

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
D'OTTAWA A NEW-YORK

M. F. T. SHAVER (Stormont) propose la 2^e lecture du projet de loi (bill n° 32) concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York.

M. NEILL: Expliquez-vous.

M. SHAVER: Il y a environ trente-cinq ans, la Ottawa and New York Railway Company a construit son chemin de fer entre Ottawa et Tupper-Lake, N.-Y. Ce chemin de fer traverse le fleuve Saint-Laurent à Cornwall, et environ les trois quarts du pont sur lequel ce chemin de fer traverse le fleuve se trouvent au Canada. Il y a une quinzaine d'années, l'Ottawa and New York Railway Company a loué ce pont à la New York Central Railway Company, qui l'a toujours exploité depuis.

En résumé, l'objet du bill est d'autoriser l'Ottawa and New York Railway Company et la compagnie concessionnaire, la New York Central Company, à conclure une convention avec la compagnie du pont de péage afin que celle-ci pose un tablier au pont et l'aménage pour la circulation des voitures. Je citerai très brièvement la loi par laquelle cette compagnie a été constituée.

En l'année 1882, le Parlement a voté une loi, 45 Victoria, chapitre 78, tendant à constituer l'Ontario Pacific Railway Company, et qui autorisait la construction du pont et du chemin de fer. En 1884, le Parlement a voté une loi, 47 Victoria, chapitre 57, et dont le titre était ainsi conçu: "loi tendant à modifier la loi qui a autorisé l'Ontario Pacific Railway Company". L'article premier de cette loi porte que ladite compagnie pourra construire sur son pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent un tablier ou une voie pour les chevaux, les voitures et les piétons; et qu'elle peut effectuer le même aménagement au cours de la construction dudit pont ou à n'importe quelle date après son achèvement; et qu'au cas où elle déciderait de construire ce passage ou cette voie elle peut établir, modifier, abroger, réédicter et mettre en vigueur les statuts, règles et règlements qui peuvent lui paraître nécessaires et appropriés pour la gestion, le contrôle et l'usage dudit pont et relativement aux péages et droits de passage à être perçus et prélevés pour le franchir; tous pareils statuts, règles et règlements et tarifs de péages et droits de passage, ainsi que toutes leurs modifications ou remises en vigueur, devant être assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

En 1915, le Parlement a voté une loi, la loi "5 George V, chapitre 50", concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York et autorisant cette compagnie à louer sa propriété à la compagnie du New-York-Central

[L'hon. M. Elliott.]

et autorisant cette dernière, au cours de la jouissance du bail, à exercer les pouvoirs et les droits, et à jouir des immunités prévus par la loi concernant l'Ottawa-New-York et la loi des chemins de fer et toutes les lois en vigueur, sous le régime établi par ces lois.

Il en découle que si la loi mentionnée confère à la compagnie du chemin de fer de l'Ontario au Pacifique le droit de poser un tablier sur le pont du New-York-Central pour le passage des voitures, la loi susdite de 1915 accorde les mêmes droits à sa concessionnaire, le New-York Central Railway. Il s'ensuit aussi que si le New-York-Central ne tient pas à poser lui-même le tablier, il peut louer le pont à une autre compagnie et lui laisser accomplir le travail. Des difficultés ont surgi, cependant, quand on a constaté qu'en territoire américain il n'existait pas de loi semblable à notre loi de 1915 et à notre loi de 1884, pour autoriser les compagnies intéressées à aménager le pont pour la circulation des voitures. Le contentieux du New-York-Central a donc préparé un projet de loi et l'a présenté au Congrès. La Chambre des représentants l'a déjà adopté et on me dit que le sénat le votera aussi avant longtemps.

La réussite de ce projet de pont intéresse les gens de l'Ontario oriental et, surtout, la ville de Cornwall. La chambre de commerce de Cornwall et celles de deux ou trois villes situées sur la rive américaine du fleuve préconisent le projet depuis nombre d'années. L'aménagement de ce pont pour la circulation des voitures établira le seul pont de grande route sur le Saint-Laurent, entre le pont Victoria à Montréal et le lac Ontario, soit une distance de 190 milles. Sur une étendue de 116 milles de cette distance, le Saint-Laurent constitue la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis et, en 1929, 150,000 véhicules ont traversé le fleuve en bateau. L'avantage du projet se passe de commentaires, étant donné que l'entreprise ne sera pas coûteuse, par comparaison avec la construction d'un nouveau pont. Le pont existe déjà et la pose du tablier et l'établissement des abords seront relativement peu coûteux. Du côté canadien, l'entreprise fournira du travail à 75 ou 100 hommes pour une période de quatre ou cinq mois.

Sans que je donne plus de détails, si la Chambre veut permettre que le bill subisse sa deuxième lecture, je proposerai son renvoi au comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes, afin que les intéressés puissent y fournir tous les détails relativement à l'entreprise.

M. SANDERSON: Il y a un an ou deux, la Chambre n'a-t-elle pas délibéré sur ce bill ou un bill du même genre?