

Je regrette que le ministre des Chemins de fer (M. J. D. Reid) ne soit pas présent, car je voudrais attirer de nouveau son attention sur la nécessité, pour le bien de notre réseau national, d'acquiescer la vieille ligne appelée "Caraquet and Gulf Shore Railway" sur la rive nord, que j'avais particulièrement signalée à l'ancien ministre des Travaux publics (M. Carvell), en 1917. A cette époque-là, le Gouvernement prenait possession de certaines lignes locales qui étaient reliées à l'Intercolonial, principalement entre Moncton et Saint-Jean; mais il en avait laissé de côté une qui aurait bien alimenté la ligne principale, sous prétexte d'une différence de quelques milliers de dollars dans le prix de cette ligne. Comme je l'avais déclaré dans le temps, je n'avais pas fait la demande avec l'assurance que le revenu augmenterait immédiatement du fait de son exploitation conjointement avec l'Intercolonial, mais je pensais plutôt au bénéfice que cela procurerait à la ligne principale entre Halifax et Montréal. J'avais signalé les produits qu'elle pourrait transporter; entre autres 1,750 wagons de bois de construction qui arriveraient à Gloucester-Junction, non pas pour être distribués dans les alentours, mais pour être expédiés jusqu'à Montréal, à 533 milles de là. En outre, tous les ans nous avons, en raison d'autre situation géographique, une quantité considérable de poisson à transporter de Bathurst à Saint-Jean, soit 220 milles, ou à Halifax, 300 milles.

Eu égard à son trafic de long parcours, l'Intercolonial percevrait donc des recettes annuelles oscillant entre 200,000 et 300,000 dollars, comparativement aux 80,000 dollars de revenu que recevrait la ligne auxiliaire. J'ai alors affirmé que les recettes de ce chemin de fer s'accroîtraient notablement, et que, par conséquent, les recettes de la ligne mère doubleraient ou tripleraient. Il faut tenir compte de ce fait, et en y appelant l'attention du Gouvernement, je prétends qu'en persistant à refuser d'acquiescer cette ligne, on néglige les intérêts de nos chemins de fer nationaux. Par suite de la négligence qu'il apporte à l'acquisition de cette ligne, l'Etat perd annuellement des milliers de dollars. L'acquisition de ces embranchements au Nouveau-Brunswick nord et en Nouvelle-Ecosse est une question de suprême intérêt national et une nécessité. La seule raison alléguée par le Gouvernement pour n'avoir pas fait l'acquisition des chemins de fer de Caraquet aux rives du golfe, c'est qu'il n'a pas réussi à conclure un accord avec les propriétaires de cette ligne tou-

chant le prix d'achat. Lorsque cette question est venue en discussion dans une circonstance précédente, j'ai suggéré et je suggère encore le recours à l'arbitrage. Les propriétaires de cette ligne ont donné à entendre au ministre des chemins de fer qu'ils accepteraient volontiers la décision de tout tribunal d'arbitrage nommé par le Gouvernement pour étudier la question; ils auraient accepté d'avance la décision de l'ex-chef de la commission des chemins de fer, aujourd'hui ministre des Finances (sir Henry Drayton), et je pensai, à cette époque, que le ministre des Chemins de fer agréerait cette proposition. Les propriétaires de cette ligne adhèreraient volontiers aujourd'hui à la décision de tout expert en matière de chemins de fer que le Gouvernement pourrait choisir à titre d'arbitre, que ce soit un juge de la cour d'échiquier ou tout autre.

Le Gouvernement souscrit toujours volontiers au principe de l'arbitrage, quand il s'agit de traiter avec de puissantes compagnies et qu'il y a de grosses sommes en jeu. C'est ce qu'il a fait dans l'affaire du Nord-Canadien, et il se propose de prendre la même attitude touchant l'acquisition du Grand-Tronc, relativement aux propositions dont la Chambre est saisie. Pourquoi donc ne pas appliquer le même principe à l'acquisition des petites lignes? Pourquoi donc ne l'applique-t-on pas à la ligne en question et ne rend-on pas justice à la population desservie par cette ligne? On dira peut-être que cette ligne n'a guère de valeur aujourd'hui, ou n'en avait guère dans la situation où elle se trouvait, l'an dernier, ou il y a deux ans? J'en conviens, ce chemin de fer était détérioré; mais ce n'est pas seulement la valeur physique d'un chemin de fer dont il faille tenir compte; il importe aussi d'avoir égard à la valeur potentielle du chemin de fer, à titre d'affluent de la ligne mère. Les districts desservis par ces affluents peuvent être assez productifs pour que ces lignes tributaires soient de grande valeur pour la ligne principale. Si l'Intercolonial eût été la propriété d'une compagnie particulière, il y a longtemps que l'Etat aurait acquis la ligne de Caraquet; les propriétaires de la ligne principale auraient reconnu la valeur du territoire desservi par cet embranchement et sa valeur à titre d'affluent du tronc principal. Le ministre des Chemins de fer, je l'espère, et les autres membres du Gouvernement, qui sont présents ici aujourd'hui, se préoccupent de cette question et décideront de faire l'acquisition du chemin de fer de Caraquet aux rives du golfe et de construire ces nou-