

Tarif régulier pour le transport des céréales par chargements de wagons, entre Tignish et Saint-Jean, 26 cents les 100 livres; distance, 428 milles.

De Tignish à Halifax, 23 cents les 100 livres; distance, 809 milles.

De Tignish à Sydney, 26 cents les 100 livres; distance, 380 milles.

Considérant que la province de l'île du Prince-Edouard, qui est partie du Dominion, est obligée de contribuer sa part complète des frais d'exploitation de tous les chemins de fer et steamers de l'Etat, ou subventionnés par l'Etat, en conséquence, elle devrait jouir de l'égalité des privilèges, mille pour mille, avec les autres provinces, sur tout tels chemins de fer et steamers, sans compter naturellement les frais supplémentaires pour les transbordements des wagons aux steamers et *vice versa*;

La Chambre de commerce maritime est d'avis que le Gouvernement soit et est par les présentes prié de proportionner ainsi les trois transports distincts du service de l'île du Prince-Edouard au service d'entier parcours des autres provinces avec lesquelles elle est en concurrence;

La Chambre de commerce maritime décide encore que l'égalité de traitement avec les autres provinces du Canada doit être accordée à l'île du Prince-Edouard sous le rapport des tarifs de fret sur les importations et les exportations des ports étrangers.

C'est tout ce que nous demandons, monsieur l'Orateur, et notre demande paraît être équitable; c'est aussi ce qu'en pensaient les hommes d'affaires des Provinces maritimes. Je ne crois pas que nous sommes trop exigeants. Je ne vois pas pourquoi l'Intercolonial ne devrait pas maintenir ce service de communications maritimes et terrestres. L'opération ne sera peut-être pas profitable. Les recettes ne seraient pas aussi élevées qu'à présent si le tarif était réduit; il est tout de même possible qu'elles le soient, car en toute probabilité le mouvement des marchandises s'accroîtrait sur le chemin de fer de l'île et sur l'Intercolonial. Mais même sans cette augmentation possible, nous ne devrions pas être moins bien traités que les autres provinces.

Le Cap-Breton est une île aussi, et il bénéficie en raison des distances des mêmes tarifs que la terre ferme. Je sais que le détroit de Canso n'est pas aussi large que le détroit de Northumberland, mais je ne vois pas la différence. S'il y en a, cependant, je vois que l'île Vancouver, séparée de la terre ferme par le détroit de Georgie, est placée sur le même pied d'égalité que celle-ci au point de vue des tarifs de transport, et ce par un corps sans âme dit-on, le Pacifique-Canadien. On prétend que les corporations ne se laissent pas guider par le sentiment; c'est dire que dans ce cas-ci le Pacifique croit agir équitablement, et je suppose qu'il obéit à un principe d'affaire. Donc si le Pacifique accorde aux insulaires de Vancouver le même tarif de voyageurs et de marchandises qu'aux populations de la terre ferme à l'est des montagnes Rocheuses,

M. J. J. HUGHES.

ses, du moins jusqu'à Winnipeg, je ne vois pas de raison valable qui empêche le Gouvernement, qui exploite une ligne de chemin de fer sur la terre ferme et sur l'île du Prince-Edouard de placer celle-ci sur un pied d'égalité avec le continent.

Monsieur l'Orateur, j'ai dit pourquoi il serait avantageux de changer le nom du chemin de fer. Nous ne sommes plus, je le répète, une simple colonie, nous sommes une fédération de provinces, et le chemin de fer de l'Etat ne doit pas donner une fausse idée de notre existence réelle, géographique et historique. J'ai démontré qu'il ne doit pas y avoir une comptabilité séparée pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et le chemin de fer de l'Intercolonial, ou Lien si cette différence doit subsister, il ne doit pas y avoir de favoritisme. Toutes les marchandises en destination de l'île devraient être transportées sur le chemin de fer de l'île, et celui-ci devrait pouvoir faire toutes les recettes qui lui reviennent, quand la distance est plus courte que sur l'Intercolonial par voie de Pictou.

Je dis de plus qu'une seule branche de l'administration devrait posséder, exploiter et maintenir le service de communications sur le détroit de Northumberland. Pour les raisons que j'ai indiquées, le service serait moins compliqué et moins dispendieux. J'ai la conviction qu'une commission d'hommes pratiques qui étudierait ce plan l'adopterait, et l'exécuterait le plus tôt possible.

M. A. MARTIN: Je regrette que la Chambre soit si déserte, quand l'honorable député de King (J. J. Hughes) l'a saisie d'un sujet si important. Je regrette de voir si peu de ministres à leurs sièges; je regrette surtout l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries et du premier ministre. Il s'agit d'une question considérable et pour l'île du Prince-Edouard et pour tout le pays. Je ne puis pas critiquer le fond de la question telle que l'a exposée l'honorable député, mais je doute que la forme de sa résolution atteigne l'objet qu'il vient de demander. Je ne vois pas que changer le nom du chemin de fer de l'Intercolonial puisse réduire les tarifs de transport dans l'île du Prince-Edouard. Je suppose que l'administration a beaucoup d'argent à dépenser, et je crois, après sérieuse réflexion, qu'il faudrait \$250,000 pour changer le nom du chemin de fer de l'Intercolonial sur toutes les voitures de cette ligne. Même quand elle aura accompli ce prodigieux exploit d'appeler le chemin de fer Intercolonial, le chemin de fer Interprovincial, je ne vois pas encore quel en serait l'effet sur ces trafics de marchandises exorbitants dont l'honorable député, je le constate avec orgueil, commence à réaliser l'existence. Il ne s'en était jamais encore aperçu. Je ne l'ai jamais entendu élever la voix contre le maintien de ces tarifs excessifs par le Gouvernement, mais à présent, il est plus éclairé. Il a toujours été bien tran-