

L'hon. M. EMMERSON : L'honorable député est très modéré dans ses calculs.

M. TAYLOR : J'estime que le changement pourrait s'effectuer à ce prix-là. Si l'on décidait d'opérer cette réforme, la méthode la plus simple serait de changer le système du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et d'en faire une partie de l'Intercolonial. Ce changement n'occasionnerait pas une dépense très considérable. Grâce à lui toute la comptabilité s'exécuterait au siège principal d'administration de ces chemins de fer. Cela diminuerait grandement les dépenses et serait conforme au principe suivi par ceux qui s'occupent d'affaires. De même que mon honorable ami de Prince-Edouard (M. Lefurgey) j'estime que tout ce système, y compris le service des steamers, devrait être sous une seule administration, au lieu de dépendre de deux ou de trois départements ayant la haute main sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, l'Intercolonial, le service du courrier et sur les bateaux traversiers. De cette façon on pourrait ainsi administrer le tout d'une manière pratique. Mais à moins de dépenser \$100,000 ou \$200,000 pour modifier tout ce système, le Gouvernement n'aboutirait à rien de bon. Aujourd'hui l'Intercolonial est connu dans le monde entier, et si l'on change son nom en celui d'Interprovincial, il faudra des années et des années pour faire comprendre au peuple ce que ce nom signifie. A mon avis, ce serait commettre une grave erreur.

L'hon. M. EMMERSON : J'allais dire qu'il était très à déplorer qu'un projet de résolution semblable ne pouvait être débattu sans qu'on y mit une pointe de préférence politique. Mon honorable ami de Prince-Edouard (M. Lefurgey) qui est un des Jérémies modernes de l'île a parlé, en se plaignant comme à l'ordinaire, des griefs dont il s'est fait l'écho depuis des années. Il a fait allusion d'une façon très vague à la demande adressée au Gouvernement depuis un certain nombre d'années. Il semble oublier que l'île du Prince-Edouard est entrée dans le pacte fédéral dans les premières années qui ont suivi 1870, c'est-à-dire sous le gouvernement de sir John Macdonald, que l'état de choses dont on se plaint aujourd'hui existait alors, et que de 1878, alors que sir John Macdonald a repris les rênes du pouvoir, jusqu'à 1896, la situation sous ce rapport n'a pas été changée.

Il dénonce le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries comme le coupable, et cela au sujet du service des steamers. Egalement il attaque le ministre actuel des Chemins de fer et des Canaux et ses prédécesseurs depuis 1896 comme des coupables, oubliant peut-être qu'il y avait eu de 1878 à 1896 des ministres des Chemins de fer et des Canaux et des ministres de la Marine et des Pêcheries. Cet état de choses existait alors comme il existe aujourd'hui. Il s'agit d'un problème dont la solution n'est pas facile. Quant à changer le nom du réseau des che-

mins de fer de l'Etat, il ne faut pas oublier que lorsque l'Intercolonial fut construit en vertu d'une disposition de la loi de l'Amérique britannique du Nord, afin de relier Halifax à la ville de Québec ; on lui a donné alors ce nom qui est devenu historique pour ainsi dire, et je protesterais le plus hautement possible contre le changement de ce nom en celui d'Interprovincial. On doit comprendre aussi que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'a qu'un parcours limité et qu'il ne peut, par conséquent faire jamais partie d'un grand réseau de voie ferrée. Qu'on contruise un tunnel ou qu'on ait un service moderne de bateaux traversiers tels que celui que nous avons à Canso, peu importe, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne peut jamais faire partie d'un grand réseau, parce que son parcours est très limité, et si l'on construit ce tunnel, ou si l'on établit un service de wagons qui seraient transbordés sur des bacs à vapeur, la première chose qu'on devra faire sera d'allonger le circuit de cette voie ferrée et de lui donner plus d'importance.

On ne gagnerait rien en transportant l'administration du service actuel des steamers d'un département à un autre, parce que cela n'aura pas pour effet de diminuer les taux. En tout cas, il serait absurde d'appeler cela un service de bacs transbordeurs, parce que ce service tel que nous l'avons à Canso signifierait que les wagons seraient transportés sur ces vaisseaux de la terre ferme à l'île où ils devront se servir de la voie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, mais dès ce moment-là on ne peut se servir d'un chemin de fer dont le parcours est très limité.

Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) a parlé des plaintes qu'on entend contre l'Intercolonial, et il a demandé une réorganisation de cette division du ministère qui s'occupe de ces questions-là.

J'estime qu'aucune réorganisation de ce département n'améliorera pas l'état de choses en faveur de ceux qui clament ainsi contre cette voie ferrée. Il ne faut pas oublier que ceux qui se plaignent ont toujours deux cordes à leur arc, et que même si on leur accorde la plus grande latitude possible pour en appeler aux tribunaux du pays, s'ils échouent dans leur tentative d'obtenir devant ces cours de justice ce qu'ils croient leur être dû, ils s'adresseront à leurs représentants au Parlement et chercheront à faire jouer toutes les influences politiques dont ils peuvent disposer. Si on réorganise la division du ministère qui s'occupe des plaintes, cette réforme ne sera efficace que lorsque l'Intercolonial sera placée sous la direction d'une compagnie. D'après mon expérience personnelle, les plaintes proférées contre ces chemins de fer, après avoir fait le sujet d'une enquête complète par les fonctionnaires spécialement chargés de ce travail,