

pas en mesure de préciser les renseignements contenus dans ce rapport. J'ai longuement débattu la question avec l'ingénieur en chef du ministère, M. Butler, et je le répète, il a promis de me transmettre certains renseignements au sujet de la construction de ce tunnel.

Je comptais l'avoir sur le bureau de la Chambre, ou en ma possession, avant le commencement du présent débat, mais mon espoir a été déçu.

Il est une autre question qui se présente ici, celle d'un service de bacs transbordeurs. On entend dire parfois que toute la difficulté pourrait être résolue par l'établissement d'un service de bacs à vapeur qui effectueraient la traversée des wagons, comme cela se fait à Détroit. Sans doute, la distance est beaucoup plus grande dans le cas actuel, mais toute la différence serait dans le surcroît des frais de transport et dans l'immobilisation du capital engagé durant le laps de temps beaucoup plus long absorbé par le passage du détroit.

En outre, il serait nécessaire d'élargir la voie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, qui n'est pas normale, et de remplacer le matériel roulant actuel par un matériel adapté à la voie de largeur normale, ce qui occasionnerait des frais considérables. On se rend compte à l'instant que dans le cas dont nous nous occupons la dépense serait augmentée de toute la somme nécessaire pour opérer la transformation du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard en chemin de fer à voie de largeur normale. Le raccordement ne saurait être effectué par voie ferrée sans faire entrer en ligne de compte les frais de l'uniformisation des voies de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Les deux voies doivent être faites de la même largeur, c'est-à-dire que la voie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard devra être portée à la largeur normale, et dans le calcul des frais de raccordement des deux voies, soit par bacs transbordeurs, soit par tunnel, il y a lieu de tenir compte de cette dépense. Je ne suis pas prêt à déclarer que le Gouvernement devrait s'engager dans cette entreprise sans l'avoir au préalable examinée à fond.

On a fait allusion au raccordement effectué entre le chemin de fer canadien du Pacifique à Vancouver et la tête de ligne de son embranchement à Victoria. Mais les conditions sont ici bien différentes. Les bateaux du Pacifique-Canadien quittent Vancouver à destination de ports transpacifiques et font escale à Victoria; au retour, en route pour Vancouver, ils font encore escale à Victoria. Ce sont là deux ports maritimes qu'on aurait plutôt raison de comparer à Saint-Jean et Halifax, bien que même cette comparaison laisse à désirer. La compagnie du Pacifique-Canadien a trouvé une solution à ce problème des transports, et il n'est pas probable qu'elle modifie ses plans à cet égard. Mais en présence

M. GRAHAM.

d'un problème de transport de moindre difficulté, comme celui qui se présente à l'île du Prince-Edouard, je pense que même les administrateurs du Pacifique-Canadien se feraient payer aussi cher le service rendu. Je ne crains pas de faire la comparaison entre l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien, au point de vue du service fourni, en quelque partie du continent que ce soit.

Ce n'est point ici une question dont on soit libre de se débarrasser à la légère, comme étant de peu d'importance. Je n'y vois pas matière à rire, comme m'en a accusé un honorable membre; je la considère sérieuse. Je ne sais pas qu'il ait été rien dit en vue de capter des votes. C'est une question pratique, étrangère à la politique. Il est de l'intérêt du Canada, et il est de notre devoir, à cause du pacte de la confédération, et aussi des besoins de l'île du Prince-Edouard, comme partie intégrante du Dominion, de chercher à établir des moyens effectifs de communication entre l'île et la terre ferme. D'autre part, il est du devoir du Gouvernement, à mon avis, il est du devoir de tout gouvernement, quand même cette question aurait été sur le tapis depuis nombre d'années, de s'enquérir avec soin, et je suis persuadé qu'aucun gouvernement ne songe à traiter cette question à la légère. Aussi, convaincu comme je le suis que c'est là une affaire qui mérite notre sérieux examen, je prie l'honorable député, maintenant qu'il a atteint son but, qui était de faire connaître à la Chambre la situation des choses et de provoquer une discussion là-dessus, de retirer sa motion pour le moment, jusqu'à ce que le Gouvernement ait recueilli de plus amples renseignements.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai qu'une observation ou deux à faire. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), a signalé le très grand avantage que se serait assuré le pays en différant la construction du tunnel. Ce tunnel, dit-il, peut être percé aujourd'hui à bien meilleur compte qu'on n'aurait pu le faire il y a dix, douze ou quinze ans. Encore un peu et l'honorable ministre nous aurait fait observer que, par suite de mouvements géologiques lentement effectués, l'île du Prince-Edouard finirait par se souder à la terre ferme et que le pays, en s'abstenant d'agir jusqu'à ce que cette éventualité se produise, s'épargnerait la forte dépense entraînée par la construction du tunnel. Il n'est pas probable qu'un tel raisonnement soit de nature à plaire aux habitants de l'île du Prince-Edouard; mais il est possible que cette inaction notoire du Gouvernement en ce qui regarde le percement du tunnel aboutisse à un retard aussi prolongé.

Le ministre a signalé la forte dépense faite par le Gouvernement, \$84,000, pour le maintien en activité d'un de ces steamers durant l'hiver; et si j'ai bien compris, dans cette somme, se trouvent inclus les frais d'exploitation du steamer, non seulement du-