

approchant de rapidité pour le transport des gens entre deux localités.

J'aimerais soulever un autre problème auquel les gens de Dalhousie, au Nouveau-Brunswick, par exemple, sont en butte. Je me trouvais dans la région l'autre jour et une délégation est venue me voir pour me tenir ces propos: "Comment se fait-il que nous soyons obligés de faire en voiture un parcours de près de 20 milles jusqu'à Campbellton pour prendre le train en direction de Montréal? Nous devons verser quatre, cinq, six ou huit dollars pour le voyage en taxi alors qu'El River, situé à quelques milles seulement de Dalhousie, est pourvu d'une station où le train n'arrête pas; à un mille plus loin, il y a une excellente gare où le train pourrait arrêter.

A mon avis, l'application d'un programme d'administration régionale dans bien des régions du Canada, surtout dans des régions comme la mienne, où l'on accorde plus de latitude aux surintendants des diverses villes, aura pour résultat l'amélioration et l'intensification du service. Lorsque les décisions pourront être arrêtées au niveau régional, les gens se sentiront plus libres de présenter leurs problèmes au National-Canadien, et leurs demandes seront étudiées sans tarder et d'un œil favorable.

Cependant, il y a beaucoup de plaintes à l'heure actuelle et lorsque les conseils municipaux se donnent la peine d'adresser des résolutions à Ottawa,—et je dois dire que j'apprécie beaucoup la très prompte attention et la réponse que le ministre a données à cette résolution,—il n'en reste pas moins que nos gens sont mécontents de l'abolition de ce service, de l'abolition des trains. Si cette ligne était utilisée sans produire certains revenus, la politique du National-Canadien se justifierait. Chose curieuse, le National-Canadien n'a pas à s'adresser à la Commission lorsqu'il réduit simplement un service; il ne s'y adresse que s'il veut abolir le service, comme dans le cas de la ligne de 11.6 milles entre Connors et Clair.

C'est pour ces motifs que j'estime que la Commission des transports devrait recevoir des instructions, qu'on devrait tracer une ligne de conduite et déterminer bien clairement que la Commission ne doit pas abolir ces services sans s'assurer qu'il n'existe pas quelque service de rechange, car le but principal de la construction des chemins de fer, à l'époque de la Confédération, était d'assurer qu'il y aurait des transports au Canada pour faire le lien entre l'Est et l'Ouest.

Lors de la Confédération, les provinces Maritimes jouissaient d'un avantage naturel: le transport par eau était peu coûteux. En adhérant à la Confédération, nous avons perdu

cet avantage. A ce mode de transport peu coûteux, qui servait à amener nos produits à nos marchés naturels, les Antilles et les États de la Nouvelle-Angleterre, nous avons dû substituer le chemin de fer, car nos marchés sont devenus les régions centrales du Canada, qui n'ont certes pas fait la fortune des industries des provinces Maritimes.

Le tarif-marchandises continue d'être l'un des principaux obstacles dans les provinces Maritimes, et je suis très heureux de constater que le National-Canadien finit par prendre des mesures en vue de livrer concurrence aux entreprises de camionnage et aux autres modes de transport. Dans certains cas, les taux ferroviaires sont assez bas pour que le chemin de fer puisse même concurrencer, à l'heure actuelle, le transport par eau, comme je l'ai signalé plus tôt.

La construction du canal de Chignectou n'en prend que plus d'importance. Si nous remontons le cours de l'histoire, nous constaterons qu'au moment de la Confédération, il a été très nettement établi par des hommes comme sir Joseph Howe et d'autres encore, qui ont fait entrer les provinces Maritimes dans la Confédération canadienne, qu'ils abandonnaient l'avantage du transport à bon marché par eau qui ne pouvait être remplacé par le transport ferroviaire. A ce moment-là, l'aménagement du canal de Chignectou était plus qu'une simple promesse qui a mené nos ancêtres à se joindre à la Confédération. Nous attendons le canal depuis 1867. J'espère, et je sais même, que l'examen préalable au sujet du canal se poursuivra. Je ne doute pas qu'on commencera les travaux l'année prochaine. J'espère bien qu'il n'y aura aucun obstacle à la construction du canal de Chignectou.

Il ne suffit pas d'attendre, pour fournir le service requis, que la nécessité urgente s'en fasse sentir. Il n'est guère raisonnable, par exemple, de compter qu'un marchand aura toute sa marchandise empilée sur le trottoir avant de faire construire son magasin. Il ne serait pas naturel de s'attendre à posséder dès maintenant toutes les données relatives au mouvement futur sur ce canal. La nécessité de son aménagement se révélera davantage encore lorsqu'il sera construit. Il s'agit d'une des promesses données lors de la Confédération et dont nous attendons toujours la réalisation.

C'est avec satisfaction que je puis dire que le pont de Campbellton à Cross Point sera achevé cette année. Le canal de Chignectou sera construit un jour par quelque gouvernement, et, en tant que député d'une circonscription des provinces Maritimes, j'exhorte le gouvernement actuel d'en être le constructeur. Pourquoi laisser un autre gouvernement