

sions primitives et nous avons besoin de conduites pour la locomotive et de bonnes chaudières. La totalité du coût est portée à \$13,000, ce qui ajouté aux \$70,000, donne \$83,000.

Ouverture de crédit pour amélioration du service de bac, détroit de Canso, \$45,000.

**M. R. L. BORDEN :** Le ministre devrait nous donner une courte explication sur ce crédit. Nous avons déjà consacré de fortes sommes à l'amélioration de ce service de bac. Combien a coûté le nouveau steamer et donne-t-il satisfaction ?

**L'honorable M. EMMERSON :** Le steamer "Scotia" a admirablement répondu aux besoins de la navigation et les abords ne présentent que peu de difficultés. L'année dernière, il a été voté un crédit de \$77,400. Jusqu'au 30 juin 1904, il a été dépensé \$32,400 et nous demandons de voter de nouveau le reliquat de \$45,000, tombé en annulation de crédits.

Cet item de \$77,400 est consacré à l'installation d'un outillage électrique à Mulgrave et à la Pointe-Tupper. Au moyen du prolongement projeté, on empêchera la glace d'obstruer l'entrée du passage à la Pointe-Tupper. Ce prolongement, croit-on, déviara le courant de la marée et de la glace venant du nord ; et ainsi, les glaces, au lieu d'obstruer le port, se refouleront au large. Ces travaux réussiront aussi à diminuer le courant près de l'entrée du dock, ce qui en facilitera l'accès aux steamers. Ce coffrage devra résister au choc formidable des glaces, et ces ouvrages veulent être construits avec une solidité à toute épreuve. Cela va sans dire, il faudra, dans ce but, déplacer les pontis, compléter la voie, lui donner une nouvelle disposition, et l'estimation de tous ces travaux est portée à \$77,400. Les travaux exécutés jusqu'ici ont donné pleine et entière satisfaction. Le trajet entre Mulgrave et la Pointe-Tupper s'est effectué, l'hiver dernier, sans encombre, à la grande satisfaction des passagers.

**M. R. L. BORDEN :** Puisque le service, comme l'affirme le ministre, répond si bien aux besoins, pourquoi donc améliorer à si grands frais les abords en question ?

**L'honorable M. EMMERSON :** C'est à cause des glaces flottantes. Parfois, la glace, surtout lorsqu'elle vient du nord, s'introduit dans l'espace entre le quai et le steamer, ce qui rend la manœuvre du bateau bien difficile. Le steamer a besoin de quelque protection de ce genre. On dira peut-être que les glaces flottantes n'ont pas nui au succès de ce trajet, mais elles ont créé de sérieux embarras. Ces travaux seront d'une grande utilité.

**M. KENDALL :** Ces travaux sont de première urgence. Bien que la manœuvre du bateau s'effectue avec succès, il arrive souvent que, lorsque les glaces flottantes s'accumulent à cet endroit, elles repoussent le

steamers vers le dock et il faut quelquefois plusieurs minutes ou plusieurs heures pour le dégager des glaces.

**L'honorable M. EMMERSON :** L'embaras, paraît-il, est tout à fait du côté du Cap-Breton, et non pas à Mulgrave. Le dock se trouve à angle droit avec le courant du côté du Cap-Breton, et c'est là ce qui nécessite l'établissement de ces travaux protecteurs.

**M. R. L. BORDEN :** Les travaux qui sont en cours de construction font-ils partie des travaux projetés primitivement ?

**L'honorable M. EMMERSON :** Ce sont des travaux additionnels tendant à protéger les docks contre les glaces flottantes descendant du nord et transportées par le courant du côté de la Pointe-Tupper. Le courant ne pousse pas les glaces du côté de Mulgrave, et par conséquent le besoin de ces travaux protecteurs ne se fait pas sentir.

Travaux protecteurs du pont de Grand-Narrows, \$70,000.

**L'honorable M. EMMERSON :** Il s'agit ici d'un pont de chemin de fer sur la ligne entre la Pointe-Tupper et Sydney. Il réunit les deux branches du lac du Bras-d'Or. C'est un pont tournant, et les vaisseaux qui transportent de grandes quantités de marbre et de pierre calcaire pour les usines de Sydney, doivent y passer. Les barges qui transportent aussi ces matériaux passent sous ce pont tournant. Le courant y est très rapide et il frappe le pont à un angle si singulier que c'est avec le plus grand danger, non seulement pour les vaisseaux, mais pour le pont lui-même, que ce trajet s'effectue. On a donc tenté de diriger le courant, et cela afin que les navires puissent passer à cet endroit, avec moins de danger pour eux-mêmes et pour le pont. Nous y avons envoyé des experts versés dans ces questions et accompagnés d'ingénieurs, et voici le remède qu'ils ont suggéré. Ce projet consiste à prolonger le coffrage sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 24 pieds au sommet, de 15 pieds au fond et d'une hauteur de 72 pieds. L'eau est très profonde à cet endroit. On avait d'abord suggéré d'assujettir des pilotis au moyen d'un ancre au fond, pour servir de tampon, mais la chose a été jugée impraticable. On a compris que ce projet ne remédierait à rien, et ainsi il a été décidé de construire un coffrage dont le coût s'élève à \$79,556. L'année dernière, il a été ouvert un crédit de \$10,000 et il nous faut voter de nouveau, cette année, le reliquat de \$70,000. Après avoir étudié sérieusement la question, je me suis convaincu que ces travaux sont de première urgence, si l'on tient à ce que ce pont soit utilisé comme pont levis et cela dans l'intérêt et du chemin de fer et des navires naviguant sur le lac du Bras-d'Or.

**M. R. L. BORDEN :** Dans quel but veut-on diriger le courant sous le pont levis de façon à dévier ce courant des piles du pont ?