

après que le département de la Justice eut déclaré que l'Etat n'était pas responsable, après que l'auditeur général eut refusé de payer le montant des réclamations, même si le département consentait à acquitter cette somme, en dépit de tout cela une réclamation existe toujours.

A l'instar du phénix elle renaît d'une année à l'autre et sa première forme nous apparaît de nouveau souvent augmentée quant au montant réclamé, quelquefois aussi plus intense dans ces détails au point de vue du grief dont on se plaint. Comment faire disparaître cette difficulté inhérente à l'administration d'un chemin de fer de l'Etat, je ne saurais dire, à moins de confier à une commission l'administration et l'exploitation de cette voie ferrée. A mon avis, tant que que l'Intercolonial ne sera pas indépendant de la couronne quant à son administration directe, il est inutile de parler de la réorganisation de la division du département chargé de régler les plaintes, dans le sens suggéré de mon honorable ami de Picou.

On a dit que le service d'été entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme se trouve sous la dépendance d'une corporation particulière qui paie de très forts dividendes à ses actionnaires, compagnie tellement puissante qui, il y a quelques années à peine lorsqu'on a proposé ici même d'établir un service de navire qui pouvaient traverser les wagons, et cela deux ou trois fois par jour durant la majeure partie de l'année, durant la plupart des mois d'hiver, les représentants de l'île du Prince-Edouard ont combattu cette proposition. A la demande de qui ? A la demande de cette compagnie très puissante qui depuis quarante ans a eu la haute main comme elle l'a encore sur la navigation des détroits durant l'été. Cette compagnie ne peut exercer son industrie durant la saison d'hiver. Quel est le résultat de tout cela ? Le Gouvernement est obligé de se servir de steamers qu'il détache de notre flottille pour, conformément aux conditions du pacte fédéral, entretenir cette navigation d'hiver. Mettre ces navires sous l'administration du département des Chemins de fer et des Canaux, n'améliorera pas la situation. Non, en aucune façon, on ne modifiera ainsi l'état de choses qui existe depuis nombre d'années et que l'on constate encore aujourd'hui. Ce projet de résolution ne contient rien que je puisse appuyer.

M. J. D. REID (Grenville): Monsieur l'Orateur, j'estime que le pays devra dépenser près d'un quart de million de dollars pour opérer les changements nécessités par ce projet de résolution, si on l'adoptait.

Je ne m'oppose pas à ce qui serait de nature à favoriser les intérêts de la province de l'île du Prince-Edouard ; mais je crois qu'il faut tenir compte de nos deux chemins de fer tels qu'ils existent aujourd'hui. M'est avis que personne ici ne fera entendre de plainte, même si l'exploitation de ces

M. EMMERSON.

voies ferrées accusait un déficit. L'Intercolonial qui ne se trouve relié à aucune autre voie ferrée ne peut rapporter des revenus au pays, du moins cela est difficile à croire. Je ne vois pas qu'en changeant son nom en celui d'Interprovincial, cela modifierait le moins la situation. Le nom d'Intercolonial est bien connu depuis 1867 et, quant à moi, je tiens à ce nom-là. Le changer, ce serait engager une dépense inutile de \$200,000 ou de \$300,000. Il faudrait nécessairement changer tout le système de tenue des livres de ce chemin de fer.

Quant au service des bateaux traversiers entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard, je crois que le Gouvernement devait faire tout en son possible pour le rendre efficace. Pour ma part, j'applaudirais des deux mains à tout ce qui serait de nature à établir les meilleures communications possibles entre l'île et la terre ferme. Depuis nombre d'années j'ai entendu les représentants de cette province, qu'ils siègassent à la droite ou à la gauche de l'Orateur, insister auprès du Gouvernement pour qu'il construisît un tunnel. J'aimerais qu'on déposât sur le bureau de la Chambre un état indiquant le coût approximatif de cet ouvrage. Avec les derniers perfectionnements apportés à la construction des tunnels, j'estime qu'il est possible de calculer le coût d'un ouvrage semblable afin de démontrer si cette entreprise coûtera au pays moins cher que l'entretien et l'exploitation des steamers qui font le service entre l'île et la terre ferme. Je suppose qu'il est impossible d'obtenir un état semblable à cette session-ci, et j'ose croire que cet état sera déposé le plus tôt possible.

Je suis convaincu que la construction de ce tunnel se réalisera un jour. La population du pays favorise tout ce qui est de nature à améliorer le plus possible les communications entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard, et il n'y a certainement rien qui établira des communications plus complètes et plus satisfaisantes qu'un tunnel. Aujourd'hui, grâce au progrès de la science, un tunnel peut être construit à la moitié du coût qu'il aurait fallu payer pour un ouvrage semblable il y a vingt ou vingt-cinq ans. Quant à moi, j'espère que le Gouvernement déposera un état indiquant le coût approximatif d'un tunnel qui reliera la terre ferme à l'île du Prince-Edouard, de sorte que la question pourra être discutée sur toutes ses faces et réglée une fois pour toutes. Entre temps, à moins que le ministre des Chemins de fer n'apporte une bonne raison pour qu'on change le nom de l'Intercolonial, j'estime que la première partie de ce projet de résolution devrait être biffée. J'appuierais le reste de la résolution proposée.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Je suis entièrement opposé à cette proposition de changer le nom de l'Intercolonial.