

je crois, le chapitre 172, décrit ce que l'Intercolonial est ou devra être. On nous dira peut-être que l'on est suffisamment protégé par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et que rien dans ce projet-ci ne peut annuler les dispositions de l'acte constitutionnel concernant le chemin de fer Intercolonial. C'est possible, mais si, en vertu de cette loi-ci, l'on donne aux régisseurs le droit de louer le chemin de fer ou n'importe quel embranchement relié à la ligne principale de l'Etat, sans soumettre la chose au Gouverneur en conseil ni au parlement, et si les régisseurs effectuent cette location, les habitants des Provinces maritimes seront forcés de protester auprès du Gouverneur en conseil et de porter leur cause devant la Cour suprême du Canada. Voilà ce que nous voulons éviter et j'ai proposé au ministre, lors de la deuxième lecture, d'insérer une disposition générale à la fin du bill ou n'importe où ailleurs, qui garantirait absolument le statut de l'ancien chemin de fer Intercolonial.

Le ministre me répondra peut-être que ce n'est pas nécessaire. Or, sur la question de fusion, lorsque nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons exprimé des doutes sur le point de savoir si ce projet n'entraînerait pas la fusion, le premier ministre, pour dissiper nos craintes, a consenti à insérer une disposition déclarant formellement qu'il n'y aurait pas de fusion. Tout ce que je demande, en ce moment, au ministre des Chemins de fer, c'est d'insérer dans le bill, avant qu'on l'adopte définitivement, une disposition garantissant formellement le statut de l'Intercolonial. Voici le texte que je proposerais; c'est juste une ébauche, car je l'ai rédigée à la hâte, mais on pourra facilement lui donner la tournure légale qui convient:

Rien dans cette loi ne donne à la commission de régie l'autorisation ou le pouvoir de louer tout ou partie du chemin de fer Intercolonial proprement dit ou de quelque embranchement construit qui est relié avec ledit Intercolonial construit ou achevé par le gouvernement du Canada.

J'inclus les embranchements reliés à l'Intercolonial pour la raison suivante: Ces embranchements ne faisaient pas partie du réseau Intercolonial au début et ils ne sont peut-être pas visés par l'article 145 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord; néanmoins, l'Intercolonial à Campbellton, Nouveau-Brunswick, est relié à l'ancien Intercolonial de Campbellton à Saint-Léonard, soit une distance de 108 milles. Cette ligne de l'Intercolonial construite en 1908 a été achetée par le gouvernement fédéral, pour faire partie intégrante du réseau connu aujourd'hui sous le nom de Chemins de fer nationaux canadiens.

Il y a aussi la vieille ligne du Canada Eastern Railway, reliant Newcastle et Frédéricion, soit une distance de 113 milles. Dans chaque cas le Pacifique-Canadien rejoint presque ces lignes à Saint-Léonard et à Frédéricion. Rien dans ce projet de loi n'empêche la commission de régie de louer, si elle le désire, au Pacifique-Canadien la ligne de Campbellton à Saint-Léonard, ce qui donnerait au Pacifique-Canadien un terminus maritime dans le nord du Nouveau-Brunswick. Si cela se faisait, qu'arriverait-il? Toutes les marchandises venant de Montréal à destination du nord du Nouveau-Brunswick seraient transportées par le Pacifique-Canadien jusqu'à Saint-Léonard, puis à Campbellton, et l'Intercolonial ne deviendrait qu'un simple agent distributeur n'ayant que le transport local de ces marchandises. La même chose pourrait se faire avec la ligne du Canada Eastern de Frédéricion à Newcastle ou à Chatham; là encore le Pacifique-Canadien aurait un terminus maritime. Nous savons dans le nord du Nouveau-Brunswick que le Pacifique-Canadien désire un terminus maritime soit dans la baie des Chaleurs, soit dans le golfe Saint-Laurent. Cela lui donnerait l'occasion de créer une concurrence ruineuse avec l'Intercolonial, à partir de Montréal.

Supposons encore que le Pacifique-Canadien obtienne le droit de libre parcours de Saint-Jean à Halifax, sur la voie qui ne faisait pas partie de l'Intercolonial lors de la confédération, mais lui a été reliée plus tard. Alors, comme je l'ai déjà dit, et cela vaut d'être répété, le Pacifique-Canadien aurait un monopole absolu du transport, voyageurs et marchandises, d'Halifax à Montréal, car les marchandises surtout ne passeraient plus par la voie du Nord. On les ferait passer par le Pacifique-Canadien sur les voies louées; par ce réseau, d'Halifax à Saint-Jean et d'Halifax à Sainte-Rosalie, puis à Montréal.

Je crois pouvoir dire que j'exprime ici les craintes des habitants du nord du Nouveau-Brunswick quand je traite cette question comme je le fais. Nous craignons que ces choses ne se produisent. D'aucuns diront que j' imagine un cas extrême. Du tout. Depuis nombre d'années, le Pacifique-Canadien a cherché à obtenir des droits de parcours sur la voie de l'Intercolonial, de Saint-Jean à Halifax. Il y a quinze ou vingt ans, le Pacifique-Canadien avait les yeux sur ce qu'on nomme aujourd'hui la ligne de Gaspé. Elle avait été construite par des capitalistes anglais qui, après y avoir engagé des capitaux, ont cru que l'affaire n'était pas avantageuse et voulaient s'en débarrasser. A cette époque, l'intention était de construire une ligne de Matapédia, à travers la campagne, jusqu'aux frontières du Maine.