

SUBSIDES—VOTE DE CREDITS—*Suite.*CANAL WELLAND, GROSSES REPARATIONS—*Suite.*

M. Gordon—Demande ce qui est rivière navigable—2154; cas de la rivière à la Veuve qu'aucun bateau ne peut remonter—2154.

M. Conmee—Rivière Winnipeg où aucun bateau ne peut passer a été déclaré rivière navigable—2154; autre cas—2155.

## PORT COLBORNE, AMELIORATIONS.

Hon. Graham—Travaux en marche depuis 1900—2008; entreprise à Hogan et MacDonall—2008; pour donner 20 pieds profondeur—2008; capacité actuelle élévateur—800,000 boisseaux—2009.

M. J. D. Reid—Essai électoral—2010.

Hon. Graham—Elévateur terminé—2009; espère sera utilisé—2009; ne sait pas si doit être simplement ouvert au public ou confié à agent—2010; en agrandissant canal Welland, nous pourrions concurrencer n'importe quel pays pour transporter grain au littoral—2010.

M. Lalor—Elévateur à Port Colborne, ouvrage utile—2010; cependant, mal situé—2010; circulaire German—2011.

M. J. D. Reid—L'élévateur de Port-Colborne ne solutionne pas seul la question du transport—2011; il faut aussi l'agrandissement du canal Welland—2011; élévateur devrait fonctionner au prix coûtant seulement—2011; devrait faire partie du réseau du canal Welland—2012; proposition à faire aux compagnies de transport—2012.

M. J. A. Currie—Approuve dépense tendant à créer installa. pour ce trafic grandissant—2012; voudrait savoir si dépense limitée aux ports désignés par commission des transports dans son rapport—2012; injustice commise dans ports désignés—2013; il faut les améliorer tous—2014; grand avenir de Montréal—2014; concurrence à New-York—2014; inutile de gaspiller ses efforts sur ligne baie d'Hudson—2014.

## INTERCOLONIAL ET C. DE FER I.P.-E.:

## SITUATION DU RESEAU DE L'INTERCOLONIAL.

Hon. G. P. Graham—Coutume établie—2830; le Canada la nation la plus audacieuse pour construction de chemins de fer—2830; abondance de richesses à exploiter—2830; foi dans l'avenir—2830; condition monétaire peut empêcher entreprises nouvelles pour le moment—2830; mais n'empêche pas de songer à de nouveaux débouchés—2830; 23,716 milles de chemin de fer actuellement en exploitation—2831; 4,327 en construction—2831; lettre Schreiber sur travaux de construction div. ouest du G.T.P.—2831; abrégé du rapport commission du Transcontinental—2835; zone de terres fertiles—2835; répartition en districts pour division-est du N.T.C. Ry.—2837; recettes et dépenses I.C.R. dernier exercice—2838; excédent, \$16,123—2838; acquisition de matériel—2838; salaires—2839;

SUBSIDES—VOTE DE CREDITS—*Suite.*I.C.R. ET C. DE FER I.P.-E.—*Suite.*Hon. G. P. Graham—*Suite*

dépenses au compte du capital—2840; description ateliers de Moncton—2840; opinion Quesnel—2844; gestion du fonds de prévoyance—2845; finances chemins de fer de l'I.P.-E.—2846; opinion auteur "Economies of railways"—2846; dividendes payés pas preuve de supériorité d'administration—2846; comparaison coût train-mille—2847; coût par wagon—2847; coût entretien—2848; proportion en milles de wagons vides et chargés—2849; comparaison nombre d'employés par mille—2849; le traitement des employés dans temps difficiles—2850; raisons de l'absence de profits—2851; comparaison des recettes par train militaire—2852; comparaison de ce qu'auraient perdu les autres lignes si elles avaient dû s'exploiter au même tarif que I.C.R.—2853; prétendu fardeau de l'I.C.R. pour provinces traversées—2853; l'Intercolonial n'est pas le seul chemin de fer qui a coûté de l'argent à l'Etat—2854; calculs Barker—2854; cette générosité n'est pas pour aider compagnies, mais pour satisfaire au désir du peuple—2855; les comptes du capital—2855; les grandes compagnies n'ont pas clos leur compte capital, exemples—2856; les dépenses des canaux—2857; somme de premier établissement à peu près égale à celle de l'I.C.R.—2857; comparaison de dépense annuelle—2858; \$1,233,683 plus pour canaux—2858; chiffres 1908-09—2859; affaires mauvaises partout, salaires plus élevés, trafic moindre—2860; résultats des derniers neuf mois—2863; inconvénient de la publicité donnée aux prix payés pour matériel acheté—2863; base pour fournisseurs—2864; achats pour encourager usage de la ligne—2864; inconvénients du système rigide de soumissions publiques—2864; l'I.C.R. ne pourra jamais subsister à moins de devenir l'exécutif de quelque grande ligne transcontinentale—2864; il faut à l'I.C.R. recevoir trafic de l'Ouest et remettre en échange celui à destination de l'Est—2865; observations écrites quant aux embranchements—2865; inutile de s'obstiner dans conditions actuelles—2865; I.C.R. doit acquérir lignes tributaires, et construire de nouvelles—2865; la concurrence pour les embranchements—2866; si le gouvernement ne peut pas faire ces achats, il n'y a plus qu'à passer l'entreprise à une compagnie qui les fera—2866; expérience à tenter—2866; pas de commission—2867; établissement d'un bureau pas responsable au parlement—2867; mais relevant du gouvernement par intermédiaire d'un ministre de la couronne—2867; bureau d'administration—2867; composition—2868; fonctions—2868; pouvoirs—2868.

Hon. Haggart—Transports par eau et transports par terre—2870; défectuosité du projet d'approfondissement du canal Welland—2870; coûterait le double du canal baie Georgienne—2870; l'utilisation de l'embranchement de Moncton à Lévis—2870; le bac—2870; le coût de la division Moncton-Winnipeg—2872; les prévisions