

chemin de fer du Grand-Tronc, qui a son terminus à Portland, qui est complètement équipé et outillé pour expédier le grain en Europe, va lui donner du grain à transporter à Saint-Jean? Va-t-il construire à cet endroit un monument dans le genre de l'élévateur qu'il y a à Halifax?

Je dois dire qu'à une certaine époque, j'ai aussi péché sous ce rapport. Nous transportions du grain à cet élévateur à des prix qui ne payaient pas l'huile des roues pour le trafic local. Est-ce pour le plaisir de transporter le grain par cette voie qu'il veut dépenser \$440,000?

Sir CHARLES TUPPER: A 250 milles plus loin.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: La distance est la même qu'auparavant.

M. HAGGART: C'est très bien. Si l'Intercolonial dans les provinces maritimes donnait un surplus, j'irais aussi loin que l'honorable ministre pour demander que ce surplus fût consacré à améliorer l'Intercolonial et dépensé dans les provinces maritimes. La province de l'Ontario et les autres parties du Canada admettent depuis longtemps que la meilleure administration de l'Intercolonial est d'équilibrer les revenus et les dépenses. Personne ne désire verser dans le trésor de l'Etat l'argent prélevé sur les provinces maritimes; mais quand on en arrive à demander une dépense à compte du capital, de \$990,000, pour l'exercice courant, le peuple dit qu'il est temps de crier: "Haïte!" Il ne veut pas de cette nouvelle dépense. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) un membre du gouvernement, a protesté comme moi contre l'idée de prendre encore \$1,000,000 dans le trésor pour ce chemin de fer.

J'é crois connaître aussi bien que l'honorable ministre des Chemins de fer tout ce qui se rapporte à l'Intercolonial, et lorsqu'il s'agit de voter les crédits, j'aurai occasion de discuter avec lui l'administration de ce chemin de fer lorsque j'étais ministre et l'administration actuelle. Il était complètement dans l'erreur l'autre jour, lorsqu'il a prétendu que pour accuser un surplus, des dépenses qui auraient dû être faites avant le 1er juillet, auraient été renvoyées à plus tard, et que lorsqu'il est arrivé au ministère, il a été obligé de tout remettre en ordre et que c'est ce qui explique l'énorme différence entre les dépenses, sous mon administration et la sienne.

Il pourrait dire avec autant de vérité qu'il fait toutes les dépenses pour réparations cette année, et met tout ce qu'il peut au compte du capital, sans s'occuper du déficit de cette année, afin d'avoir un état favorable à montrer quand viendront les élections dans un an ou deux. Pour le présent, peu lui importent les critiques; il est prêt à faire toutes les dépenses et à les mettre au compte du capital, pourvu que

M. HAGGART.

lorsque viendra le temps, d'en appeler au peuple, il puisse se vanter du plus fort surplus qui ait jamais été réalisé sur l'Intercolonial.

Je ne comprends pas le système qu'il a adopté à propos de ces dépenses; elles devraient être mises au compte du prochain exercice, puisqu'elles ont été faites au commencement de l'exercice courant. Les revenus des deux années qu'il mentionne ont été plus élevés que les dépenses, de sorte qu'il ne devrait avoir rien à dire. Il semble prétendre que les dépenses faites durant la première période aurait dû être faites à une certaine période de l'année, et il cherche à justifier ses propres dépenses en disant que dès sa première année, il a remis les choses dans leur état normal, en faisant ces dépenses en temps et lieu. J'ai des doutes sur ce point. Quand j'avais la direction de l'Intercolonial, je n'ai donné instruction à aucun employé de faire ce qu'il prétend. Mes instructions étaient de rendre le chemin de fer le plus efficace possible, de voir à ce que le matériel ne se détériorât pas, et à ce que la ligne fût bien équipée.

Je suis surpris des dépenses considérables qui se font actuellement pour l'acquisition de nouvelles voitures, car sous mon administration, les fonctionnaires n'avaient fait savoir qu'elles n'étaient pas nécessaires. Ils ne disaient que si des arrangements étaient faits pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, il y avait un tel excédent de matériel sur l'Intercolonial, qu'il ne serait pas nécessaire d'acheter une seule voiture à voyageurs, ou une seule locomotive. C'est sur cela que je me basais pour déclarer devant le comité que pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal je ne calculais pas dépenser plus de \$1,500,000. Je n'aurais jamais songé à dépenser \$5,000,000 pour ce raccourcement entre Sainte-Rosalie et Montréal.

Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas fait comme les autres compagnies de chemin de fer qui entrent à Montréal, — s'assurer l'usage de la voie du chemin de fer du Grand Tronc pour l'Intercolonial, et acquérir les termini en payant en proportion de l'usage que vous ferez de sa voie? C'est ainsi que font les autres chemins de fer, et cet arrangement est raisonnable. Le chemin de fer du Grand Tronc est disposé à s'entendre avec lui sur cette base. J'aurais pu le conclure moi-même avec le chemin de fer du Grand Tronc, et nous aurions pu savoir du Delaware et Hudson, du Vermont Central et des autres lignes qui pénètrent dans Montréal, ce qu'elles paient au chemin de fer du Grand Tronc pour ce privilège. Toutes ces compagnies paient en proportion de l'usage qu'elles font de la gare du chemin de fer du Grand Tronc. C'est le même système qui est suivi dans toute l'Amérique du Nord, et le ministre aurait pu facilement savoir ce que cela lui aurait coûté. Les em-