

Monsieur l'Orateur, ce projet de résolution s'explique de lui-même aux yeux de ceux qui connaissent le but que je poursuis et l'état des lieux ; cependant, vu que vous n'êtes pas au fait de la situation qui règne là-bas quelques éclaircissements ne seront pas déplacés.

Le premier paragraphe a trait au nom du chemin de l'Etat. Bien que le nom qu'on donne à une chose ne tire pas à conséquence s'il n'y a pas lieu de craindre qu'on la confonde avec une autre, cependant tout le monde conviendra que le nom d'Intercolonial, appliqué à un chemin de fer qui traverse trois provinces et qui, cela n'est pas improbable, s'étendra peut-être un jour jusqu'aux Grands lacs puis jusqu'au littoral du Pacifique, n'est certainement pas un nom bien choisi. Nous ne formons plus un groupe de colonies, mais une confédération de provinces et notre unique voie ferrée nationale ne devrait pas porter un nom impropre qui donne une fausse idée du rang que nous occupons actuellement. Je me demande si le nom d'Intercolonial serait préférable. Chemin de fer de l'Etat serait peut-être le nom propre.

Nous avons un motif légitime pour changer le nom actuel. L'Intercolonial étant dirigé sous les mêmes initiales que le chemin de fer Illinois-Central, il s'ensuit que des wagons ont été égarés et employés par d'autres chemins de fer et que le Gouvernement canadien les a perdus. A cause de cela, le département a entrepris de changer le lettrage des wagons. Ce qui tend à prouver qu'il est nécessaire d'adopter un autre nom.

Si les deux autres paragraphes du projet de résolution, qui ont beaucoup d'importance à mes yeux, sont bien accueillis par la Chambre et le ministère, celui qui a trait au changement de nom est encore plus important. Depuis que l'île du Prince-Edouard a donné son adhésion à la confédération et forme partie intégrante de la Puissance du Canada, il a été d'usage de considérer le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et l'Intercolonial comme deux réseaux non seulement distincts mais rivaux sous certains rapports. C'est un état de choses qui ne devrait pas exister. Selon moi, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard devrait être une partie intégrante, un embranchement, une ligne tributaire de l'Intercolonial et ne pas être considéré comme une entreprise indépendante. Cela est préjudiciable au chemin de fer de l'île.

Depuis quelques années, le public est d'avis que les recettes de l'Intercolonial devraient au moins contrebalancer les frais d'exploitation. Cette opinion a été exprimée devant le Parlement, dans les journaux et dans toute l'étendue du pays et a été admise, je n'en doute pas, par les administrateurs de cette voie ferrée. D'un autre côté, on semble croire que les recettes du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'ont jamais été et ne sont jamais suffisantes pour faire face aux frais d'exploitation.

On n'a, paraît-il, jamais espéré obtenir ce résultat. Autant que je puis en juger, il s'ensuit qu'on a détourné du chemin de fer de l'île, à son détriment, le trafic qui lui appartenait, pour alimenter l'Intercolonial.

J'ignore si c'est la cause des inégalités de traitement, mais je crois pouvoir démontrer à la Chambre qu'il en existe réellement. Les marchandises confiées à l'Intercolonial à Lévis et à Montréal sont transportées par ce chemin de fer ; et, lorsqu'elles sont destinées à l'île du Prince-Edouard, elles sont rendues à Pictou pour le même prix qui est exigé pour les transporter à Pointe-du-Chêne, bien qu'il y ait 160 milles de plus à franchir dans le premier cas. Cela pourrait s'expliquer au point de vue du chemin de fer, car Pictou est un foyer de distribution et les administrateurs de chemins de fer n'exigent qu'un léger supplément pour transporter les marchandises beaucoup plus loin pourvu qu'elles soient mises dans les wagons, lorsque des lignes rivales desservent le même territoire. Si les marchandises destinées aux différents endroits situés sur l'île du Prince-Edouard traversaient le détroit à Pointe-du-Chêne ou à Summerside, l'Intercolonial les transporterait sur un parcours beaucoup moins long. Mais, vu qu'il les rend à Pictou, il couvre presque toute la distance et le chemin de fer de l'île n'a plus qu'une faible distance à parcourir. Par conséquent, ses recettes sont moindres qu'elles seraient s'il en était autrement.

J'ai les chiffres sous la main et j'en citerai quelques-uns. Les prix du transport de Lévis ou de Montréal à Charlottetown par la voie de Pictou sont exactement les mêmes que les prix du transport à Summerside par la voie de Pointe-du-Chêne ; mais on exige beaucoup moins cher pour rendre à Charlottetown les marchandises qui passent par Pointe-du-Chêne. De Montréal à Charlottetown par Pointe-du-Chêne les prix du transport sont les suivants : 1re classe, 64 cents par 100 livres ; 2e classe, 56 cents ; 3e classe, 45 cents ; 4e classe, 34 cents ; 5e classe, 30 cents ; 6e classe, 28 cents. Pour le transport des mêmes denrées par la voie de Pictou, on exige : 1re classe, 56 cents ; 2e classe, 43 cents ; 3e classe, 39 cents ; 4e classe, 29 cents ; 5e classe, 26 cents ; 6e classe, 24 cents par cent livres. L'écart est de 8 cents pour la 1re classe, de 7 cents pour la 2e classe, de 6 cents pour la 3e classe, de 5 cents pour la 4e classe, de 4 cents pour la 5e classe et de 4 cents également pour la 6e classe, bien qu'il y ait 112 milles de moins à franchir.

Pour le transport à partir des endroits situés à l'ouest de Montréal, de Toronto, par exemple, l'écart est plus grand encore. De Toronto à Charlottetown par Pointe-du-Chêne et Summerside, les prix du transport sont : 1re classe, 86 cents ; 2e classe, 75 cents ; 3e classe, 64 cents ; 4e classe, 54 cents ; 5e classe, 44 cents ; 6e classe, 42