

rant l'hiver, mais aussi durant l'été. Et si l'on examine le détail de la dépense occasionnée par ces steamers, on constate, par exemple, que le "Montcalm" a contre lui une dépense brute de \$93,741.56, ou dépense nette de \$85,110.88, bien que ce steamer n'ait été aucunement engagé dans le service d'hiver reliant l'île à la terre ferme.

Au reste, il importe peu que la dépense ait été de \$84,000 ou de \$54,000. Le Gouvernement s'est efforcé d'exécuter ce service dans la mesure où il est possible de le faire par le moyen de bateaux à vapeur, mais, durant une partie du temps, au moins, ses efforts ont échoués. Il reste à considérer, finalement, que le pays est tenu, aux termes du pacte fédératif, de maintenir un service utile de transport à vapeur, hiver comme été, entre l'île et la terre ferme. Il est possible que les auteurs du pacte en question n'aient pas eu à l'esprit l'idée du percement d'un tunnel, en se servant des termes cités par le ministre des Chemins de fer; mais c'est le sens des paroles dont ils se sont servis, et non pas la pensée qu'ils avaient à l'esprit, qui doit finalement dicter notre ligne de conduite. Si l'intention des auteurs du pacte fédéral avait dû l'emporter, il n'y a guère de doute que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard auraient droit aujourd'hui en cette Chambre au même nombre de représentants que lorsque ces provinces s'adjoignirent à la Confédération. Cependant, les tribunaux ont décidé que le texte de la loi ne comportait pas ce sens, et par suite le nombre des représentants de cette province a été réduit. Inversement, bien que les auteurs du pacte fédéral n'aient pas prévu qu'il serait nécessaire de percer un tunnel en vue d'assurer l'exécution de ce service, néanmoins, si les termes dont ils se sont servis peuvent être raisonnablement interprétés dans ce sens, nous n'avons pas à retourner en arrière et à rechercher quelle était la pensée de ceux qui ont ainsi parlé; nous n'avons qu'à rechercher le sens des paroles, d'après une interprétation logique.

Il reste une autre considération à laquelle le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a pas donné suffisamment d'attention. Lorsque j'ai visité l'île du Prince-Edouard, il n'y a pas bien des années, j'y ai relevé un grief sur lequel j'ai à maintes reprises attiré l'attention en cette Chambre, et auquel, semble-t-il, il serait facile de porter remède. En effet, chacun des trois départements des Postes, des Chemins de fer et des Canaux, de la Marine et des Pêcheries y a son bureau, sa besogne à exécuter et sa part de responsabilité, relativement au service d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. J'ai plusieurs fois fait observer à la Chambre, ces deux ou trois dernières sessions, qu'il serait assez facile de confier la gestion de ce service d'hiver à un seul département, de

manière à supprimer les retards inutiles et irritants qui se sont produits dans le transport des dépêches et des voyageurs.

Je n'ai jamais pu me rendre bien compte pourquoi, tandis que le service du chemin de fer intercolonial sur la terre ferme et dans l'île relève du département des Chemins de fer, le service de navigation, qui sert de trait d'union entre les deux tronçons de la voie ferrée, relève d'un autre département. Cela ne me semble aucunement nécessaire. Bien que le service des traversiers qui relie la terre ferme à l'île ne soit pas un service de bacs transbordeurs dans le même sens que celui qui se fait au détroit de Canso, ce n'en est pas moins un service de bacs à vapeur à certains égards, et qui fait partie du système de transport des deux chemins de fer. On ferait un pas dans la bonne voie en se rendant au dérivé exprimé par les honorables membres de l'île du Prince-Edouard et en faisant dépendre tout ce système d'un seul département de l'administration. Si la gestion était unique et centralisée, il serait plus facile d'éviter ces retards irritants, exaspérants pour la population de l'île du Prince-Edouard. Il faudrait adopter quelque mesure de cette sorte d'ici à ce que le tunnel soit percé, ou, du moins, d'ici à ce que le Gouvernement, — lorsqu'il se sera écoulé encore quelques mois et que le retard se chiffrera par à peu près douze ans, — ait déposé sur le bureau de la Chambre les renseignements à cet égard qu'on aurait dû avoir il y a déjà longtemps.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): En réponse aux observations du chef de la gauche, je dirai qu'à mon avis il est préférable que le service d'hiver de navigation à vapeur relève du département de la Marine, conformément à la règle générale d'après laquelle tous les steamers de l'Etat sont confiés à la gestion d'un même département, qui est outillé et organisé spécialement à cette fin. Bien qu'il y ait certaines exceptions, je crois que, généralement parlant, il vaut mieux maintenir la règle et reconnaître qu'il est d'intérêt public que tous les steamers soient sous une direction unique.

M. R. L. BORDEN: Le ministre ne voudrait pas proposer que le service de bacs transbordeurs au détroit de Canso soit confié à la gestion de son département?

L'hon. M. BRODEUR: C'est là purement un service de bacs transbordeurs dépendant du chemin de fer, et qui se borne au transport des wagons de la terre ferme au Cap-Breton.

M. R. L. BORDEN: C'est vrai, mais lorsque ce bac à vapeur ne transportait pas les wagons, mais simplement les voyageurs et les bagages, — c'est-à-dire qu'il faisait le même service que les bateaux traversiers de l'île du Prince-Edouard, — il relevait du département des Chemins de fer.