

je pense, dans la ville de Saint-Jean, et le jugement ayant été rendu, si je ne me trompe, il y a quelques semaines seulement. Le juge accorda à la compagnie Moncton Land, \$27,380, pour onze acres et demi de terre, soit en moyenne, \$2,272 de l'acre. Elle en avait demandé \$100,000.

Les terres de la propriété traversée par la ligne en éperon, et dont j'étais administrateur et fidéicommissaire, furent expropriées. Le département des Chemins de fer me fit une offre de la somme qu'on avait estimée comme représentant les dommages. On offrit à la succession la somme de \$13,544, qu'en ma qualité d'exécuteur et fidéicommissaire, je crus devoir accepter plutôt que de m'engager en un procès devant la cour d'Echiquier. C'était pour 10 acres et neuf-dixièmes, soit à peu près \$1,242 de l'acre, et il se trouvait 4 acres et demi de terre basse évaluée à \$300 de l'acre, de sorte que l'insinuation d'un versement illicite qui aurait été fait à cette succession dont j'étais l'exécuteur, insinuation fort malveillante, n'avait aucun fondement quelconque. La compagnie foncière de Moncton, pour des terrains moins bien situés, avait demandé \$100,000 et en avait obtenu \$27,280, pour 11 acres et demi, moyenne de \$2,272 de l'acre, soit \$1,000 de plus que le prix payé pour le terrain appartenant à la succession dont j'étais un des exécuteurs. L'Intercolonial n'a nullement souffert en conséquence de l'acquisition de terrains appartenant à la succession dont j'étais administrateur; cette opération lui a été plutôt avantageuse, mais il a souffert du fait de l'arbitrage de la cause de la compagnie foncière de Moncton par la cour d'Echiquier. Le tracé de cette ligne en éperon a-t-il été changé?

M. COCHRANE: La question est encore en suspens.

M. EMMERSON: Tous les terrains requis ont été expropriés. J'aurais voulu la faire passer ailleurs, mais l'ancien sous-ministre se prononça fortement en faveur du tracé qu'on avait choisi et j'ai entendu dire que le ministre n'était pas parfaitement décidé à adopter ce tracé.

De fortes sommes ont été dépensées en vue de l'achat des terrains et de l'établissement du tracé, et ce serait dommage que tout cet argent eût été dépensé en pure perte et qu'un nouveau tracé dût être adopté.

M. COCHRANE: Que retirerions-nous de la vente du terrain, si nous y renoncions?

M. EMMERSON: Je n'en sais rien.

M. KYTE: Le ministre a-t-il par devers lui un état du nombre des accidents survenus sur l'Intercolonial l'année dernière.

M. COCHRANE: Je ne l'ai pas ici.

M. KYTE: Bien que nous nous réjouissons tous de ce que l'Intercolonial a pu faire montre d'un bénéfice, il est surabondamment établi, je pense, que ce surplus a été obtenu au détriment du service, et au sacrifice de vies d'employés du chemin de fer. J'ai présente à l'esprit la situation à Port-Tupper. A la station centrale d'où on opère le tablier destiné à faciliter le transbordement d'une rive à l'autre du détroit de Canso, et d'où on règle l'éclairage électrique, le mécanicien préposé à cette besogne avait jusqu'à ces dernières années un aide qui était à même de le remplacer au besoin, et dont c'était particulièrement la besogne de voir au chauffage. Il y a deux ans, cet aide fut congédié et le premier mécanicien a depuis été obligé de mettre en mouvement les machines, de voir à l'éclairage électrique et de chauffer sa propre chaudière. Deux hommes sont employés, un de jour, l'autre de nuit. J'ai raison de croire qu'il vaudrait mieux ne pas persister à pratiquer cette économie, surtout en ce qui regarde le service de nuit, car si le mécanicien était empêché d'agir par suite d'un accident, les conséquences pourraient être très graves. Des représentations ont été faites au conseil d'administration à cet égard, mais sans résultat. C'est un exemple entre beaucoup d'autres qui font voir que les économies qui ont permis d'accumuler cet excédent ont abouti à donner un service moins utile, et parfois à déterminer un état de choses qui n'est pas sans présenter de dangers.

M. COCHRANE: Je suis très peiné que mon prédécesseur ait à ce point aigri ses amis le long du chemin de fer Intercolonial. A entendre l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) on pourrait croire que tout le matériel roulant de ce chemin de fer n'est bon qu'à être mis au rebut. Je ne me figure pas que les choses en soient rendues là, et j'espère que nous allons pouvoir prendre des mesures pour le mettre en meilleur état encore. Le conseil d'administration m'informe que le matériel roulant de l'Intercolonial peut fort bien soutenir la comparaison avec celui de n'importe quel autre chemin de fer.

En réponse à l'honorable député du Cap-Breton-nord (M. McKenzie), le renforcement de ces ponts, afin de permettre de faire passer sur ce tronçon du chemin des locomotives de dernier type, est une question actuellement à l'étude. Cela va coûter beaucoup d'argent, mais comme on le dit, l'importance de cette partie du pays et celle du trafic que l'Intercolonial en obtient, légitimement cette mise de fonds.

M. GRAHAM: Le ministre sera-t-il en mesure à huit heures de m'informer de l'emploi qu'il se propose de faire de cette somme de \$400,000, pour matériel roulant? C'est du compte-capital?