

diquant que les marchandises qui, nécessairement, se sont trouvées arrêtées en route durant trois ou quatre semaines, sur certaines parties de ce chemin de fer, seront bientôt transportées à leur destination, ce qui changerait rapidement l'état de choses qui existe aujourd'hui.

M. EMMERSON : Je ne puis dire à mon honorable ami que j'ai reçu de certains particuliers et des fonctionnaires de l'Intercolonial des rapports qui ne sont certainement pas exagérés sur l'état de choses qui existe sur ce chemin de fer. Au point de vue de la rigueur, cet hiver a été tout à fait phénoménal dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Depuis plusieurs années, je me suis familiarisé avec les conditions atmosphériques de cette partie du pays et, de ma vie durant je n'ai jamais vu un hiver aussi rigoureux que celui-ci, rigoureux surtout dans la Nouvelle-Ecosse. L'honorable chef de la gauche connaît parfaitement la position dans laquelle s'est trouvé l'Intercolonial. En vérité, elle était partout bien mauvaise, mais elle ne peut être comparée à celle faite aux habitants de la vallée d'Annapolis. D'après des renseignements que j'ai reçus à différentes reprises, la population de ce district est actuellement dans le besoin. Je sais que les écoles de cette localité, que le collège Acadia et les institutions qui lui sont affiliées ont été sur le point de fermer leurs portes. Ils n'avaient plus de charbon, plus de combustible et, en réalité, leur approvisionnement de comestibles était presque épuisé. Seize jours durant, on a dû se priver de combustible et de comestible. Pas un seul train n'a pu se rendre à ces endroits. L'Intercolonial est venu au secours du chemin de fer Dominion-Atlantique et, finalement, on a pu parvenir dans la vallée d'Annapolis. Si je ne me trompe, on espérait que les trains se rendraient à Yarmouth hier soir. Aujourd'hui, nous avons reçu des fonctionnaires qui sont sur les lieux, des renseignements nous indiquant que les marchandises sont expédiées sur toute la ligne. La température est belle partout et les trains à marchandises circulent sur toute la ligne, excepté sur la ligne courte qui s'étend d'Oxford à Pictou. Mais on pousse activement le travail de déblaiement de la voie. Je veux ici féliciter les fonctionnaires de l'Intercolonial de la manière splendide dont ils se sont mis à l'ouvrage pour déblayer la voie. D'après ce que j'ai appris de source particulière et ce que j'ai lu dans les journaux, je crois qu'il est impossible de faire un trop grand éloge de ces hommes, des sacrifices particuliers qu'ils ont dû faire, des risques et des dangers auxquels ils se sont exposés dans le but de faire face à la situation et de l'améliorer. Ces employés ont travaillé fidèlement, non seulement dans l'intérêt du chemin de fer, mais encore dans celui du public voyageur ; ils ont fait tout en leur possible pour assurer le confort de ce dernier et pour rendre la position aussi sup-

M. R. L. BORDEN.

portable que possible aux voyageurs qui se trouvaient ainsi mal pris.

Nous n'aurions pu prévoir un hiver comme celui-ci et l'histoire de l'Intercolonial ne fait pas mention d'un hiver aussi rigoureux. En fait, il arrive rarement que nous n'ayons pas de neige, en hiver, dans la région qui s'étend d'Amherst à Halifax. Mais, cette saison-ci cause des embarras certainement exceptionnels à l'Intercolonial et aux autres chemins de fer. Je n'ai pas reçu de rapport spécial, et j'ose espérer que nous ne verrons pas se renouveler les ennuis de l'hiver actuel. Il nous faut sur l'Intercolonial une puissance de traction plus forte et qui pourra nous aider à surmonter ces difficultés. Ce n'est pas la faute de l'administration si nous n'avons pas le nombre suffisant de locomotives. Celui des chasse-neige est bien limité. Les gérants des différents embranchements dont la voie se trouvait bloquée par la neige, nous ont demandé de leur prêter ces chasse-neige et ces locomotives. Ils se trouvaient isolés, sans charbon ; ils ne pouvaient se servir de leurs locomotives ; ils manquaient d'eau, de chasse-neige ; enfin il leur était impossible de sortir de leur isolement. On me dit que dans le comté de Queen (N.-B.), la population manque de combustible et de comestibles. J'ai reçu, hier soir, de Chipman un télégramme qui nous fait connaître un état de choses des plus désolants. En dépit des inconvenients que cela nous crée, nous nous efforçons sur l'Intercolonial de porter secours à ceux qui souffrent.

Parlons maintenant de l'avenir. Je suis certain qu'on prendra toutes les précautions possibles pour empêcher ces amoncellements de neige aux endroits les plus exposés. Quand on trouve un banc de neige de quarante pieds de hauteur et qu'on songe qu'un attelage de deux chevaux peut passer au-dessus de la tranchée pratiquée par les employés du chemin de fer pour permettre aux trains de continuer leur route, et que cet attelage passe au-dessus d'un chasse-neige, on peut facilement comprendre quelle quantité de neige a dû tomber et quelle a été la force du vent pour amonceler ainsi cette neige. Les clôtures-paraneige ne peuvent servir partout, parce que, du moment qu'elles sont couvertes de neige, elles ne sont d'aucune utilité. On pourrait peut-être construire des clôtures à travées superposables qu'on remonterait les unes au-dessus des autres dans les cas de vents violents. Mais, cet hiver, le vent a soufflé avec tant de force qu'il a renversé les clôtures-paraneige que nous avions à différents endroits.

M. SAM. HUGHES : On a essayé ce système dans l'Ouest où l'on a construit des clôtures en fascines.

M. EMMERSON : La neige s'amoncelle tellement épaisse qu'il serait plus difficile de déblayer ces fascines que d'aller dans les bois faire un nouvel approvisionnement de ces branchages.

On dit que ces amoncellements de neige sont très durs, et l'honorable chef de l'op-