

donner à construire à des manufactures particulières. Si, ainsi que l'affirme l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), qui paraît parler en connaissance de cause, il y a à Moncton tout l'outillage voulu pour construire ces wagons, pourquoi le ministre ne déclare-t-il pas que sa politique est de les construire à Moncton. Est-ce parce qu'il a des favoris du chemin de fer intercolonial qu'il faut satisfaire en leur donnant ces travaux? Je crois que le pays demandera, toutes choses étant égales d'ailleurs, que les wagons soient construits à Moncton, surtout lorsque nous avons là les ateliers et l'outillage qu'il faut pour faire ces travaux, outillage qui a été acheté et payé par le pays.

M. EMMERSON: Autrefois, lorsque l'outillage était bien moins complet on construisait des locomotives à Moncton. Le ministre peut s'assurer, en s'adressant à ses propres fonctionnaires, aux mécaniciens de locomotives et autres employés du chemin de fer, que les locomotives construites aux usines de Moncton étaient plus durables et meilleures sous tous les rapports que les fameuses locomotives tant vantées de la maison Baldwin et autres manufactures du Canada et des Etats-Unis, meilleures mêmes que les locomotives qui furent importées d'Ecosse dans les premiers temps du chemin.

Les locomotives des manufactures anglaises ne pouvaient être comparées aux manufactures construites par le Gouvernement canadien à Moncton. On m'informe aussi que même au temps où les moyens de fabrication étaient loin d'être aussi perfectionnés qu'aujourd'hui que le prix de revient des locomotives fabriquées à Moncton ne dépassait pas le prix payé pour les locomotives achetées par soumission.

M. GRAHAM: Le ministre peut-il nous dire combien de wagons ont été achetés cette année et le prix?

M. COCHRANE: Je n'ai pas les chiffres dans le moment, mais je puis les avoir pour ce soir.

M. McKENZIE: Je ferai remarquer à l'honorable ministre que sur notre partie du chemin, entre le détroit de Canso jusqu'à Sydney les locomotives sont très chères. Les fonctionnaires du chemin de fer savent que c'est la partie la plus profitable de tout le chemin, et si le ministre veut faire faire un compte séparé des recettes de cette partie de l'Intercolonial, il verra que le trafic de marchandises et voyageurs obtenu à Sydney, Sydney-nord et Sydney-Mines en fait la section la plus profitable du chemin de fer. Or, je regrette de dire que toute locomotive détériorée, toute mauvaise voiture que l'on a sur l'Intercolonial sont considérés assez bons pour la dernière partie du chemin de fer dans le Cap-Breton. Je considère que c'est nous insulter que

de nous traiter ainsi. C'est devenu presque une habitude pour les trains qui doivent arriver à sept heures du soir, à North-Sydney, ou quelques minutes plus tard, et qui sont supposés faire raccordement avec le steamer qui part immédiatement pour Terre-Neuve, d'être souvent quatre heures en retard, ce qui fait manquer les raccordements avec Terre-Neuve et sur l'île de Terre-Neuve. Je crois que nous méritons d'être mieux traités sur cette division du chemin, vu les profits qu'elle rapporte. Nous méritons d'avoir de bonnes locomotives et de bonnes voitures, en un mot tout ce qu'il y a de mieux sur le chemin. Ces accidents continuels aux locomotives dans cette courte distance de 90 milles entre Pointe-Copper et Sydney ne devraient pas se produire sur un chemin de fer de l'Etat.

M. EMMERSON: Les locomotives de l'Intercolonial sont dans un état absolument déplorable. J'ai eu connaissance, souvent l'année dernière, lorsque je voyageais sur le rapide entre Moncton et Montréal, que l'on était obligé de se servir des locomotives des convois de marchandises pour traîner les trains de voyageurs. L'express maritime entre Halifax et Montréal a été, cet hiver, souvent en retard de six, huit, et même quinze heures, à cause de la faiblesse des locomotives. Si le ministre ne veut pas faire construire les locomotives à Moncton qu'il les achète ailleurs, afin que les trains puissent marcher et que les voyageurs puissent se rendre à destination en temps voulu.

Dans cet item il est question d'un nouveau parc à marchandises et d'un chemin de traverse. S'agit-il du chemin de traverse qui part des nouveaux ateliers de la division est à Moncton et qui va à Halifax, c'est-à-dire la ligne en éperon, comme on l'appelle? Il a déjà été question dans cette Chambre d'un achat de terrains au sujet de ce chemin de traverse. Le terrain a été exproprié, on s'est entendu sur le prix et l'Intercolonial a payé les dommages. On a exproprié certains terrains qui appartenaient à une succession dont j'étais l'exécuteur testamentaire.

L'affaire a été relevée ici; elle a donné lieu à des insinuations, vu que je me trouvais remplir une charge de confiance à l'égard de ces terres. Je vais signaler au ministre certains faits dont on l'a entretenu en grand détail il n'y a que fort peu de semaines. Il n'a pas oublié que la compagnie foncière de Moncton était propriétaire d'une bande de terrain traversée par cette ligne en éperon. Les personnes composant cette compagnie—inutile de les désigner individuellement—refusèrent d'examiner aucune offre qui leur fut faite, et la cause fut portée devant la cour d'Echiquier. L'affaire parut récemment, le tribunal présidé par le juge de la cour d'Echiquier s'étant réuni pour la dernière fois,

M. CHISHOLM (Antigonish).