

dans laquelle les tempêtes de neiges sont beaucoup plus fortes qu'elles ne le sont dans d'autres portions du Canada, et, en conséquence, les frais pour enlever la neige et maintenir la voie libre en hiver, sont beaucoup plus élevés que sur d'autres chemins du Canada. A ces causes nous devons ajouter, comme je viens de le dire, le dérangement du trafic occasionné par la construction du chemin de fer canadien du Pacifique *via* Mattawamkeag jusqu'à Saint-Jean et l'enlèvement de la part la plus payante du trafic que l'Intercolonial avait eu jusque-là. Une autre cause de perte c'est l'emploi sur le chemin de gens qui n'ont pas les capacités voulues pour cela, et qui, malheureusement, sont sous l'impression que, parce que c'est un chemin de fer du gouvernement, ils ne sont pas tenus de rendre les services et de déployer l'activité que l'on rencontre généralement chez les employés des autres chemins canadiens. Pour ces raisons, et pour d'autres qui m'ont été fournies par mes officiers sur le chemin de fer Intercolonial, les recettes se trouvent bien au-dessous des dépenses. Je dois dire qu'en 1889-90, lorsque le parcours du chemin n'était que de 971 milles, les recettes ont été de \$3,012,739; en 1890-91, en dépit d'une addition de 123 milles de parcours, les recettes ont diminué de \$35,344.49; et maintenant, avec une autre addition de parcours de 51 milles, il y a eu, dans neuf mois, comparés à la même période de l'année dernière, une diminution de \$50,922.67.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre voudrait-il nous donner l'état des dépenses?

M. HAGGART: Je vous donnerai dans l'instant l'état des recettes et des dépenses totales pour les six ou sept dernières années. Durant les vingt et un derniers mois il y a eu une baisse de \$82,266, en dépit du développement de 174 milles qui a été donné au parcours du chemin. Cette circonstance, jointe aux dépenses supplémentaires énormes encourues pour faire circuler les trains de fret et d'autres trains sur cette section additionnelle du chemin, explique, dans une grande mesure, la raison de la différence entre les recettes et les dépenses. En 1890-91, la différence entre les recettes et les dépenses a été de \$684,946, et nous sommes menacés d'un déficit plus considérable, cette année. Dans le but de remédier à cet état de choses et d'établir autant que possible, l'équilibre entre les dépenses et les revenus, j'ai résolu de faire des réductions dans diverses directions. Et d'abord, je dois dire que le nombre d'employés sur le chemin de fer Intercolonial est de 4,181, et je me propose d'en renvoyer 210. Ce sont surtout des mécaniciens, des peintres et des hommes de tous les em-

ploiis divers qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer considérable, y compris les opérateurs de télégraphe, les expéditeurs de trains, etc., j'ai également l'intention de réduire le service des trains en rayant du tableau horaire un des trains express rapides, entre Halifax et Saint-Jean, divers trains mixtes et de fret, et le train de fret rapide entre Moncton et jonction de la Chaudière. Cela nous donnera une réduction dans le parcours des trains, sur l'express rapide, de 172,000 milles de train; sur le fret rapide, de 308,000 milles de train; sur le fret mixte, de 127,000 milles de train; et sur le fret ordinaire, de 180,000 milles de train, donnant une réduction annuelle de 787,000 milles de train.

Prenant la moyenne des gages des hommes à \$1.50 par jour, cela me permettra de faire une réduction de \$95,000 sur le coût de la main-d'œuvre; et évaluant le parcours du train de l'express rapide, à \$1 par mille, et celui des autres trains à 40 centins par mille, cela me permettra de faire une réduction de \$418,000 sur les dépenses d'exploitation, soit une réduction totale de \$513,000. J'ai l'intention de traiter le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard de la même manière. Le personnel de ce chemin de fer est de 292 employés. J'ai l'intention de diminuer le nombre de ces employés de 20, et de réduire le service des trains de 3,756 milles; en enlevant un train entre Summerside et Charlottetown, et en réduisant le train d'embranchement du Cap Traverse, de quotidien qu'il est, à trois fois par semaine. Cette réduction de 20 sur le personnel, comme je l'ai déjà dit produira une économie de \$9,200, laquelle ajoutée à la réduction des frais de service de train, de \$9,300, fait une réduction totale dans les dépenses de \$18,500. Le trafic sur ce chemin est très peu considérable. Il y a un steamer express entre Charlottetown et Summerside qui transporte très peu de passagers, et presque jamais de fret. A l'automne les chars de fret sur l'Île sont assez bien employés, mais durant les autres parties de l'année, ils n'ont pas grand'chose à faire. Depuis la construction de ce chemin en 1875-76, la perte moyenne a été de \$80,607 par année, et je crois qu'il serait bien difficile de réduire considérablement cette perte. La perte la plus sérieuse a été subie en 1882-83, et s'élevait à la somme de \$106,637.

M. MILLS (Bothwell): J'observe que la réduction des hommes sur la ligne principale est de cinq pour cent et qu'elle est de dix pour cent sur le chemin de l'Île. Le ministre pourrait peut-être expliquer pourquoi il y a un pourcentage plus élevé sur le chemin de l'Île.

M. HAGGART: Je ne saurais rendre exactement compte du pourcentage comparé. Le personnel employé sur l'Île est de 292 et la réduction est de 20.