

M. R. L. BORDEN : Il existe déjà un hangar à marchandises.

M. EMMERSON : Celui-ci se trouve tout près de Richmond, à ce que l'on appelle la gare maritime.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre aurait-il la complaisance de nous dire à quel usage distinct il destine ce hangar, puis-que nous avons déjà celui de la rue Cornwallis ?

M. EMMERSON : Aux marchandises que les wagons apportent aux steamers pour l'exportation. Le train se rend jusque sur le quai, et la marchandise est placée dans cet entrepôt, situé là où se trouvent ces mouillages de 30 pieds de long et il fait partie intégrante de la gare maritime. C'est une sorte de magasin établi sur le quai même.

Puis il y a cette partie du quai établie sur fond en caissons et garnie de rails pour servir, dans une grande mesure, à l'expédition du bois apporté de l'intérieur. Ces travaux devront s'exécuter graduellement, et ils sont déjà commencés.

Il nous faudra encore du terrain pour l'établissement d'une remise à trente places pour les locomotives, laquelle remise, une fois terminée, aura coûté au moins \$162,000. Pour le moment il n'y a encore rien de fait à cet égard. Nous utilisons autant que possible l'ancienne remise.

Il faudra ensuite faire venir l'eau de la ville jusque sur l'emplacement de la nouvelle remise, et cela coûtera \$7,500.

Il y aura à Richmond des travaux de nivellement à exécuter, car, comme le sait mon honorable ami (M. R. L. Borden) il y a là une bande de terre très étroite, que bordent en arrière des côtes très élevées. Ce travail va nécessiter une dépense considérable.

Puis il y a cette autre question d'un terrain sur la rue Water. Depuis que mon honorable ami, à la dernière session, a jugé bon d'appeler l'attention de la Chambre sur ce point, j'ai fait le voyage à Halifax pour examiner de nouveau les lieux : c'était en décembre dernier, à l'arrivée de Son Excellence en Canada. Pour donner toute sa perfection à notre terminus d'Halifax, il sera nécessaire d'acheter ce terrain, sinon pour les besoins du moment, du moins en vue de l'avenir ; et il sera bien difficile au ministère de s'en tirer à bon marché. L'idée qu'un propriétaire, menacé d'expropriation, se fait alors de son terrain prend tout de suite des proportions considérables.

La chambre de commerce d'Halifax, avec laquelle j'ai eu plusieurs entrevues, m'assure que l'établissement d'un hangar à farine sur le quai est indispensable. Les commerçants aux ports secondaires qui font affaires avec la ville d'Halifax et ceux-là qui font commerce des farines sont de ce même avis et ils insistent fortement sur ce point. Ce hangar va coûter \$100,000.

M. EMMERSON.

Il a été dit que nous pourrions prendre le quai maritime présentement occupé par le département de la Marine et des Pêcheries, dont le service serait transféré à Dartmouth. Le conseil de ville d'Halifax, qui d'abord condamnait cette idée, semble maintenant la trouver très praticable.

Nous sommes à prendre des dispositions pour recevoir les immigrants qui arrivent à Halifax : ce qui va coûter \$40,000. Il y aura, au coût de \$4,000, un passage couvert allant du steamer au pavillon des immigrants.

Il nous serait utile aussi d'avoir à cet endroit un atelier pour la construction et la réparation de nos voitures : on assure que l'ouvrage pourrait s'y faire dans des conditions avantageuses. L'excavation du terrain entre la propriété du chemin de fer et le chemin Campbell coûterait \$50,000. Outre cela, il faut de toute nécessité qu'il y ait double voie depuis Richmond jusqu'au terminus. L'honorable chef de l'opposition, qui connaît bien les lieux, sait qu'à Richmond un grand nombre de voies viennent se réunir pour n'en plus former qu'une qui descend la rue North et se continue jusqu'à l'arsenal du port.

C'est par cette unique et longue voie que voyageurs et marchandises doivent passer, au grand inconvénient et dommage des gens d'affaires d'Halifax et des gens de l'Ouest que le commerce d'exportation et d'importation de ce port intéresse. Des représentants de la maison Allan sont venus plus d'une fois se plaindre à moi des retards ainsi apportés dans le transbordement des voyageurs, des dépêches et des marchandises. A cause des conditions physiques du lieu, il va nous falloir beaucoup d'argent, si nous voulons au moins doubler cette voie. Tout cela ne demandera pas moins d'un million. Le Pacifique, j'en suis sûr, ne trouverait pas cela exagéré, et mon honorable ami, directeur de cette compagnie, ne saurait se plaindre.

M. OSLER : La compagnie du Pacifique verrait d'abord à rendre l'exploitation lucrative, voilà quelle serait la différence.

M. EMMERSON : Le Pacifique-Canadien ne saurait rendre l'exploitation lucrative, à moins d'accroître les installations, et nous n'espérons pas tirer un profit de cette voie avant d'y avoir exécuté les travaux que nécessitent les besoins du trafic. Si l'automne et l'hiver dernier nous avions été prêts, nous aurions pu avoir à Halifax un trafic considérable que nous aurions fourni le Grand-Tronc et la compagnie Allan ; malheureusement nous n'étions pas en état d'en profiter. Il va sans dire que nous n'attendons pas grand chose du Pacifique-Canadien.

Voilà l'ébauche de ce que nous projetons de faire pour l'avenir d'Halifax. Je ne demande pas toute la somme aujourd'hui ; je me contenterai de \$200,000. C'est peu de