

Songeons donc un peu qu'il en coûte 35 cents pour expédier 100 livres pesant sur un trajet de moins de 120 milles entre Charlottetown et Halifax, et 9 cents seulement pour la même quantité de marchandises entre Montréal et Saint-Jean, distance de 735 milles. Voici une question qui mérite l'attention immédiate du ministre des Chemins de fer, bien qu'il soit nouvellement parvenu à son poste. D'après l'état déposé, le tarif de première classe d'hiver et d'été entre Truro et Pictou est 16 cents, et Truro n'est qu'à 50 milles à peine de Pictou et environ 100 milles de Charlottetown. Cependant le tarif est de 27 cents les 100 livres entre Truro et Charlottetown. Puis, le tarif pour Amherst est le même en été qu'en hiver. En été, le trafic entre l'île et Moncton se fait à Pointe-du-Chêne et quand ce port est fermé, à Pictou. Le tarif d'été entre Moncton et Charlottetown par voie de Pointe-du-Chêne est 32 cents, et en hiver, par voie de Pictou, 137 milles, il est énormément élevé. Après la clôture de la navigation à Pointe-du-Chêne, le tarif par voie de Georgetown est 52 cents les 100 livres jusqu'à Charlottetown. Imaginons dans l'histoire du transport moderne de payer 63 cents les 100 livres entre Moncton et Charlottetown, quand il n'en coûte que 16½ pour transporter la même quantité de marchandises entre Montréal et Sydney, distance de 977 milles. Cet état de choses doit-il être toléré ? Est-il étonnant que la population de l'île du Prince-Edouard décroisse ? Est-il étonnant qu'elle nous laisse quand la plus forte partie des profits que les cultivateurs de l'île du Prince-Edouard réalisent sur leurs produits, et qui devraient rester dans leurs goussets servent à remplir le trésor des chemins de fer et des steamers de l'Etat ?

La résolution en discussion propose l'administration du transport dans ces provinces par un même département. De nos jours, il est administré conjointement par le département de la Marine et des Pêcheries et le département des Chemins de fer, mais quelle différence sera-ce si un seul département continue à demander 41 cents les 100 livres pour transporter des marchandises entre Moncton et Pictou, distance de 147 milles, et 11 cents de plus, soient 52 cents pour les transporter de Pictou à Charlottetown ? A quoi sert de changer le nom de l'Intercolonial, si ces tarifs doivent continuer à prévaloir ? Quel avantage la population retire-t-elle d'un changement de nom, sans changer ces prix élevés ? Il n'y a pas le moindre doute que l'Intercolonial demande plus cher aujourd'hui pour desservir l'île du Prince-Edouard que tout autre chemin de fer au Canada. On peut transporter des marchandises à quatre fois meilleur marché par le Pacifique-Canadien, entre Montréal et Sydney, qu'entre Moncton, dans le Nouveau-Brunswick et Charlottetown, dans l'île du Prince-Edouard. C'est une question qui

M. A. A. McLEAN.

s'impose à l'attention immédiate du Gouvernement.

L'honorable député qui a proposé cette résolution dit que les réseaux de l'Etat devraient être considérés comme un tout homogène sous le rapport de la comptabilité et tous autres rapports. Il ne désigne pas ces autres rapports ? L'uniformité de la comptabilité pourrait être avantageuse pour l'administration, mais quel avantage serait-ce pour la population de la province que l'honorable député (M. J. J. Hughes) représente. Dans mon opinion, il n'y a qu'un moyen de faire disparaître les griefs des insulaires : c'est le percement d'un tunnel entre le cap Tourmente, dans le Nouveau-Brunswick et le cap Traverse, sur l'île du Prince-Edouard. Alors les termes de la confédération seraient remplis, nous n'aurions qu'un seul service de transport continu, une seule entité, comme dit l'honorable député de King. Nous n'aurions alors qu'un seul chemin de fer, et vous pourriez l'appeler l'Interprovincial ou l'Intercolonial, comme il vous plaira, pourvu que la population de la province que je représente reçoive un traitement équitable de la part du Gouvernement du Canada.

On nous dira peut-être que depuis plusieurs années la question du tunnel a été discutée devant cette Chambre, et qu'aucun gouvernement ne lui a rendu justice, mais le temps est arrivé aujourd'hui de faire quelque chose. Si nous n'avons pas insisté davantage depuis longtemps pour que justice nous fut faite, c'est notre faute, et en réalité ce n'est que depuis trois ou quatre ans que la question des prix de transports excessifs a été soumise sérieusement à l'attention du Gouvernement. Mais on me dit que les commissaires qui ont été envoyés à l'île du Prince-Edouard pour la discuter avec la chambre de commerce et les citoyens qui y portent intérêt, ont traité ces derniers avec un mépris absolu.

La chambre de commerce a adopté des résolutions qui ont été soumises aux commissaires envoyés à l'île du Prince-Edouard l'été dernier, et bien que le compte rendu ait été sténographique, on ne s'accorde pas encore sur ce qui a été dit à la réunion des membres de la chambre de commerce et des commissaires, ni sur le sens des résolutions. Mais nous avons ces résolutions ici devant nous. L'honorable député de King et l'honorable député de Queen en ont donné lecture, et elles étaient bien claires et bien distinctes ; le Gouvernement en a reçu des copies, parce que cela avait été ordonné. Mais dans ce cas-ci, comme dans presque tout autre généralement, le Gouvernement ne s'est pas occupé de la question. J'espère que le ministre actuel des Chemins de fer remplira un peu mieux son devoir que ses prédécesseurs et qu'il s'en occupera immédiatement.

Je ne vois pas le ministre de la Marine et des Pêcheries à son siège dans le mo-