

et agricoles à se joindre au gouvernement dans la discussion de ces questions. Si l'on ne reconnaît pas ce principe, on ne pourra jamais prétendre avoir tenté un effort national véritable en vue de résoudre les problèmes les plus pressants. Je souligne ce point tout particulièrement. On s'écarterait ainsi de la coutume en honneur, mais ce serait une façon pour le premier ministre et son cabinet de donner la preuve, qui a manqué dans le passé, que la démocratie au Canada est réelle et agissante. Cette innovation ne peut avoir que de bons résultats et plusieurs de ces résultats peuvent être excellents.

Je me proposais de parler de la canalisation du Saint-Laurent, mais je ne veux pas empiéter trop longtemps sur le temps de la Chambre. Le premier ministre a déposé la correspondance aujourd'hui et je n'ai pas eu le temps d'en prendre connaissance. Je réserve donc mes remarques sur cette question. Je m'étais proposé aussi de parler de la direction des affaires au Canada, mais je remets aussi à plus tard mes remarques sur ce sujet.

Je ne peux cependant, passer sous silence le problème du camionnage dans la province de l'Île du Prince-Edouard. Je signale au premier ministre l'état de choses qui règne dans cette région qui lui a donné asile jadis, ainsi qu'au ministre de la Défense nationale (M. Ralston) qu'elle héberge actuellement et aux honorables députés des comtés de Queens et de Kings. Je veux parler de la situation actuelle des cultivateurs de cette région au sujet de l'écoulement de leurs produits. J'ai dans la main un exemplaire de la charte d'union de la province de l'Île du Prince-Edouard. C'est un décret du conseil adopté à Windsor le 26 juin 1873, que tous les gens de cette province connaissent depuis l'enfance, mais que, chose étrange, je n'avais jamais jusqu'ici entendu mentionner dans cette Chambre. Le député senior de Queens (M. Douglas) n'ignore pas, j'en suis sûr, que les habitants de l'Île du Prince-Edouard ont toujours fondé leurs réclamations sur cette charte d'union quand il s'est agi de résoudre les problèmes du transport.

L'Île du Prince-Edouard a souffert pendant des années de sa situation géographique. Je me rappelle les longs débats soulevés à l'occasion d'un tunnel. On n'a jamais réalisé cet espoir et on ne le réalisera probablement jamais. Mais il me souvient qu'en 1911 sir Robert Borden au cours d'un grand discours qu'il prononçait à Charlottetown affirmait qu'aucun gouvernement n'avait accordé à l'Île du Prince-Edouard un traitement équitable en matière de transport. Il promit alors d'établir un transbordeur et il accomplit sa promesse. Depuis lors, nous n'avons plus

entendu parler de la construction d'un tunnel. L'exploitation de ce transbordeur fut confiée aux Chemins de fer Nationaux, maintenant le National-Canadien, et pendant quelque temps tout alla bien. Puis, la transformation des modes de transport amena dans l'Île du Prince-Edouard, comme dans le reste du pays, l'usage des camions automobiles à moteur à combustion interne, et du fait de la concurrence du camion, le transport des produits de l'Île par rail n'est plus économique pour de courts trajets. Cet état de choses se manifeste partout, mais l'avantage qui en résulte pour les producteurs du sol n'a pas encore atteint les producteurs de l'Île qui ont un grief important contre le National-Canadien exploitant le transbordeur pour l'Etat, et aussi contre le Gouvernement.

Voici ce qui en est. Un producteur qui possède un camion désire vendre sa charge de pommes de terre ou d'avoine ou de quelque autre produit sur la terre ferme, pour en rapporter un chargement de charbon, de bois de construction, de produits ouvrés ou autres. Il peut faire transporter son camion par le transbordeur, mais pas au tarif des automobiles particulières. Il doit payer le transbordement du camion, le prix de transport ferroviaire des pommes de terre, et le transbordement du camion au retour puis le prix de transport ferroviaire du chargement de retour, le prix étant fonction du classement de l'article. Le passage d'un camion de cinq tonnes est de \$12 par traversée pour la seule voiture, soit \$24 pour le voyage complet. Le passage et le fret de trois tonnes de denrées dans les deux sens sont d'environ \$50, me dit-on. Voilà ce qu'il en coûte pour faire franchir neuf milles d'eau à une denrée de troisième catégorie.

Je suis sûr qu'on n'a pas signalé la chose au premier ministre, sans quoi il y aurait remédié il y a longtemps. En tout cas, c'est la première fois que j'en ai entendu parler, et je signale la chose au très honorable représentant et à ses collègues. Que penseraient les gens des autres provinces s'il leur fallait acquitter une pareille somme, équivalant à un droit de douane, pour franchir les limites d'une province adjacente? Puis, songez au système de canaux coûteux que nous avons construits et que nous exploitons, sans que les navires qui les utilisent aient à payer de droit de passage. Quel cultivateur peut subir pareil droit? On me dit que cet état de choses existe depuis des années et qu'il en résulte pour les agriculteurs de l'Île des embarras et des pertes considérables. Cela constitue une restriction du commerce par un service d'Etat.