

Point. Au fur et à mesure des besoins du trafic, on fera de nouvelles améliorations à cet endroit. Une semaine de dragage suffira pour faire disparaître certains hauts fonds, pour que le navire puisse tourner plus facilement; il faudra cependant beaucoup de dragage pour donner au bassin les dimensions indiquées dans le devis. Ces travaux, cependant, peuvent se faire en été. Dans l'ensemble, le débarcadère de Carleton Point est maintenant utilisable, sauf qu'il y manque un ressort de défense. L'installation de cette défense est passablement avancée et sera terminée vers le milieu de juin, et tous les travaux seront entièrement complétés durant la présente saison.

L'estimation totale du coût des travaux est de \$2,910,000, dont nous avons dépensé jusqu'à ce jour \$2,600,000.

Chemin de fer de la baie d'Hudson et facilités terminales.

Pendant l'année dernière, les rails ont été posés jusqu'au 232^e mille, qui est au passage de la rivière Nelson aux rapides de la Chaudière. L'ouvrage n'avancait pas aussi vite que prescrit, en partie à cause de la rareté de la main-d'œuvre, et en partie parce que l'incendie a détruit l'outillage à poser les rails, empêchant ainsi d'achever les piles du pont avant la crue des eaux, qui arrive ici au temps des glaces. Ces piles seront complétées au sud de la rivière Nelson le 21 mai, et on fera immédiatement les préparatifs nécessaires pour poser les rails sur le côté nord de la rivière. L'acier du pont est maintenant en route. Sur les quatre-vingt douze milles de plateforme entre ce pont et la rivière Nelson, il reste environ onze milles de régalage en différents endroits. Il reste encore un peu de gravier à transporter sur la partie maintenant achevée qui, sur une bonne longueur, n'a reçu qu'une première couche de ballast. On espère que les rails seront posés jusqu'à Port-Nelson cette année, et que le ballastage de la ligne sera avancé jusqu'à quelques milles de ce terminus.

On a peu travaillé à Port-Nelson jusqu'à présent à cause de la rareté de la main-d'œuvre, des matériaux et des transports océaniques causée par la guerre. Le pont reliant les quais en eaux profondes avec la terre ferme a été complété, et seize cents pieds linéaires de caissons ont été placés sur l'île et remplis. La drague hydraulique a travaillé tout l'été dans le chenal. Les dragues à cuillers ont enlevé la pierre et le gravier du fond de la rivière pour remplir les caissons. On espère pouvoir, pen-

dant cet été, entourer une partie considérable de l'île y compris l'emplacement pour l'élévateur et l'on mettra aussi en place sur plusieurs sections les caissons en eau profonde pour les quais. L'estimation totale de ces travaux est de \$26,000,000. Jusqu'à présent nous avons dépensé \$18,175,000, dont \$12,565,000 sur la voie du chemin de fer et \$5,610,000 pour les facilités terminales à Port-Nelson.

Canal maritime de Welland.

Les travaux de cette entreprise sont estimés à cinquante millions de dollars. Nous en avons dépensé treize jusqu'à ce jour. Comme nous ne pouvions espérer avoir de bénéfices de ces travaux avant quelques années, nous n'avons pas jugé à propos de les continuer dans l'état difficile de nos finances, et nous avons donné ordre de les suspendre.

Quatre des neuf sections principales qui ont été établies par les ingénieurs sont aujourd'hui données à l'entreprise; l'estimation de la dépense pour chacune d'elle et la somme dépensée jusqu'à ce jour sont comme suit:

Section n° 1, estimation \$3,488,000; dépensé jusqu'à date, \$228,000. Section n° 2, estimation \$5,377,000; dépensé jusqu'à date, \$3,111,000.

Section n° 3, estimation \$9,540,000; dépensé jusqu'à date, \$3,234,000. Section n° 5, estimation \$1,946,000; dépensé jusqu'à date, \$1,251,000.

Les autres dépenses sur ces travaux ont été pour achats de terrains, de ciment et d'autres matériaux fournis par le ministère, ainsi que de l'acier pour les ponts, commandé séparément pour les frais du chemin de fer servant à la construction et divers autres déboursés. On a pris les précautions voulues pour que l'ouvrage ne se détériore pas pendant la suspension des travaux, et les dépenses qui ont été faites n'auront pas été perdues lorsque les conditions nous permettront de reprendre l'ouvrage.

Canal de la Trent.

Les travaux sur la division du lac Ontario-Rice sont sur le point d'être achevés. Les sections n° 1, 5 et 7 sont entièrement terminées, et les autres sont tellement avancées que nous avons pu y transporter notre outillage d'écluses en écluses et poser les portes. Tout ce qui reste à faire est pour la plus grande partie le nettoyage des dragages, et ce travail sera terminé cet été. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous a donné l'assurance qu'elle ferait cet