

Grâce aux nouvelles méthodes on pourrait l'ériger à raison d'un million et quart. Il raccourcirait la route de Charlottetown à Borden de vingt milles et accélérerait la circulation. Ce serait avantageux pour l'Île du Prince-Edouard. On ne saurait augmenter la circulation touristique et diminuer le coût de transport des marchandises en prolongeant la route. On peut y arriver, toutefois, en raccourcissant la route par l'érection d'un pont sur la rivière York au coût d'environ \$1,250,000. Ce ne serait qu'une petite partie du montant de 5 millions de dollars que je vais demander au ministre de la Reconstruction pour cette année.

Que découvre-t-on en arrivant à Borden? Le pire embouteillage de toute l'Amérique. Il y est difficile de trouver place à bord du traversier à Borden et difficile encore d'en descendre à Tormentine.

Je me figure l'ahurissement d'un groupe d'Américaines arrivant à l'un ou l'autre de ces endroits de l'Île du Prince-Edouard. Dans un cas, il faut descendre du bateau à reculons et dans l'autre, monter une pente raide. Ces femmes diraient: "Nous ne ferons ni l'un ni l'autre; nous resterons chez nous." Si l'on veut favoriser le tourisme, il faut que les gens puissent facilement se rendre là où ils désirent aller.

Il ne leur est pas facile de se rendre dans l'Île, ni d'en sortir en utilisant les transbordeurs actuels. Je sais qu'un nouveau transbordeur est en construction. J'en ai fait l'inspection à Sorel. C'est un magnifique navire. Il pourra transporter dix-neuf wagons à marchandises à la fois, et l'an dernier quelque 19,000 wagons de marchandises ont traversé le détroit. Il pourra porter environ 60 véhicules-moteurs à la fois; or l'an dernier, environ 33,000 camions et automobiles, je crois, ont été transportés à travers le détroit. Le jour où j'ai quitté l'Île du Prince-Edouard pour revenir à Tormentine, l'un des employés du navire avec qui j'avais discuté la question, m'a dit que, le voyage précédent, on avait dû laisser 72 véhicules-moteurs sur le quai de Tormentine. Les gens n'attendent pas volontiers le retour du transbordeur pour se rendre dans l'Île du Prince-Edouard. Beaucoup attendent, cependant. J'ai moi-même attendu, mais j'ai fait du mauvais sang pendant ce temps. Quand on arrive au quai, on a hâte de prendre le bateau sans délai. Ce nouveau transbordeur conviendra très bien à la saison d'hiver et d'été, mais il me suffira pas à la tâche pendant l'été. Je conseille la mise en service d'un autre navire, non pas d'un gros navire mais du type ordinaire de transbordeur pour autos et camions, d'un navire auquel les automobilistes auront accès, sans avoir à monter une pente raide et de faire le tour du pont, au risque

d'égratigner leur auto. Ce genre de transport n'est pas de nature à stimuler le tourisme. Nous avons là, aussi, l'occasion d'accomplir quelque chose pour cette belle île et pour l'économie des Provinces maritimes.

Je crois que je vais en finir avec la question des embouteillages avant de passer à celle des ressources. Il existe un autre embouteillage au nord du Nouveau-Brunswick. L'automobiliste qui veut traverser la rivière à Campbellton doit monter à bord d'un misérable petit traversier ou, remontant la rivière d'une douzaine de milles, traverser un pont et redescendre l'autre rive. Si Campbellton était reliée à Mission Point par un pont convenable, cela éviterait aux touristes un long détour. La plupart d'entre eux empruntent cette route splendide, d'une beauté incomparable, pour se rendre dans la péninsule gaspésienne. La construction d'un pont de ce genre à cet endroit rendrait toute cette péninsule plus accessible aux touristes.

Le dernier embouteillage que je tiens à mentionner est la route reliant Saint-Jean au Canada central. Il faut soit passer par les Etats-Unis soit emprunter la route de la belle vallée du Saint-Jean. Le magnifique paysage en vaut certes la peine, mais il ne faut pas être pressé de se rendre à destination. Il faudrait construire une route en béton armé de Saint-Jean à Sherbrooke et Montréal; on réduirait ainsi de plusieurs milles la distance qui, pour les camions et les voitures de promenade, sépare les Provinces maritimes du Canada central. L'avenir qui attend notre pays exige que nous accomplissions pour les Provinces maritimes ce que nous avons projeté d'accomplir pour les provinces de l'Ouest. J'appuierai le ministre de l'Agriculture et le ministre de la Reconstruction s'ils offrent de dépenser 10 millions par année pendant 20 ans pour mettre à exécution le programme arrêté à l'égard de l'Ouest. Je désire maintenant qu'ils adoptent un programme de 20 ans, comportant, pour commencer, une dépense annuelle d'au moins 5 millions de dollars, en vue d'assurer le rétablissement et le relèvement des Provinces maritimes. Sans quoi, l'économie des Provinces maritimes périlitera, et leur population ne s'accroîtra pas comme elle le devrait. Il est temps qu'elles reprennent le rang qu'elles occupaient au Canada dans le passé. Elles comptaient alors un grand nombre de députés à la Chambre. Aujourd'hui, par la faute du Canada plutôt que des députés eux-mêmes, l'Île du Prince-Edouard n'en a plus que quatre, la Nouvelle-Ecosse douze ou treize et le Nouveau-Brunswick, dix. Cela ne favorise pas l'expansion d'une nation. Je voudrais voir s'agrandir des villes comme Toronto et Montréal. Je me rappelle l'époque où j'étais intéressé dans une grande entreprise,