

Nous, de la partie est de la Nouvelle-Ecosse, sommes absolument dans la même situation que nos honorables amis de l'île, avec cette exception qu'ils ont en plus à traverser le détroit de Northumberland, et à payer les frais additionnels qui résulteront toujours d'un transbordement ou d'un mode différent de transport. Voilà ce qui empêche d'obtenir ces taux d'exportation et de faire un traité avec la compagnie du Grand-Tronc ou celle du Pacifique, pour les endroits où elles ont la haute-main sur les exportations. Le chemin de fer à qui est confié en premier lieu le trafic, est alors, dans une très grande mesure, le maître, et les administrateurs du chemin de fer de l'Intercolonial m'ont dit que la difficulté dont je parle provient en grande partie du fait que c'est sur le parcours de ces deux chemins de fer que naît le trafic, et que par conséquent elles agissent comme elles veulent.

Mais au sujet de la différence dans les tarifs, la réponse que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a donnée l'autre jour à une question posée par mon honorable ami de Queen (M. Martin) montre que ces tarifs ne sont pas la faute du chemin de l'Intercolonial. Par exemple, sur un tarif de 52 cents entre Moncton et Charlottetown, le chemin de fer Intercolonial ne reçoit que 28 cents. Dix cents vont pour le transport à travers le détroit et 14 cents pour le chemin de l'île du Prince-Edouard, ce qui fait que bien que ce chemin de fer ait l'avantage de recevoir 14 cents pour le transport de ces produits, l'importateur est obligé de payer ce prix en vertu de la règle qui régit les transports partout, savoir que c'est le petit parcours qui paie le plus cher.

Mais prétendre que les difficultés dont parle mon honorable ami et son collègue disparaîtraient si le Gouvernement avait une même tenue de livres pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et l'Intercolonial, ou les unissait d'une façon générale, est une prétention que les faits n'appuient pas. Changer le nom d'un chemin de fer ou la méthode de tenir les livres pour les deux chemins de fer, n'évitera pas la nécessité de faire payer les tarifs actuels, si l'on veut subvenir aux frais de transport, et si l'on vous dépose les marchandises au plus bas prix possible au point d'expédition pour traverser le détroit, vous êtes traités de la manière la plus favorable que vous pouvez espérer, parce qu'il vous faudra toujours avoir à payer le coût du transport pour navigation dans le détroit.

La dernière partie de la résolution de mon honorable ami, propose que les steamers deviennent la propriété du département des Chemins de fer et que le service soit fait par lui en été comme en hiver. Un fait bien connu dans l'île du Prince-Edouard, c'est que la compagnie qui transporte les marchandises et les passagers à travers le détroit pendant les mois d'été paie de forts dividendes et est composée,

de même que dirigée entièrement par des habitants de l'île du Prince-Edouard.

Toutes les actions de cette compagnie sont possédées par des citoyens de l'île. Les profits sont si beaux que les actionnaires ne veulent pas en faire connaître le chiffre. Elle ne fait pas preuve d'autant d'esprit public qu'elle devrait, mais le fait qu'elle retire des dividendes devrait être pris en considération dans l'étude de la proposition de mon honorable ami, pour savoir si elle est réalisable.

D'un autre côté, le service des steamers en hiver doit nécessairement coûter très cher, et l'on ne peut pas espérer pouvoir transporter les marchandises sans perte à travers le détroit. Mais cela n'empêche pas, qu'à mon avis, le département des chemins de fer devrait étudier toute la question, et le service des steamers, en été comme en hiver, devrait être fait par le département. Cela n'ajouterait peut-être pas à l'excédent de mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, et peut-être que nos amis de la gauche se plaindraient quelquefois si cet excédent n'était pas aussi élevé qu'il aurait pu l'être autrement. Malgré cela, je crois que le transport des marchandises par steamer à travers le détroit de Northumberland, devrait être confié au chemin de fer intercolonial ou interprovincial et je suis certain que le public supporterait volontiers toute perte que l'exploitation de ce service pourrait causer, car ce serait simplement remplir les conditions posées par l'île du Prince-Edouard lorsqu'elle est entrée dans la confédération.

L'achat de la compagnie qui fait aujourd'hui le service d'été et l'exploitation des steamers du Gouvernement qui font le service d'hiver causeraient nécessairement une grande dépense. Je considère que cette partie de la résolution mérite d'être étudiée par le Gouvernement, et que si elle était mise à exécution cela améliorerait considérablement les moyens de transport entre l'île et la terre ferme.

M. A. A. WRIGHT : Est-ce que tous les transports sont faits pendant l'été par une compagnie particulière.

M. E. M. MACDONALD : Oui.

M. A. A. WRIGHT : Et dans l'hiver lorsqu'il y a perte considérable, le transport est fait par le Gouvernement.

M. E. M. MACDONALD : Oui.

M. A. A. WRIGHT : C'est un bel état de chose.

M. E. M. MACDONALD : Comme mon honorable ami est un de ceux qui veulent construire un tunnel qui servira toute l'année et qui coûtera très cher, je suppose qu'il ne s'opposera pas à cette proposition. Nous devons toujours nous rappeler que le maintien de ce service en été et en hiver, par le