

d'un prolongement du système à niveau élevé dans le voisinage de la manufacture de coton de Halifax et au delà, surtout pour la commodité du transport des marchandises.

Il y a environ un an, on construisait ce qu'on appelle le prolongement à la manufacture de coton. Ce bout du chemin de fer Intercolonial a été trouvé fort profitable, et l'on m'informe que sa construction a fort stimulé les affaires. On prétend que le prolongement de ce bout de chemin au delà de la manufacture et du côté du rivage est très nécessaire.

J'ai trouvé cette somme comprise dans les budgets ordinaire et supplémentaire, tel que préparé dans le département. Après informations aussi complètes que possible dans les circonstances, j'ai été porté à croire que ce prolongement favorisait un objet utile, et j'ai gardé conséquemment ce montant dans le budget supplémentaire.

Autant que nous pouvons en juger par la valeur du terrain dans la localité, il faudra probablement \$30,000 pour acquérir le terrain, et la différence de \$40,000 sera nécessaire pour le terrassement, la pose de la voie et le ballastage.

M. FOSTER : Les \$30,000 sont pris sur ce crédit de \$40,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était l'attente.

M. FOSTER : Je n'objecte pas au crédit, mais je désire le comprendre. Le premier prolongement eût l'effet, je suppose, d'assurer le trafic de la manufacture de coton. Si le prolongement déjà fait donne accès à la manufacture, à quoi veut-on en arriver par cet autre prolongement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le prolongement n'était nullement destiné à atteindre simplement la manufacture de coton. On avait probablement cela en vue, entre autres objets du projet, et il n'y a pas de doute que ce prolongement ne contribue très largement à alimenter le transport de la ligne.

Cette ligne a été construite au niveau élevé et dans une direction de nature à fournir des facilités pour le transport d'une quantité considérable d'autres marchandises dans une partie populeuse de la ville, et le chemin de fer a eu l'habitude de réclamer un taux supplémentaire depuis la gare ordinaire jusqu'à cet endroit. La demande du transport de marchandises généralement a été si considérable, que le département a conclu que ce serait une entreprise payante que de prolonger le chemin encore plus loin dans cette localité populeuse, de manière à faire face aux exigences commerciales de la ville.

M. FOSTER : Quelle serait la longueur de tout le prolongement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un peu plus d'un mille.

Pour pourvoir aux clôtures garde-neige sur l'Oxford et New-Glasgow, Cap-Breton, et sur l'embranchement sur Saint-Charles..... \$12,000

M. FOSTER : Sont-ce de nouvelles clôtures, ou s'agit-il de réparer les anciennes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles sont nouvelles.

M. FOSTER : Je suppose que l'honorable ministre fait construire ces clôtures à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je tâcherais certainement de le faire, si cela était de quelque façon praticable et dans l'intérêt du service public.

M. FOSTER : C'est certainement praticable.

Pour pourvoir à l'agrandissement à Lévis..... \$49,500

M. CASGRAIN : Je demanderais à l'honorable ministre d'expliquer cet item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis porté à croire qu'il y a beaucoup de plaintes à Lévis, non seulement de la part du public en général, mais la municipalité de la ville, en sa qualité de corps public, contre la continuation des inconvénients et des dangers résultant du défaut de l'agrandissement proposé. Le maire et la municipalité se sont plaints que les abords de la gare sont absolument bloqués lorsque la composition des trains y est changée, ou que ces trains y stationnent. On dit que ça ne peut être évité dans l'état de choses actuel, et l'on se propose d'acheter d'autres terrains et de poser un plus grand nombre de voies d'évitement, afin de faire disparaître le danger et d'accommoder le public.

M. FOSTER : Allez-vous transporter la gare ailleurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. CASGRAIN : Je n'attaque pas cet item, et je ne me propose pas de le critiquer dans un esprit hostile ; mais j'aimerais avoir des détails à ce sujet. Il ne peut pas être posé un plus grand nombre de voies d'évitement sur les lieux en question, attendu que le fleuve se trouve d'un côté et le rocher escarpé de l'autre, et qu'il y a une rue entre les deux. Je ne puis pas comprendre où les voies d'évitement seront placées, à moins qu'on ne veuille agrandir la place du côté de l'est ou de l'ouest. Vous ne pouvez pas agrandir cette place du côté sud ni du côté nord, autant que je puis voir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On se propose, d'après ce que je comprends, de l'agrandir du côté ouest.

Pour niveler un terrain en arrière de la gare de la Rivière du Loup, pour les voitures..... \$1,600

M. CASGRAIN : Voici un item sur lequel je voudrais avoir des explications. Je ne puis voir, réellement que ce crédit soit de quelque nécessité. Je me trouve à très bien connaître l'endroit, et je crois qu'il y a là assez d'espace pour tous les cochers de la ville de Fraserville et de toutes les paroisses environnantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les fonctionnaires du département sont d'avis qu'il est nécessaire d'agrandir la place des