

Si je suis bien renseigné les extravagances, s'il y en a eu, ont été surtout dans le département des ouvriers, et il me semble qu'au lieu de renvoyer brusquement un certain nombre d'ouvriers, dont quelques-uns peut-être sont au service du chemin depuis longtemps, le ministre ferait mieux d'attendre qu'il ait eu l'occasion d'étudier lui-même cette question et de se convaincre que ceux qui sont à la tête de ce département l'administrent d'une manière efficace.

Quant à la réduction projetée dans le service des trains, j'ai compris que le ministre verrait à maintenir l'efficacité du service. J'espère qu'il pourra accomplir cette tâche difficile de réduire le service tout en conservant son efficacité.

J'ai parlé plus haut du montant qui reste encore dans les estimations pour les facilités à Halifax. Le ministre me permettra de lui faire remarquer que je crois qu'il est dans l'erreur en disant qu'il a reçu de certaines personnes de Halifax trois communications à ce sujet. Je n'ai entendu parler que de deux : la première ayant rapport au prolongement de la rue Cornwallis, et la seconde était la proposition à l'effet de prolonger la voie le long du port.

Cette question de l'insuffisance de facilités de chemin de fer à Halifax, a déjà été soumise au parlement depuis 1887, et il est grand temps que le département se procure les renseignements nécessaires pour en venir à une conclusion.

J'ai eu à ce sujet plusieurs entrevues avec le regretté M. Pope, lorsqu'il était ministre des chemins de fer en 1887. Il reconnaissait alors la nécessité d'avoir plus d'espace et de plus grandes facilités à Halifax. La chose fut également admise alors par ses fonctionnaires, et cela est contenu dans les rapports de cette année-là. L'honorable M. Pope connaissait ces deux propositions rivales relatives à la manière d'augmenter ces facilités, lesquelles propositions avaient toutes deux du mérite et venaient de Halifax, M. Pope, dis-je, décida de demander au parlement un crédit de \$150,000, sans toutefois vouloir faire des dépenses avant d'avoir eu l'occasion d'étudier la chose lui-même. Depuis, il a été question chaque année de cette subvention qui a été votée de nouveau à chaque session. En 1890, feu sir John Macdonald, alors à la tête du département des chemins de fer, déclara positivement qu'aucune des propositions, tant celle du prolongement de la voie sur les quais que celle de l'acquisition de la rue Cornwallis, ne serait adoptée; et l'année dernière—je n'étais pas en chambre lorsque la question fut discutée—le ministre suppléant des chemins de fer qui est aujourd'hui ministre de la milice, déclara formellement qu'il désirait obtenir ce crédit pour l'acquisition de la propriété entre la rue North et la rue Cornwallis—

M. DAVIES (I. P.-E.) : Quand fut faite cette déclaration ?

M. KENNY : Si l'honorable député veut consulter les débats, il pourra voir que cette déclaration fut faite l'année dernière.

M. DAVIES (I. P.-E.) : Non. Le ministre suppléant nous dit alors qu'il n'avait pas pris de décision ni pour un plan ni pour l'autre.

M. KENNY : Je n'ai pas ici les débats.

M. DAVIES (I. P.-E.) : J'ai pu rafraîchir ma mémoire grâce au rapport.

M. KENNY : L'honorable député constatera, je crois, qu'il est dans l'erreur. S'il veut consulter les explications données par le ministre suppléant, il pourra voir que mon assertion est exacte; et non seulement cela, mais que le ministre suppléant a réellement déclaré à la chambre que la dépense s'élèverait à \$620,000.

M. DAVIES (I. P.-E.) : Si elles étaient faites.

M. KENNY : Il a dit, je crois, que relativement à la rue Cornwallis, il voulait l'argent nécessaire pour le prolongement, et je présume que le ministre en faisant cette déclaration avait l'intention de faire cette dépense. Je cite les paroles du ministre suppléant.

On veut acheter un terrain borné au nord par la rue Nord, à l'est, par la rue Water, au sud, par la rue Cornwallis et à l'ouest, par la rue Lockman. Ce terrain mesure environ 2,500 pieds sur 330. Je puis dire que cette propriété est évaluée à \$450,000 environ, beaucoup plus que la somme que nous prenons à présent. On estime que les voies et constructions coûteront environ \$175,000, ce qui fait un total avec le coût du terrain, si on l'achète en entier, d'environ \$625,000. De la somme maintenant votée, \$2,000 sont pour de nouvelles machines dans les usines de Halifax. Les facilités ne suffisent pas aux affaires qui se font là, et l'on a jugé non seulement utile, mais absolument nécessaire l'achat de ce terrain.

L'honorable député de Queen (M. Davies) a raison en disant que dans la suite du débat le ministre suppléant des chemins de fer fit allusion au fait que deux plans ou propositions lui avaient été soumis.

M. DAVIES (I. P.-E.) : L'honorable député voudra-t-il me permettre de faire observer pour justifier mon intervention, que le ministre suppléant des chemins de fer a dit de plus :

Le gouvernement n'est pas tenu d'accepter ni l'un ni l'autre des plans.

Cela prouve qu'il n'y avait eu aucun arrangement de fait.

M. KENNY : J'avais tout de même raison de dire que le ministre suppléant avait déclaré que le montant spécifié dans les estimations était destiné au développement des accommodations du fret.

A six heures le comité lève sa séance et la séance de la chambre est suspendue.

Séance du soir.

SUBSIDES.

La chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

M. KENNY : M. le président, je désire attirer l'attention du ministre des chemins de fer et du comité sur l'entente faite entre le gouvernement fédéral et la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis, par laquelle entente le gouvernement devait donner à cette compagnie les mêmes facilités dont jouit l'Intercolonial pour la distribution du fret. Malheureusement pour la population de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse et pour les membres de cette compagnie de chemin de fer, et aussi au grand désavantage des citoyens de Halifax, cet engagement n'a jamais été rempli par le gouvernement fédéral, et M. l'Orateur, je crains qu'il ne puisse jamais l'être tant que le gouvernement ne développera pas les facilités terminales à Halifax. C'est une raison que je donne et que j'ai donnée déjà à la chambre et au département des chemins de fer pour hâter l'accomplissement de ces travaux