

Leurs intérêts commerciaux sont semblables sous tous les rapports; d'un autre côté, elles se divisent aisément en trois groupes, et le seul moyen d'assurer la prospérité du Canada est d'obtenir que ces trois groupes travaillent de concert et pour le plus grand bien de tous. J'ai confiance que le ministère, ou le conseil d'administration, prendra des mesures afin de remédier sur-le-champ à l'état de choses qui règne dans les Provinces maritimes relativement aux chemins de fer, autrement, nos entreprises commerciales seront paralysées.

Je supplie de nouveau le ministre des Chemins de fer; j'invite ceux qui viennent des Provinces maritimes à appuyer les justes revendications des habitants de cette partie du pays—non pas parce que je les mets de l'avant, mais parce qu'elles ont été exposées par les cinquante délégués qui ont eu une entrevue avec le ministère, l'autre jour, au sujet de cette affaire concernant laquelle je partage leurs sentiments. J'ai confiance que le Gouvernement mettra la question à l'étude et qu'il verra de plus à faire droit aux Provinces maritimes.

M. McISAAC: Je desire signaler au ministre des Chemins de fer des griefs, des inconvénients et des embarras dont les habitants de la province que j'ai l'honneur de représenter ont à se plaindre.

C'est, en premier lieu, le quai de Georgetown, dont on ne se sert pas depuis quelque temps. C'est un ouvrage de prix sur lequel se trouve un bon entrepôt mais il est en mauvais état et les gens tiennent beaucoup à ce qu'on y fasse les réparations nécessaires, car s'il n'a guère servi ces derniers temps, on pourrait en avoir besoin à bref délai. On se plaint aussi de ce que les stations de Montague, de Cardigan et de Georgetown sont fermées trop tôt. Passons maintenant à un autre inconvénient.

J'ai reçu un grand nombre de lettres et de dépêches au sujet de l'horaire d'été pour la division orientale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, entre Charlottetown, Souris et Georgetown. Là, les trains de marchandises ne circulent plus que trois fois par semaine; par le passé, il y a toujours eu un service quotidien en été. Plusieurs marchands de Georgetown, de Souris et de Montague m'ont télégraphié pour me faire savoir que leur commerce sera à peu près ruiné si on ne change pas l'horaire. Je voudrais donc qu'on améliorât la situation de ce côté-là.

Et puis, il paraît qu'on est sur le point de fermer l'agence d'enregistrement de Bear-River, qui est à peu près à mi-chemin

entre Saint-Pierre et Souris, et est aussi ancienne que le chemin de fer. A cet endroit, des cultivateurs à l'aise habitent de chaque côté de la voie, et si l'agence vient à disparaître, ils n'auront probablement d'autre parti à prendre que de s'en aller ailleurs. Il n'y aurait alors plus d'agence d'enregistrement entre Saint-Pierre et Souris, soit sur un parcours d'environ vingt-cinq milles.

Mais la question qui, en matière de transport, prime toutes les autres est celle de l'élargissement du reste de la voie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. C'est une entreprise qui a déjà été signalée à l'attention du ministre, auquel on a fait voir ce qu'il en coûtera vraisemblablement pour l'exécuter. Depuis qu'on a établi le service de transbordement des trains et l'on a élargi une partie de la voie, l'exportation des produits agricoles de la province s'est accrue de façon à donner une idée des avantages qui découleraient de l'élargissement du reste de la voie ferrée. Le progrès est si marqué qu'il constitue le plus fort argument qui se puisse invoquer en faveur du parachèvement de l'élargissement de cette voie ferrée. Le chemin de fer encaisserait, assure-t-on, à peu près \$81,000 de plus chaque année, si l'entreprise était poussée jusqu'au bout et qu'on ne fût plus obligé de transborder les marchandises au passage de la voie étroite à la voie à écartement normal, comme on fait à Charlottetown, à Summerside et à Borden. Une autre chose est aussi à considérer: les traverses sont déjà posées sur 60 p. 100 de la plate-forme qui est ainsi prête à recevoir la voie à écartement normal. Il n'en coûterait donc pas si cher pour parachever le travail, on calcule — et je crois qu'on ne se trompe guère — que le tout ne reviendrait pas à plus de \$600,000.

Monsieur le président, j'ai signalé les plus graves inconvénients, les plus sérieux auxquels se heurte la population de l'île du Prince-Edouard dans le domaine du transport. L'établissement, en 1918, du service d'un bac transbordeur marqua véritablement le premier pas vers la solution du problème du transport entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. On dit qu'il sera bientôt besoin d'un second transbordeur; c'est un sujet que je ne veux pas aborder en ce moment. Si l'on élargit le reste de la voie, le second transbordeur pourra bien se faire attendre quelque temps encore. Cependant la production agricole de l'île du Prince-Edouard pour-