

cents ; 7e classe, 33 cents ; 8e classe, 33 cents. De Toronto à Charlottetown par Pictou, on exige : 1re classe, 74 cents ; 2e classe, 64 cents ; 3e classe, 55 cents ; 4e classe, 46 cents ; 5e classe, 38 cents ; 6e classe, 36 cents ; 7e classe, 28 cents et 8e classe, 28 cents. La différence au préjudice du chemin de fer de l'île est donc de 12 cents pour la 1re classe, de 11 cents pour la 2e classe, de 9 cents pour la 3e classe, de 8 cents pour la 4e classe, de 6 cents pour la 5e classe, de 6 cents pour la 6e classe, de 5 cents pour la 7e classe et de 5 cents pour la huitième classe.

Les administrateurs de chemins de fer et les hommes d'affaires diront peut-être qu'en faisant passer par Pictou les marchandises expédiées à Charlottetown, on retranche un déplacement tandis qu'en les rendant à destination par la voie de Summerside, il faudrait les mettre une fois de plus dans les wagons, obligation dont il y a lieu de tenir compte.

Mais cela n'explique pas l'écart considérable qui existe entre les tarifs que j'ai mentionnés. Examinez ce qui a eu lieu pour d'autres marchandises soumises aux mêmes déplacements. Pour les denrées destinées à Georgetown ou à Souris, il y a encore un écart considérable entre les tarifs, bien que la manutention soit la même. Qu'on me permette de mentionner les chiffres. De Toronto à Georgetown par Pointe-du-Chêne et Summerside : 1re classe, 92 cents ; 2e classe, 80 cents ; 3e classe, 69 cents ; 4e classe, 57 cents ; 5e classe, 47 cents ; 6e classe, 44 cents ; 7e classe, 35, et 8e classe, 36 cents. De Toronto à Georgetown par Pictou et Charlottetown ; 1re classe, 86 cents ; 2e classe, 75 cents ; 3e classe, 64 cents ; 4e classe, 54 cents ; 5e classe, 44 cents ; 6e classe, 42 cents ; 7e classe, 33 cents, par 100 livres. Soit une différence, au détriment du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard pour la même manutention et le même travail, de : 6 cents pour la 1re classe ; de 5 cents pour la 2e classe ; de 5 cents pour la 3e classe ; de 3 cents pour la 4e classe ; de 3 cents pour la 5e classe ; de 2 cents pour la 6e classe ; de 2 cents pour la 7e classe et de 3 cents pour la 8e classe, bien qu'il y ait 122 milles de moins de Toronto à Georgetown par Pointe-du-Chêne et Summerside que par Pictou. Et pour Souris, la différence est de 1 cent à 2 de plus, par 100 livres.

A mes yeux, la seule raison qu'on ait, en pareil cas, pour acheminer les marchandises par la voie de Pictou, c'est de permettre à l'Intercolonial d'accaparer presque toutes les recettes et d'en laisser le moins possible au chemin de fer de l'île. Ce n'est pas rendre justice à celui-ci. Bien que le revenu n'y perde rien, le chemin de fer de l'île en souffre assurément puisque les comptes sont distincts et que, lorsque nous demandons des faveurs, on nous rappelle d'une manière ou d'une autre le déficit du chemin

de fer de l'île. Il se peut qu'on ne le mentionne pas chaque fois, mais nous avons à en subir les conséquences. Dans nos entretiens avec les ministres et, très souvent, avec les simples députés, nous les entendons tous se plaindre de ce déficit. Je préfère expliquer ainsi la situation à tout le monde que d'en rendre compte à chaque député ou ministre individuellement.

Voilà l'une des raisons qui me portent à croire que le chemin de fer de l'île devrait faire partie intégrante du réseau des chemins de fer de l'Etat, tant au point de vue de la comptabilité qu'à tous les autres égards. Cela obvierrait à la nécessité où se trouvent les administrateurs de l'Intercolonial à faire ces passe-droit. J'imagine que ces changements de direction leur causent une perte de temps et des tracasseries. Tant que les comptes seront distincts, cette inégalité de traitement sera souverainement injuste envers le chemin de fer de l'île.

M. BERGERON : Si j'ai bien saisi le sens de la proposition de l'honorable député, elle tend à changer les initiales qui servent à désigner l'Intercolonial. Au lieu de nommer ce chemin de fer Intercolonial, il l'appellerait Interprovincial ou d'un autre nom.

M. J. J. HUGHES : Ou le chemin de fer de l'Etat.

M. BERGERON : L'honorable député s'est-il demandé ce que coûterait ce changement ?

M. J. J. HUGHES : Non ; mais j'apprends que le département est obligé d'opérer un changement afin d'empêcher qu'on ne confonde les wagons de l'Intercolonial avec ceux du chemin de fer Illinois-Central.

Je crois qu'on est en train d'opérer des changements dans le moment, et il est probable que la perte de quelques wagons compensera pour ce changement. Le paragraphe suivant de la résolution que je propose est ainsi libellée :

Que le service des communications entre les deux rives du détroit de Northumberland devrait être la propriété du département des Chemins de fer et exploité par lui, en hiver comme en été, tel le service entre les deux rives du détroit de Canso, et tel le service sur le golfe de Géorgie, entre Vancouver et Victoria, que possède et exploite le Pacifique-Canadien.

C'est un étrange service de transport que nous avons entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Si c'était à recommencer, je ne crois pas qu'on établirait de nos jours un service aussi démodé. Il a graduellement grandi en importance depuis la confédération. Le département des chemins de fer possède et exploite environ 1,500 milles de voies de terre ferme sur un côté des détroits et près de 270 milles sur l'île, de l'autre côté de l'eau. Le départe-

M. J. J. HUGHES.