

restreindre les facilités sur le chemin de fer de l'île. Je crois qu'une délégation arrivera ici dans quelques jours pour avoir une entrevue avec le ministre. Je crois qu'un monsieur, délégué par Summerside, est déjà ici pour empêcher le gouvernement de donner suite à sa politique de restrictions. Une autre délégation de Charlottetown doit venir ici pour demander au ministre de ne pas donner suite à son projet, et je dois lui dire que l'assemblée monstre tenue à Charlottetown était composée de membres des deux partis politiques, conservateurs comme libéraux, et je crois que toutes les parties de l'île y étaient représentées. J'ai ici sous mes yeux les résolutions adoptées à cette assemblée, et elles sont conçues dans le langage le plus énergique possible; on y blâme la conduite du gouvernement dans l'administration du chemin de fer de l'île.

Je suppose que les états cités par le ministre au sujet du déficit dans les recettes du chemin de l'île sont exacts. Mais quelles sont les entreprises publiques au Canada qui soient rémunératrices et paient leurs frais d'exploitation? Où est le canal qui soit aujourd'hui rémunérateur? L'honorable ministre peut avoir un cheval et une voiture qui vaillent un millier de piastres, mais cela ne donne pas de revenu. Le chemin de fer de l'île est dans le même cas. Je sais que la population canadienne a des sympathies pour la plus petite province, la plus jolie, la plus fertile, l'orgueil de la confédération, et qu'elle désire que justice lui soit rendue. Je sais que le ministre des chemins de fer est un homme de forte résolution, mais je lui déclare que ceci constitue une injustice pour la population de la province que je représente pour partie dans cette chambre. Tous les gens de l'île, y compris ses propres partisans, lui diront qu'il n'a pas le droit de diminuer les facilités sur le chemin de fer de l'île et qu'il ne devrait pas entreprendre de mettre à effet ces nouveaux règlements. A supposer même que les recettes ne soient pas égal à la dépense, ce n'est une raison pour que le chemin de fer soit fermé, et je prétends qu'il sera fermé en partie par les nouveaux règlements.

L'honorable ministre dit qu'il a une ligne de vapeurs qui font le service entre Charlottetown et Summerside. Il n'y a pas de telle ligne en opération. Un vapeur descend une fois par semaine, le samedi, et il n'y a pas de ligne régulière entre les endroits mentionnés. Nous avons un chemin de fer, au lieu d'avoir un service de vapeurs, mais l'honorable ministre propose d'enlever à la population ces facilités de chemin de fer. Il propose que le train attende toute une journée à Summerside, au lieu de se rendre à Tignish et de revenir à Summerside à temps pour prendre les passagers qui viennent de la Pointe du Chêne par le vapeur. Il n'y a pas de raison pour que le train ne se rende pas à Tignish, au lieu d'arrêter à Summerside et de laisser les employés se balader dans les rues, alors que la population souffre du manque de facilités.

On m'a dit, en outre, que l'express entre Summerside et Tignish ne commencera pas son service avant le 1er juillet. C'est une innovation, car nous avions l'habitude d'avoir un train spécial vers le 1er juin. Je ne puis concevoir la nécessité de ces règlements, et la seule raison de les imposer me paraît être qu'il faut que le peuple soit puni parce qu'il n'élit pas de députés conservateurs. On remarquera qu'on n'a pas dérangé le comté qui élit deux députés conservateurs et que la population de ce comté aura les mêmes facilités qu'auparavant. Je ne crois pas

M. PERRY.

qu'elle en ait trop, et j'espère qu'elle en obtiendra davantage. Je vois qu'un journal de l'île du Prince-Édouard, qui reçoit \$1,800 par année du gouvernement, pour publier, j'ose dire rien, ne se gêne pas de dire que cette politique est dirigée contre les comtés de Queen et de Prince, parce qu'ils ne sont pas représentés dans le parlement fédéral par des conservateurs; mais qu'on n'a pas dérangé King, parce qu'il est habituellement représenté par deux députés conservateurs. Il est difficile à un homme qui a tant soit peu d'esprit public de laisser passer une prétention comme celle-là.

Est-il possible que nous en soyons arrivés au point qu'il faille être conservateur et tory, en Canada, pour obtenir justice? Cela en a beaucoup l'air, et quoique j'aie essayé de me persuader du contraire, je suis presque convaincu qu'il en est ainsi; de fait, j'en suis presque arrivé à la conclusion que, parce que nous sommes libéraux, nous ne pouvons pas obtenir justice. J'espère que le ministre, dans ses moments de calme et après avoir bien dormi, viendra à son bureau le matin avec la détermination de ne pas commettre d'injustice à l'égard de l'île du Prince-Édouard, et que ses premiers ordres auront pour objet de donner à la population du comté de Prince les facilités de chemins de fer auxquelles elle a droit.

M. McALISTER: L'honorable préopinant a dit, M. le Président, que le comté de Queen, I.P.-E., était privé de facilités de chemins de fer parce qu'il est représenté par des adversaires du gouvernement. Je dois dire que les changements faits dans le service des trains et dans les facilités de chemin de fer ont affecté mon comté autant, et peut-être plus qu'aucun autre comté des provinces maritimes que traverse le chemin de fer Intercolonial.

En bas de Campbellton, sur un parcours de 40 à 50 milles, tout le commerce de la région est transféré à Dalhousie et à Campbellton, et avec le présent service des trains un homme faisant affaires dans ces villes est obligé de partir de chez lui le soir, et de perdre ce soir-là, de même que le jour suivant et la nuit suivante; tandis qu'auparavant il pouvait partir le matin, vaquer à ses affaires et revenir la nuit. Le service actuel est, par conséquent, très incommode. Deux trains de fret entre Moncton et Campbellton ont été supprimés, et au lieu d'un train de fret qui montait le matin, et d'un autre le soir, il monte deux trains le soir: un train appelé mixte, et un train de fret, qui arrivent à Campbellton à une heure ou une heure et demie d'intervalle. Ils arrivent si tard que ceux qui viennent à cet endroit pour affaires sont obligés de remettre leurs affaires au lendemain, et comme il n'y a pas de train du soir comme auparavant, il leur faut passer le deuxième soir en ville pour ne s'en retourner que le lendemain matin. J'apprends sans savoir jusqu'à quel point c'est vrai, qu'un très petit nombre seulement des trains spéciaux de fret qui ont été mis sur la ligne seraient nécessaires, si les trains réguliers de fret avaient été maintenus. Ces trains réguliers de fret transportaient des voyageurs tandis que les trains spéciaux de fret n'en transportent pas, et si les trains réguliers de fret étaient remis en circulation et que les trains spéciaux de fret fussent supprimés, non seulement les premiers transporteraient les voyageurs de même que les marchandises, mais ils accommoderaient encore les personnes faisant affaires le long de la ligne. Le train rapide qui circule entre Saint-Jean