

augmenté ce dernier tarif alors qu'il peut avoir complètement la haute main sur tout le service. Je tiens à déclarer que le Gouvernement n'a certainement pas rempli ses obligations—ce qu'il continue de faire—à l'endroit de la population de l'île du Prince-Edouard, et qu'il commet une injustice flagrante en augmentant durant l'hiver le tarif de transport entre cette île et la terre ferme. Tout cela dépend du Gouvernement, et les citoyens sont obligés de payer, durant l'hiver, des prix plus élevés que ceux qu'on leur demande d'acquitter en été alors qu'une compagnie particulière peut faire cette navigation. Quant à l'état de choses qui existe aujourd'hui, il n'est pas changé et les gouvernements qui se sont succédés n'ont pas agi de bonne foi à l'égard de la population de cette province en cherchant à y remédier. Dans le pacte fédéral, il y avait une stipulation arrêtant que le Dominion devait établir en notre faveur ce lien qui unissait l'île aux autres provinces; peu nous importe que ces gouvernements-là aient rempli cette promesse d'une façon ou d'une autre, du moment qu'ils peuvent invoquer l'excuse de tous les efforts possibles qu'ils auraient fait pour faire disparaître l'état de choses dont on se plaint. L'honorable député de Pictou a parlé du transport de longue et de courte distance, et il s'est fait l'apologiste du Gouvernement en invoquant comme raison que le prix de transport pour une longue distance, à l'île du Prince-Edouard, sur les marchandises expédiées à l'ouest n'est pas aussi raisonnable que celui qu'on réclame sur les articles expédiés de l'ouest.

Ainsi que le faisaient ressortir certains membres de la gauche, les prix de transport de Montréal à Halifax, à Saint-Jean et à Sydney ne sont que le tiers de ceux exigés pour le transport de marchandises entre Tignish et Sydney, entre Halifax et Saint-Jean; pourtant la distance dans le premier cas est de deux à trois milles plus grande. J'appellerais l'attention de l'honorable député de Pictou sur la différence des prix de transport sur un long parcours de l'île du Prince-Edouard à un point appelé Myrtle, localité située 400 milles à l'est de Toronto, et dont la distance entre ces deux points dépasse celle de Montréal à Halifax de 300 milles environ. Le tarif de transport de Montréal à Halifax est de 9 cents par 100 livres, tandis que pour un parcours de longue distance de l'île du Prince-Edouard à Myrtle le taux de transport est de 4 cents par 100 livres. Il doit donc exister un vice radical dans tout cela puisque l'on exige pour un parcours de longue distance de l'Est à l'Ouest un taux de 40 cents par 100 livres, alors que pour un parcours semblable on ne réclame pour le transport des marchandises de Montréal à nos ports maritimes que 9 cents par 100 livres, et cependant ces produits-là viennent faire concurrence à nos propres articles sur le marché. L'honorable député dit qu'on ne peut surmonter toutes

les difficultés qui résultent de la possession par l'Etat d'une ligne de chemin de fer. Mais nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons offert une solution de cette difficulté, et cela à maintes reprises; nous avons proposé de confier à une commission l'exploitation de l'Intercolonial, ce qui nous aurait permis d'obtenir justice grâce au remaniement des taux exigés. Nous avons demandé à maintes reprises, au cours de cette session, que ce chemin de fer de l'Etat fût placé sous l'autorité des commissaires des chemins de fer. C'était là, de l'avis de plusieurs membres de la gauche, une condition essentielle pour le remaniement des tarifs, afin d'établir un tarif semblable à celui actuellement en vigueur sur toutes les autres lignes qui dépendent de cette commission.

Si j'étudie le projet de résolution déposé par l'honorable député de King (M. Hughes) je constate, ainsi que je l'ai dit, qu'il ne contient rien de nouveau; il s'agit, en effet, de ce que nous avons soutenu et défendu ici même durant des années, ce que les chambres de commerce des Provinces maritimes ont demandé, dans leurs pétitions, au Gouvernement de faire.

Quant à la première partie de la résolution proposée, c'est-à-dire qu'on change le nom de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard en celui de chemin de fer interprovincial, je ne vois en quoi cela pourrait favoriser ou aider la population de cette province, ni servir au remaniement des tarifs de transport, ni faire disparaître ce dont se plaint la population depuis nombre d'années. Quant au système de tenue des livres, il me semble que cela importe peu après tout au point de vue où je me place. Si le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard se trouvait relié réellement à la terre ferme par un tunnel, il pourrait soutenir la comparaison avec n'importe quelle section de l'Intercolonial, parce qu'il serait le plus grand débouché que ce dernier pût avoir. On verrait affluer les produits de toutes les parties de l'île à un centre, le matériel roulant du chemin de fer de cette province serait constamment employé, et cela servirait à la distribution des produits ainsi réunis par l'Intercolonial. Ce chemin de fer de l'île du Prince-Edouard fournirait un trafic immense à l'Intercolonial; cette voie ferrée aura son importance très appréciable dans le volume de marchandises qui seraient transportées à l'Intercolonial qui en bénéficierait grandement. Sous ce rapport, je ne crois pas qu'on puisse se disputer.

La dernière question—et c'est la plus importante que mentionne le projet de résolution présenté par l'honorable député—c'est que le service de bacs de passage dans le détroit de Northumberland devrait être sous la direction du département des Chemins de fer; l'idée est excellente, mais elle n'est pas nouvelle. Il y a des années et des années qu'on demande cela. On nous a parlé des bévues commises par différents