

ter \$50,000 pour l'exercice 1905-1906. Voici quelles sont les parties de l'Intercolonial dont nous voulons doubler la voie, grâce à ce crédit : de Richmond à Rockingham, distance environ 2 milles $\frac{1}{2}$, coût d'après estimation, \$47,768 ; de Bedford-Bridge à la bifurcation de Windsor, distance, environ 5 milles, \$112,200 ; de Rockingham à Bedford-Bridge, distance, environ 4 milles $\frac{1}{2}$, \$112,000 ; élargissement de la voie à Bedford-Bridge, environ \$45,000 ; tout cela forme pour cette section un total d'environ \$317,000.

Nous avons songé à doubler la voie entre New-Glasgow et Stellarton, et aussi entre la Pointe-Lévis et la Courbe-de-la-Chaudière, mais on n'a pas encore commencé ces travaux. Nous désirons aussi faire le doublement de la voie entre Moncton et la bifurcation de Painsec ; nous n'avons pas encore demandé de crédit à cette fin ; il en est ainsi de notre projet de doublement de la voie de la bifurcation de Windsor à Truro. Ces travaux coûteront cher, et nous ne voulons pas demander de crédits trop considérables. Nous préférons suivre l'augmentation graduelle des affaires. Je crois que, vu l'augmentation du trafic, il sera absolument nécessaire de doubler la voie depuis Halifax jusqu'à Truro et même directement jusqu'à Moncton.

M. R. L. BORDEN : Certaines parties de ces travaux ont été terminés, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : La voie a été doublée entre Richmond et Rockingham et les trains y circulent. Nous avons accordé l'entreprise du doublement de la voie entre Rockingham et Bedford-Bridge, et nous espérons que ces travaux seront terminés au commencement du printemps. Une autre entreprise a été aussi adjugée pour le doublement de la voie entre la bifurcation de Windsor et Bedford-Bridge.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les entrepreneurs ?

M. EMMERSON : Reid McManus a l'entreprise des travaux entre Bedford-Bridge et Rockingham, ainsi que celle du doublement de la voie entre la bifurcation de Windsor et Bedford-Bridge. Ces entreprises ont été adjugées au mois de janvier.

M. R. L. BORDEN : Après qu'on eut demandé des soumissions par la voie des journaux ?

M. EMMERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : J'ignore si l'honorable ministre peut nous donner quelques renseignements sur la possibilité d'éviter les retards sérieux qui se sont déjà produits. Mon intention n'est pas de blâmer mon honorable ami. Lors de mon dernier voyage à Halifax, le train où je me trouvais a été retardé de soixante-quatre heures à la bifurcation d'Oxford. J'étais enclin, je l'avoue, à trouver à redire, mais après avoir eu un

entretien avec le surintendant divisionnaire, après avoir examiné les bancs, les montagnes de neige, devrais-je dire, et après avoir compris combien cette neige s'était amassée compacte, je me suis senti plutôt porté à m'étonner de ce que les employés eussent pu déblayer la voie aussi rapidement qu'ils le firent. Afin de donner aux membres de cette Chambre—je suppose que l'honorable ministre connaît cela d'avance—une idée des difficultés que ces employés ont à surmonter, je dirai que le surintendant divisionnaire m'a raconté que deux locomotives poussant un chasse-neige devant elles et pouvant, cela est reconnu, donner un effort puissant, ont attaqué, alors qu'elles allaient à une vitesse de 50 milles à l'heure, un de ces bancs de neige, et que la chasse-neige a été tordu comme s'il eût été fait de papier. Dans certains cas, les employés sont obligés de faire des tranchées à travers des bancs d'une hauteur de quarante pieds au moins. Des attelages chargés ont pu passer pardessus le sommet du chasse-neige d'un train qui, depuis quatre jours, était pris dans la neige. D'autres personnes qui se trouvaient avec moi, ont exprimé l'opinion, que j'ai partagée, qu'il serait peut-être possible, jusqu'à un certain point, d'empêcher à l'avenir des retards aussi longs, en construisant des abris ou des clôtures-paraneige. J'ai discuté quelque peu ce sujet avec un des fonctionnaires de l'Intercolonial qui m'a dit qu'il y avait déjà de ces clôtures à quelques-uns des points les plus exposés. Il semble évident que si, à l'avenir, nous devons avoir des hivers aussi rigoureux que celui-ci, on épargnera beaucoup d'argent en prenant les moyens d'empêcher, jusqu'à un certain point au moins, ces immenses amoncellements de neige qu'on a rencontrés sur cette ligne, au cours de la saison qui finit. Mon honorable ami comprendra sans doute que, non seulement il y a eu des inconvénients sérieux et des pertes de temps, quelquefois dans des circonstances pénibles, mais encore qu'on a éprouvé de réelles souffrances. Un citoyen qui tient un magasin de campagne dans les environs de Westchester, me disait que la population de cet endroit souffrait du manque de provisions. Lui-même avait été obligé, afin de satisfaire ses clients, de prendre de la farine qu'il conservait pour son usage personnel. Depuis longtemps, il n'était pas arrivé de marchandises à cet endroit. Les habitants dans plusieurs parties de cette région tuent leurs animaux et leurs chevaux, parce qu'ils n'ont pas ce qu'il faut pour les nourrir. Cet état de choses occasionne généralement de lourdes pertes. Tout en ne blâmant pas les efforts du ministère au cours de cet hiver et dans les circonstances que l'on sait, nous avons raison, je crois, d'examiner si l'on ne peut trouver pour l'avenir un remède quelconque à ces maux. Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il étudie cette question, et en même temps savoir s'il a reçu de ses fonctionnaires quelques rapports in-