en faveur comme M. Haggart de creuser des canaux en territoire américain elle serait conspuée comme déloyale—6415; l'entretien et le personnel des canaux coûtent plus cher parce que le gouvernement traite et paie mieux son personnel—6418.

CHENAL DU RAPIDE GALOP.

M. Reid—Ce travail destiné à ouvrir un passage aux vaisseaux de fort tonnage est commencé depuis 1878 et les crédits qui s'y rapportent reviennent périodiquement—6421; on paie \$800 par jour aux entrepreneurs et \$8.40 par verge cube enlevée—6422.

Hon. Emmerson—Nous continuons le contrat de 1878, si les crédits reviennent périodiquement maintenant, ils revenaient non moins périodiquement de 1878 à 1896—6434.

CANAL WELLAND, MATERIEL D'ECLAIRAGE.

Hon. Emmerson—L'installation coûtera \$250,000; le canal sera éclairé par 250 lumières à arc de 2000 bougies réparties sur 27 milles à chacune des 25 écluses de Port-Dalhousie à Port-Colborne, plus une lumière tous les 400 pieds le long du canal—6425; l'installation sera à Decew Fall, le pouvoir est fourni par la Lincoln Light and Power Co. de Sainte-Catherine qui reçoit sa force de la Hamilton Cataract Co., qui exploite les chutes de Decew—6435; prix \$14 par cheval-vapeur—6435.

M. Sproule—Pourquoi ne pas produire nous-mêmes avec nos chûtes notre force motrice—6887; à Cornwall nous vendons 2000 forces pour \$1,000 par année et nous rachetons \$63 par force de cheval—6890;

M. German—Le prix n'est pas trop élevé, le cheval vapeur qui se vend du côté canadien \$14 se vend chez les américains \$25 à \$30—6892.

Hon. Emmerson—Rapport du R. J. Parke, ingénieur électricien de Toronto—6896.

M. Reid—Quelle est la politique du gouvernement à l'égard du canal Welland?—6447; actuellement, il donne 14 pieds et des vaisseaux de 17 pieds arrivent à Port-Colborne—6447; propose l'achat du chemin de fer entre Port-Colborne et Port-Dalhousie pour décharger et transporter le grain—6448.

SUBSIDES—*Suite.*

Hon. Emmerson—La commission de transport étudie cette question et le gouvernement attend son rapport—6448; le contrat est pour dix ans—6435.

CANAL WELLAND—ENTREE DE PORT COLBORNE.

Hon. Emmerson—Nous avons dépensé en chiffres ronds \$699,366 jusqu'au 30 juin 1904, il reste à dépenser \$450,363—6900; il y aura deux quais de 600 pieds de longueur et 200 de largeur avec 16 pieds de de profondeur, et, devant l'élevateur, 22 pieds—6901; description des travaux—6902.

Hon. Emmerson—L'élevateur construit sera de la capacité de 2 millions de minots—8491; il coûtera \$1,250,000 et, avec les frais d'amélioration du port—\$1,600,000—8491;

Hon. Fielding—Pense que ceux qui utilisent ces élévateurs devront payer comme s'ils s'adressaient à des compagnies—8492; ces constructions doivent servir simplement à régulariser les prix—8492.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Hon. M. Emmerson—Le gouvernement canadien construit deux quais à proximité de la ville du Sault Sainte-Marie—6905; la profondeur est 22 pieds—6907.

M. German—Les vaisseaux du C.P.R. donnent le mauvais exemple en passant toujours par le canal américain et prennent toutes leurs provisions chez les Américains—6907.

CANAL DE TRENT.

Hon. M. Emmerson—Il a surgi des difficultés à l'égard de la direction à donner au canal—6915; la question est entre Trenton et Port-Hope comme terminus—6915; elle n'est pas encore réglée—6915; la navigation est ininterrompue de Heely, en aval de Peterboro à Kirlsfield, 120 milles—6917; il faudra construire un autre élévateur hydraulique sur la section Larkin—Sangster—6917; il aura 50 pieds, soit 15 de moins qu'à Peterboro—6917; on ne pourra pas dire quand les travaux du canal seront terminés, \$310,000 avaient déjà été dépensés avant la Confédération—6918; le parachèvement coûtera six millions—6918; l'élevateur de Peterboro peut soulever un navire portant 25 mille minots de blé—6918.

Mulock (sir W.)—Expose que dans l'état actuel le canal est déjà profitable—6923; il servira non seulement aux grands transports, mais encore aux transports locaux—6923; il faut décider au plus tôt du débouché final—6923.

Hon. Haggart—Réclame l'honneur des travaux du canal et de la construction de l'élevateur hydraulique—6924; cette partie du pays a bénéficié au centuple des \$4,500,000 dépensés—6924; est d'avis d'avoir deux issues à Port-Hope et à Trenton—6925.

Mulock (sir W.)—En seize ans, le gouvernement conservateur a consacré aux travaux du canal \$82,000; en huit ans, les libéraux y ont consacré \$3,200,000, quatre fois plus—6927.