ment de la Marine et des Pêcheries possède et exploite un bateau de passage en hiver, la saison la plus difficile de l'année. La compagnie de navigation à vapeur possède et exploite des bateaux de passage en été, quand le service est moins dispendieux et plus rémunérateur, et le fait à la satisfaction du public. Deux départements de l'administration et une compagnie privée sont mis à contribution pour cette entreprise; c'est une exploitation à trois.

J'ai la certitude que si c'était à recommencer, on n'emploierait pas ce mode aujourd'hui. Aucune direction pratique ayant un chemin de fer à exploiter sur les deux rives du détroit et nécessitant l'usage de bateaux passeurs—c'est compris dans la Constitution—ne continuerait l'emploi de cette méthode une minute de plus qu'il ne faut. Le Pacifique-Canadien, ou le Grand-Tronc, ou le Canadian-Northern placés dans la même position, c'est-à-dire forcés de maintenir un service de communications en vertu de leur loi organique, le maintiendraient certainement en été après l'avoir exploité en hiver, et le motif qui aurait animé une corporation de chemin de fer, suffirait dans mon opinion à inspirer un gouvernement.

Une autre raison, c'est que le département de la Marine et des Pêcheries n'est pas et ne sera jamais une administration voiturrière de transport; ce n'est pas sa besogne. D'un autre côté, le département des chemins de fer est institué spécialement dans ce but. C'est avant tout un voiturier, et il est plus en état que tous les autres départements de l'administration d'entreprendre les transports. Les choses seraient grandement simplifiées en confiant le maintien de ce service l'année durant à un même département. Par exemple, les capitaines et équipages pourraient être transférés immédiatement d'un groupe de navires à un autre, sans interruption de service ni délai. Présentement, le ministère de la marine est obligé de garder ses capitaines et principaux officiers du bord en disponibilité pendant que les steamers de la compagnie de navigation sont en service, afin de les avoir à sa disposition à la reprise de ses affaires.

La compagnie de navigation est également obligée de maintenir son personnel pendant les mois d'hiver. C'est un surcroît de dépenses à la charge de l'Etat ou de la compagnie.

Un autre désavantage sérieux, c'est qu'il est réellement impossible dans les circonstances actuelles du transport entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard, d'obtenir des lettres de voitures pour le transport direct des effets entre le lieu d'origine et le lieu de destination, et de savoir exactement à l'avance le prix du voiturage. Il se présente toujours des suppléments de frais plus ou moins élevés qui gênent le cours des affaires et sont très ennuyeux. De plus, il est presque impossible

de fixer la responsabilité sur le département ou sur la compagnie en cas de perte ou d'avarie des objets en transit, car ils se renvoient mutuellement le blâme, de sorte que les gens du-commerce qui ont eu à subir l'expérience, ayant rencontré des difficultés presque insurmontables à se faire rendre justice, préfèrent ne pas réclamer, à moins d'un fort montant, à cause des obstacles et des délais. Si tout le transport à cet endroit était laissé à la charge d'un département de l'administration, ces difficultés n'existeraient pas, et nous aimerions voir ce service sous la direction du ministère des Chemins de fer.

Les tarifs de marchandises dans les deux directions entre l'île et la terre ferme sont beaucoup plus élevés qu'ailleurs, quelque fois plus du double, et dans ces conditions, il nous est impossible de soutenir la concurrence avec les expéditeurs plus avantageux. Nous ne devrions pas être traités de la sorte simplement parce que notre province est une île. Nous contribuons notre quote-part au perfectionnement des facilités de transport de tout le pays, à l'établissement des grands ports océaniques sur l'Atlantique comme sur le Pacifique, et cependant, quand nous avons l'occasion de nous servir de ces moyens de transport, nous sommes obligés de payer plus cher que nos autres concitoyens canadiens.

En effet, les gens du commerce des Provinces maritimes, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, qui connaissent notre situation, se sont réunis pour en conférer, et se sont exprimés aussi énergiquement que les insulaires sur la question. Je ne saurais peut-être mieux faire que de lire la résolution de la chambre de commerce maritime, adoptée à sa 13e réunion annuelle, à Saint-Jean, l'été dernier. Je répète que ces personnes connaissent la situation telle qu'elle existe, et n'ont d'autre motif, en exprimant leur opinion, que de voir justice rendue également à tous les Canadiens. La résolution est ainsi conçue :

Considérant que le commerce de l'île du Prince-Edouard souffre depuis plusieurs années d'un sérieux désavantage, à cause des difficultés qu'offre la navigation, et du prix excessif du transport des marchandises nécessités par l'imposition de trois tarifs différents sur trois différents transports entre les endroits de la terre ferme et les endroits sur l'île;

Considérant que les tarifs dans les deux directions entre l'île et la terre ferme sont tout à fait disproportionnés à ceux qui règnent entre Montréal et l'est, comme l'indique le tableau suivant:

De Montréal à Saint-Jean, 9 cents les 100 livres, plus 1½ cent pour les frais d'élévateur; distance, 735 milles.

De Montréal à Halifax, 9 cents les 100 livres, plus 1½ cent pour les frais d'élévateur; distance, 832 milles.

De Montréal à Sydney, 16½ cents les 100 livres; distance, 977 milles.