

dragage pour l'élargissement des détroits et l'enlèvement des écueils, ne souffrira guère de retard, nous l'espérons, et les navires du plus fort tonnage pourront se rendre jusqu'à Vancouver en toute sûreté. Il nous faut faire de la place pour le trafic dans False-Creek; j'ai donné ordre que, le plus tôt possible—et j'ai confiance que le retard ne sera pas très grand—qu'un des dragueurs que nous avons actuellement dans les eaux de la Colombie-Anglaise soit appliqué à l'approfondissement de l'entrée de False-Creek, et à rendre parfaitement sûre cette partie du port de Vancouver. Nous comptons maintenir nos dragueurs en activité durant la présente saison et les intérêts de Vancouver et de Victoria seront bien surveillés. La nécessité de ces travaux nous a été fortement représentée par mon honorable collègue le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman); nous ne perdrons pas de vue ses représentations.

Il se trouve dans la Colombie-Anglaise un autre grand ouvrage dont nous poursuivons l'exécution: l'amélioration du fleuve Fraser. C'est surtout en vue de cette entreprise que le dragueur "Fielding" a été acquis. A New-Westminster, il se trouve de très grandes scieries, et sur le cours supérieur de la rivière Fraser, de vastes et beaux massifs forestiers. La quantité de bois qui descend le cours du Fraser est énorme, mais ce n'est rien en comparaison de ce qui descendra dans un avenir rapproché. Nous prenons des mesures pour faire du fleuve Fraser, depuis New-Westminster jusqu'à la mer, un canal maritime pour les navires du plus fort tonnage abordant aux ports de la Colombie-Anglaise. Nous allons exécuter ces travaux aussi rapidement que l'état des finances le permettra. Bien entendu, il faut tenir compte de l'état des finances. Mais les honorables membres qui représentent la Colombie-Anglaise et les habitants de cette province peuvent être assurés que le Gouvernement se rend vivement compte de la nécessité d'améliorer le Fraser et les ports de Victoria et de Vancouver, ainsi que celui de Nanaimo et autres le long du littoral.

M. BRADBURY: Sans doute le ministre (M. Pugsley), n'a voulu induire personne en erreur; mais il a exprimé le regret de ce que le gouvernement du Manitoba aurait fait si peu de chose pour les municipalités.

Je tiens à lui dire que le gouvernement du Manitoba fait tout en son pouvoir pour venir en aide aux municipalités. Le gouvernement fédéral, en établissant une nombreuse colonie, sur les bords du lac Winnipeg, sur des terres presque inhabitables, a imposé de lourdes dépenses au gouvernement de la province. L'an dernier, il a dépensé \$10,000 ou \$15,000 pour faire niveler le pays à l'ouest du lac Winnipeg. J'ai toujours trouvé le gouvernement provincial disposé à faire tout en son pouvoir pour secourir ces colons. Le revenu de la province n'est pas considérable et si les auto-

rités fédérales donnaient au Manitoba ce qui lui appartient, tout irait bien. Je ne vois pas qu'il y ait lieu pour moi de m'adresser au gouvernement du Manitoba, car il est incapable, dans le moment, de faire les dépenses nécessaires pour les approches aux deux extrémités du pont. Je demande au Gouvernement de se charger de l'entreprise et de tenir les promesses faites, par son candidat, à la dernière élection.

M. J. D. TAYLOR: Quel sera le coût total de ce pont?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ici le coût du pont, séparément. Pour l'installation électrique, le pont, les ouvrages en acier, les ateliers de construction et de réparation et le barrage mobile, le coût total était d'environ \$540,000. C'est le prix stipulé dans le marché.

M. ROCHE: De quel chiffre le coût des travaux aux rapides Saint-André a-t-il été augmenté par suite des changements dans le devis? Je crois qu'on a changé les entrepreneurs et le devis. Le ministre peut-il dire pourquoi le premier entrepreneur a été libéré de son marché, quelle somme il a reçue, et l'excédent des dépenses occasionnées par le changement dans le devis?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela a eu lieu il y a plus de quatre ans. Je crois avoir donné toutes ces explications l'an dernier, et mon honorable ami les trouvera dans les "Débats." Je crois que l'entreprise avait été adjugée à MM. Kelly frères, qu'ils ont été incapables de l'exécuter et que certains changements ont été apportés dans les devis. Mes renseignements sont, qu'après l'adjudication des travaux à MM. Kelly frères, au mois de juillet 1900, le Gouvernement constatant la lenteur avec laquelle les travaux avançaient; que les prix de série stipulés dans le marché étaient excessivement élevés et que l'ingénieur en chef refusait d'accepter ces mêmes prix de série pour les travaux supplémentaires. Le ministre des Travaux publics fut autorisé à discontinuer les travaux d'après le plan original, à résilier le marché, à remettre le dépôt de garantie aux entrepreneurs et de payer le prix des travaux faits. Les entrepreneurs demandèrent \$246,000, mais cette réclamation fut considérablement diminuée. Je crois que l'affaire fut soumise à l'arbitrage et que \$137,911 furent accordés aux entrepreneurs.

M. BRADBURY: Quel a été le coût total des travaux exécutés aux rapides?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils coûteront probablement un million et quart, quand ils seront finis.

Améliorations dans le port de Saint-Jean, \$475,000.

M. DANIEL: Le ministre peut-il dire comment il se propose d'employer cet argent?