

de fer, par suite du déraillement des locomotives. Le ministre fait-il allusion à cela ?

L'hon. M. COCHRANE: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre ne parle que des pertes de vie et non des déraillements.

L'hon. M. COCHRANE: Mon honorable ami veut en tirer un petit profit politique, c'est évident.

Le bon service des trains militaires.

Quant à la manœuvre des trains qui ont transporté les troupes, on m'informe que bien que lente, la circulation de ces trains a été uniforme et qu'en aucun temps les navires n'ont eu à subir de retard à attendre les soldats. La plupart du temps, c'est le contraire qui a eu lieu et il a fallu que les troupes restassent longtemps sur les trains à Halifax avant de pouvoir s'embarquer. Le convoi le plus considérable a été composé de vingt-cinq trains.

Travaux de tête de ligne au port d'Halifax.

Afin de hâter l'expédition en Europe des cargaisons de provisions et de bois, on a mis un soin spécial pour ménager trois évitages et deux immenses entrepôts temporaires aux terminus océaniques de Halifax. C'était là une entreprise considérable, mais elle a pu être menée à bonne fin le 15 novembre. Quand la guerre a éclaté, nos cours pouvaient accommoder 1,844 wagons à Halifax et dans le voisinage; nous pouvons aujourd'hui manœuvrer 3,748 wagons, ce qui donne une idée du merveilleux développement de nos facilités terminales à cet endroit.

On a pratiquement terminé le régalage de Point Pleasant à Fairview. La substructure du tunnel de Fairview est terminée et une travée en acier a été jetée temporairement. Nous avons construit deux arches en béton pour servir de voies publiques, un au chemin de Mumford et un autre au chemin de Quinpool et on termine les fondations des chemins de Chibouctou et de Byers et de la rue Prince-Arthur.

Les travaux avancent.

Le remplissage de l'espace en arrière du mur d'avant du débarcadère et au nord du bassin n° 1 est à peu près aux deux tiers achevé, mais on ne peut procéder qu'à de légers travaux avant que les murs du quai soient finis. Les fondations des murs du débarcadère, le mur du côté nord du bassin n° 1 et les murs de soutènement de la jetée n° 1, sont pratiquement posés. 90

pour 100 du premier bassin est creusé et nous avons mis la dernière main au brise-lames.

La nouvelle voie d'écoulement de l'égout de la ville est finie jusqu'à l'extrémité du bassin n° 1.

Amélioration de la voie.

On a renouvelé quatre-vingts milles de la voie principale de l'Intercolonial en y posant des rails de 85 liv., et dix milles de la ligne subsidiaire du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard qui fera le raccordement entre l'Intercolonial et le bac de l'île du Prince-Edouard.

On a placé sur les voies ferrées de l'Etat un million cent mille traverses nouvelles. On a renouvelé le remblai sur cent soixante-dix milles. On a prolongé huit voies d'évitement pour les trains de voyageurs, on en a bâti deux nouvelles ainsi que quatorze voies d'évitement pour les wagons à bagage et cinquante-deux voies d'évitement privées. On a agrandi, de façon à accommoder 3,061 wagons, les cours des têtes de lignes: à Chaudière Jonction, 580 wagons; jonction de Sainte-Rosalie, 230 wagons; Moncton, 369 wagons; Truro, 282 wagons; Rockingham, 1,600 wagons.

Cette partie de l'ouvrage seule nous a coûté un quart de million, mais sans cela nous n'aurions pu entreprendre le trafic de l'hiver dernier qui a été signalé par des consignations importantes de fer des Provinces maritimes pour l'Ouest et qui a été aussi utile à la fabrication des munitions que le trafic destiné à l'Etat. Les facilités terminales se sont trouvées augmentées et le prolongement des voies d'évitement pour les trains de voyageurs a sauvé la situation.

Un élévateur à grain d'une capacité d'un million de boisseaux est à se construire à l'entreprise à Transcona, et un autre de 500,000 boisseaux, avec transporteurs, à Saint-Jean, tous les deux seront prêts pour le trafic du grain cette année.

Nous avons fait l'acquisition du steamer "Northumberland", de la Charlottetown Steamship Navigation Company; nous le destinons à faire le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

On a poursuivi durant toute l'année le travail de l'embellissement du terrain des gares et l'on a installé trente-trois nouveaux parterres et plates-bandes de fleurs.

Sans compter les réparations faites à un grand nombre de constructions, on a érigé vingt-deux ponts en acier et l'on a remplacé par des viaducs en acier six viaducs en bois.