

seignements que nous avons, et je vois que le déficit de l'Intercolonial cette année est de \$209,978 et qu'on a dépensé à compte du capital \$252,756 sur cette île qui a été si négligée sous le rapport des communications par chemin de fer que la Confédération devait lui donner.

Une VOIX : Où en est le tunnel ?

M. HAGGART : Nous n'en entendons guère parler, à présent. La dépense à compte du capital est de \$17,541, et à compte du revenu, de \$72,468, en dépit des améliorations qu'on a exigées du ministre des Chemins de fer et du ministre de la Marine et des Pêcheries pour raccourcir le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, adoucir les pentes, amoindrir les courbes, etc.

Pendant que l'honorable ministre lisait mon rapport, j'ai remarqué un sourire sur ses lèvres, lorsqu'il est arrivé au passage indiquant qu'une dépense de \$20,000 a été faite pour raccourcir la ligne de 2,000 pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Pas tant que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un tout autre chemin de fer.

M. HAGGART : Mon honorable ami me fait remarquer que c'est 3,000 pieds, et les pentes ont été augmentées de 83 pieds qu'elles étaient avant à 103 pieds qu'elles sont maintenant. Le ministre a promis que lorsque les travaux seront terminés, les pentes ne dépasseront pas la moyenne de l'Intercolonial qui est de 52 pieds. On a aussi redressé les courbes d'environ un dixième de degré. Je crois que la plus forte était de 8 degrés et qu'elle est actuellement de 8:40.

Je regrette de constater qu'en dépit de ces améliorations sur l'Île du Prince-Edouard, les dépenses ont excédé les revenus de \$72,468, soit un déficit total pour tout le réseau de l'Intercolonial de \$552,000. Cela augmente d'autant les dépenses que nous avons à faire sur le chemin de fer du Drummond pour amener l'Intercolonial jusqu'à Montréal; et l'honorable ministre a la consolation de se dire que le Canada se montre généreux envers les provinces maritimes, car après avoir dépensé des sommes considérables pour construire ce chemin, qui ne paie pas l'intérêt sur le capital, il donne en plus la somme de \$552,000.

Mais tout cela n'est rien comparé à ce que l'honorable ministre propose de faire; il demande pour l'an prochain un crédit de \$990,000, à être pris à même le capital, pour redresser davantage la voie de l'Intercolonial, et adoucir les courbes et les pentes, et \$440,000 pour donner de meilleurs terminus à Saint-Jean.

Quand j'étais ministre des Chemins de fer, l'opposition me vouait aux gémonies pour l'achat de la propriété Harris destinée à donner plus de commodités dans ce port, mais mes iniquités pâlisseraient en présence de celles du ministre actuel. Il soigne ses amis et ses favoris de Saint-Jean; il se propose de transporter le grain et les produits de l'ouest à Saint-Jean, via Moncton; il va faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a déjà un élévateur à l'ouest de ce port et qui fait actuellement tout le trafic du grain entre Montréal et Saint-Jean.

Il va faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et transporter le grain via Moncton, sur un parcours plus long de 254 milles. Comment va-t-il arriver à cela? Où va-t-il se procurer son grain? Va-t-il l'avoir du chemin de fer du Grand-Tronc? Le Grand Tronc a tout intérêt à expédier le trafic à Portland. Quels superbes arrangements il a faits! Il se propose d'avoir du grain et du trafic à Montréal pour l'expédier à Saint-Jean et à Halifax, et il donne à la compagnie rivale un avantage de 400 milles entre Montréal et Halifax.

Voilà le bel arrangement qu'il a conclu. Cela me rappelle ses calculs à propos des bénéfices que le chemin devait faire. Ces calculs avaient été faits avec beaucoup de soin, par lui et son sous-ministre; et où sont-ils? Nous pensions au moins les trouver dans les "Débats," mais dans l'édition revisée, ils ont été enlevées; il n'en reste pas même de traces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député, je n'ai pas saisi la dernière partie de la phrase.

M. HAGGART : Je dis que l'honorable ministre avait fait de longs calculs sur les bénéfices que nous devons retirer de la construction du chemin entre Lévis et Montréal; ces calculs faits par lui ou par le sous-ministre, donnaient l'augmentation du fret et des passagers. Je me rappelle parfaitement qu'il a communiqué le résultat de ces calculs à la Chambre, mais en relisant son discours dans les "Débats" je ne les retrouve plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'ils ne s'y trouvent pas, je ne suis pas responsable de l'omission.

M. HAGGART : Je dis simplement ce qui en est. Il a peut-être oublié de communiquer ses chiffres aux sténographes. Il y a assurément quelque chose. Il serait utile d'avoir ces chiffres, pour les comparer aux résultats. Il y a une dépense de \$440,000 pour un élévateur dans le port de Saint-Jean. Je demande encore une fois à l'honorable ministre où il va se procurer du grain. Le chemin de fer Canadien du Pacifique possède un élévateur à cet endroit et il ne s'en sert pas. S'imaginer-t-il que le