

\$10,000 sont dépensés, l'honorable ministre nous annonce qu'il a changé d'idée, et cela sans consulter le parlement. Est-ce bien là la politique qu'entend suivre l'honorable ministre à l'avenir ?

L'honorable M. EMMERSON : L'argent est voté pour une fin déterminée, et est appliquée à cette fin. Nous avons, il est vrai, passé des marchés ; mais sans cela nous n'aurions pas pu nous procurer le bois après que le parlement se serait réuni et aurait voté l'argent. Il était nécessaire de passer ces marchés en hiver, afin d'obtenir ce bois au meilleur marché possible. On doit laisser certains pouvoirs discrétionnaires au département des Chemins de fer, quand il s'agit de l'exploitation d'un chemin de fer d'Etat. Si on ne nous donnait pas des pouvoirs de ce genre, ce serait là l'un des plus forts arguments qu'on pourrait faire valoir contre la nationalisation des chemins de fer. Comment, en effet, serait-il possible de faire face aux besoins du commerce sans user, de temps à autres, en ces occasions, de pouvoirs discrétionnaires, quand il y va des intérêts immédiats d'un chemin de fer exploité et possédé par l'Etat ?

M. MORIN : Si je m'en souviens bien, l'honorable ministre nous a dit qu'il avait payé \$35,000 pour le bois de cette jetée ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous avons passé marché pour ce montant.

M. MORIN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien il paie ce bois par mille pieds, mesure de planche, cubique ou linéaire ?

L'honorable M. EMMERSON : Je vais me procurer ce renseignement.

M. MORIN : Quelle sorte de bois se propose-t-on d'employer ?

L'honorable M. EMMERSON : Pour immersion, ce sera du sapin et du pin créosoté. D'après l'état estimatif de l'ingénieur, nous aurons besoin de 417,000 pieds, mesure de planche, de bois de pin de 10 pouces par 10 pouces ; de 104,000 pieds de billes de pin et sapin ; de 10,500 pieds linéaires de pieux pour ballast ; de 140,000 pieds, mesure de planche, de bois créosoté pour les travaux de revêtement ; de 14,600 yards cubes de ballast de pierre ; de 3 pilotis de palplanches créosotées de 3 pouces sur la rive de Sydney, enfoncées à des profondeurs de 25 à 50 pieds sur une longueur de 250 pieds, soit en tout 120,000 pieds de palplanches créosotées ; tout cela, avec la main-d'œuvre, les boulons, les chevilles, etc., représente la somme totale de \$29,000.

M. MORIN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire si le bois est équarri ou scié ?

L'honorable M. EMMERSON : Une partie est achetée comme bois carré, et une autre comme bois rond. Ce bois nous est fourni

M. BLAIN.

en longueurs et dimensions voulues, c'est-à-dire prêt à être mis en place.

M. MORIN : Le bois carré est-il scié ou équarri ?

L'honorable M. EMMERSON : C'est du bois scié. La face extérieure est carrée, et ronde à l'intérieur.

M. MORIN : La partie immergée peut être sciée, mais la partie au-dessus de l'eau doit être équarrie.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne nous a pas dit ce qu'il a payé pour le bois ?

L'honorable M. EMMERSON : Pour le bois carré, nous avons payé \$14 par mille pieds, mesure de planche. Pour le bois créosoté \$43, pour les pieux 2½ cents par pied linéaire, et pour le reste 6.7 et 8 cents par pied linéaire, selon les dimensions.

M. MORIN : Quelle sorte de bois avez-vous payé à raison de \$43 par mille pieds ?

L'honorable M. EMMERSON : Le pin créosoté. Il nous a fallu le faire venir de Norfolk, Virginie. Ce bois a 2 pouces d'épaisseur, et il y en a aussi de 3 pouces par 12, à part le bois pour le revêtement.

M. MORIN : Où vous êtes-vous procuré le pin et le sapin ?

L'honorable M. EMMERSON : La Nouvelle-Ecosse nous en a fourni le plus grande partie, et nous en avons reçu aussi du Cap-Breton. A toutes les stations on avait affiché des avis demandant des soumissions.

M. LENNOX : Vu les circonstances exceptionnelles, je crois que nous devrions avoir devant nous tous les papiers se rattachant à ce crédit avant de nous demander de le voter. A-t-on fait autre chose à part d'amasser des matériaux ?

L'honorable M. EMMERSON : Non, nous attendons ce vote.

M. KENDALL : Il me suffira de quelques explications pour vous convaincre que l'honorable ministre a parfaitement bien agi. Le détroit de Grand-Narrows est un col très profond, et en cet endroit même il y a une profondeur de 58 à 75 pieds. Les puissants steamers de la Dominion Iron and Steel Company, dont quelques-uns ont jusqu'à 3,000 tonnes de tonnage, passent à l'ouest de ce pont, et l'un d'eux, il y a deux ans, a été surpris par la marée, et, comme il était pesamment chargé, s'en alla donner contre l'estacade, où il subit des dommages considérables.

M. SAMUEL HUGHES : Que veut-on faire de cette jetée ?

M. KENDALL : Mon prédécesseur, M. McDougall, a informé les ingénieurs à plusieurs reprises, lors de la construction du chemin de fer, que le pont tournant n'aurait pas dû être construit où il est, parce que, vu la configuration de cette région, il y a