

vendent des billets et expédient les marchandises par la route indiquée par les expéditeurs ou les voyageurs.

Une autre clause dit :

Chaque partie contractante sera libre d'employer tels agents qu'il lui plaira et il sera loisible au chemin de fer Canadien du Pacifique d'établir des agences le long de l'Intercolonial, à l'est de Saint-Jean selon que ses intérêts le demandent ; pourvu toutefois que s'il établit des agences pour la vente des billets et pour se procurer du fret, à des endroits à l'est de Saint-Jean, sur le parcours de l'Intercolonial où d'autres lignes de chemin de fer rivalisant avec le chemin de fer Canadien du Pacifique via Pointe Lévis ou la Jonction de la Chaudière, n'ont pas de semblables agences, la clause précédente concernant la neutralité, ne s'applique pas à ces endroits ; mais si le gouvernement ou toute autre compagnie faisant concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique via Pointe Lévis ou la Jonction de la Chaudière, établissent de semblables agences, aux mêmes endroits, la clause concernant la neutralité sera observée par les chefs de gare, les agents de passagers et de fret de l'Intercolonial à ces gares.

Cet arrangement a été conclu en 1890 ; à cette époque, la politique du gouvernement était d'amener le plus de trafic possible à Halifax. Son but était de donner des raccordements faciles au Grand Tronc et d'amener le chemin de fer Canadien du Pacifique à fixer son terminus à Halifax. Pour en arriver à cela il disait au chemin de fer Canadien du Pacifique : Nous maintiendrons nos propres taux pour le transport des marchandises et des voyageurs, nous aurons la haute main sur les deux, tant locale qu'autrement, sur notre ligne, et nous sommes prêts à accepter tout arrangement que vous pourrez faire pour le transport des marchandises via l'Intercolonial dans ces conditions. Voilà l'arrangement que nous avions à cette époque avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et aussi avec le Grand Tronc, et je souhaite que l'arrangement actuel fait par le ministre soit aussi satisfaisant.

Il y a lieu de s'étonner d'entendre l'honorable ministre émettre de pareilles prétentions quand il a dans les archives de son ministère, une opinion du ministre de la Justice d'alors, sir John Thompson, sur les obligations de l'Intercolonial et au devoir des employés du chemin de fer en vertu de cet arrangement.

L'arrangement équivaut à ceci : Aux endroits où le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc auront des agences, le long de l'Intercolonial, les employés de ce dernier seront neutres entre les deux compagnies ; et si le Grand Tronc n'établissait pas d'agences le long de l'Intercolonial en opposition à celles du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous avions le droit d'en établir nous-mêmes, pour transporter les voyageurs et les marchandises sur notre plus long parcours.

Que peut-on trouver à redire dans cet arrangement ? L'honorable ministre a eu l'occasion de mettre fin à cet arrangement. Il

était fait pour sept ans, et il a donné l'avis d'un an, et lorsque l'année a été expirée, pourquoi n'a-t-il pas mis fin à l'arrangement ? Je vais vous le dire, M. l'Orateur ; c'est parce qu'il est incapable d'en faire un meilleur ni avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni avec aucune autre compagnie. Dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse et des provinces de l'Est, il est obligé de maintenir des communications entre Saint-Jean et Halifax.

S'il ne maintient pas l'arrangement conclu par sir John Macdonald en 1890, il ne pourra pas s'entendre avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ; s'il met fin à l'arrangement, il court le risque que le trafic que le chemin de fer Canadien du Pacifique amène maintenant à Saint-Jean, trouve un débouché dans un port étranger et à la prochaine session, la Chambre s'apercevra qu'il est impossible de faire avec le chemin de fer Canadien du Pacifique de meilleurs arrangements que ceux qui existent actuellement.

Un mot maintenant de la politique que j'ai adoptée et que l'honorable ministre cite à l'appui de son projet. J'avais des difficultés continues avec les raccordements faits avec le Grand Tronc, qui semblait ne pas se soucier le moins du monde de ses correspondances avec l'Intercolonial. Les voyageurs qui arrivaient à Lévis devaient attendre des heures avant le départ du Grand Tronc pour Montréal. Cette compagnie n'avait pas d'agents dans la Nouvelle-Ecosse ni le Nouveau-Brunswick pour tâcher de se procurer du fret. Les agents du chemin de fer Canadien du Pacifique étaient beaucoup plus actifs, plus intelligents et la conséquence en était que le trafic prenait la direction de Saint-Jean, au lieu de passer par notre ligne.

Nous avons cherché à faire de meilleurs arrangements avec le Grand Tronc, mais cette compagnie affectait la plus grande indifférence.

Si le Grand Tronc avait été alors sous la direction de l'active administration actuelle, tout projet de prolongement eût été inutile. Pendant un certain temps j'ai étudié la question. J'ai donné instruction à mon sous-ministre d'examiner ce que coûterait cette entreprise. Il m'a soumis des chiffres, mais après avoir débattu la question pendant une couple d'années, j'ai renoncé au projet. En justice pour mes collègues d'alors, je dois dire que je n'en ai consulté que deux, l'ex-ministre des Finances, M. Foster, qui était fortement opposé au projet, et M. Ives, qui y était favorable. Je n'ai jamais consulté les autres membres du cabinet à ce sujet. Ainsi, quelque lié que je sois par la politique actuelle du ministre des Chemins de fer et Canaux concernant le prolongement de l'Intercolonial de Lévis à Montréal, l'ancien gouvernement n'est lié en aucune manière.

Quand l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'est décidé à prolonger le chemin jusqu'à Montréal, il avait le choix