

La moyenne des recettes de ce chemin n'est que de \$144,865, et la moyenne des dépenses d'exploitation de \$225,472. Comme je l'ai dit tout à l'heure le maximum des recettes du chemin a été en 1890-91, lorsqu'elles ont atteint \$174,258, et le maximum des frais d'exploitation a été en 1889-90, lorsqu'ils se sont élevés à \$266,485. Le montant des frais d'exploitation que je compte réduire dans le service du fret et sur les gages du personnel, économisera sur ce chemin quelque chose comme \$18,500 par année.

M. DAVIES (I.P.-E.): Le seul changement opéré sur le chemin de fer de l'Île consiste à enlever un train entre Charlottetown et Summerside et à réduire la circulation du train du Cap Traverse à trois fois par semaine au lieu de le maintenir quotidien comme il l'a été jusqu'ici ?

M. HAGGART: En enlevant un train de Summerside à Charlottetown et en réduisant le train de l'embranchement du Cap Traverse à trois fois par semaine ; mais je ferais mieux de lire le mémorandum des changements dans le service de trains sur le chemin de fer Intercolonial. Ces changements auront lieu comme suit :—Le train express rapide, aller et retour—St-Jean et Halifax. Train de fret, aller et retour—Moncton et St-Jean. Train de fret rapide, aller et retour—Moncton et Chaudière. Train de fret, aller et retour—Moncton et Campbellton. Train d'accommodation, aller et retour—de Campbellton à la Rivière-du-Loup. Train d'accommodation, aller et retour—Stellarton et Pictou. Train de fret, aller et retour—Stellarton et Pictou. Réduction journalière du parcours en milles de l'express rapide, 550 milles, ditto pour les trains de fret, 576 milles ; ditto pour les trains de fret rapides, 986 milles, ditto pour les trains d'accommodation, 406 milles. Le mémorandum des trains enlevés du chemin de fer de l'Île nous montre le train d'accommodation quotidien entre Charlottetown et Summerside, et le train d'accommodation tous les deux jours, entre la jonction d'Emerald et le Cap Traverse.

Il figure dans les estimations un article considérable dans le but de donner de plus grandes commodités à Halifax. Depuis que le chemin a été construit, les commodités n'ont pas répondu aux besoins de la ville. Il y a trois plans proposés dans le but de fournir de plus grandes commodités. Un de ces plans est celui que propose le conseil de ville, à savoir, l'expropriation de tout le bloc de propriétés compris entre la rue Cornwallis et la station.

M. DAVIES (I.P.-E.): C'est-à-dire prendre un bloc de 7½ acres.

M. HAGGART: 18 arpents. Le conseil de ville offre au gouvernement de lui garantir que l'expropriation par le gouvernement de cette pièce particulière de terrain ne coûtera pas plus de \$400,000.

M. DAVIES (I.P.-E.): Pour 18 acres.

M. HAGGART: Pour 18 acres.

M. DAVIES (I.P.-E.): Il a été dit ici, l'année dernière, que 7½ acres coûteraient \$400,000.

M. HAGGART: Le terrain dont je parle couvre deux blocs entre la rue Cornwallis et la station. L'évaluation de cette propriété a été portée à \$450,000. La ville aura besoin d'une partie de ce terrain pour l'élargissement de la rue, qui se rend maintenant à la station de Halifax et que les conseillers ont l'intention de payer pour la ville. Si nous devions exproprier la propriété nous-mêmes, il est tout probable que le montant que nous serions obligés de payer sera bien plus considérable que le montant qu'en offre la ville comme prix d'achat.

Il y a deux autres propositions. L'une comporte l'acquisition du terrain en face de ce bloc et joignant l'extrémité des docks, jusqu'au point où on rencontre le terrain de l'artillerie, au centre de la ville, dans le but d'y construire une station. Le troisième plan est l'expropriation de toute la profondeur de la propriété des docks, sur une étendue égale à celle qu'on se propose d'obtenir depuis la rue Cornwallis jusqu'à la station. Un des plans proposés est appuyé par le bureau de commerce ; le premier que j'ai mentionné est appuyé par le conseil de ville ; et les dépenses sur l'un ou l'autre des trois plans, autant que mes officiers peuvent en juger, seront à peu près les mêmes. Les dépenses dans le but de procurer l'une ou l'autre de ces commodités projetées seront, y compris les améliorations telles que la rampe, la pose de la voie et la construction des édifices nécessaires pour la transaction des affaires, à peu près de \$595,000. Je dois dire que les besoins pour des fins de chemins de fer ne s'étendront pas jusqu'aux limites entières de la propriété que l'on se propose d'exproprier depuis la rue Cornwallis jusqu'à la station, mais mes officiers m'assurent que la propriété requise pour les besoins de la station, et pour des commodités supplémentaires, pourraient nous coûter, si le gouvernement consentait à exproprier environ un quart de la propriété depuis la rue Cornwallis jusqu'à la station, autant qu'il nous faudrait payer d'après les arrangements qu'il est possible de faire avec la ville, à savoir, \$400,000. Je ne saurais dire que j'approuve un plan quelconque ou que j'en favorise aucun à présent, mais à en juger d'après la carte et d'après les informations que j'ai obtenues de mes officiers, je suis porté à admettre la