

or, le Parlement sera appelé à voter une moitié de cette somme, soit 12 millions de dollars, si ces embranchements sont construits. D'autre part, si le Parlement, ou l'une ou l'autre, des compagnies de chemin de fer ne se sent pas disposé à aller de l'avant pour des raisons financières ou autres, il sera impossible d'entreprendre la construction desdits embranchements.

On voudra bien prendre note que cette annexe comprend les 60 milles de voie ferrée que la nouvelle compagnie est obligée de construire en vertu de la convention d'achat, de sorte que la mise en œuvre de l'entreprise est assurée. Par l'adoption du présent bill, nous arrêtons pour une période de cinq années la construction des principaux embranchements dans la région de la rivière de la Paix sans obtenir la certitude que les lignes essentielles à son développement seront construites. La stipulation suivant laquelle, advenant des divergences d'opinions, chaque compagnie de chemin de fer pourra construire ses propres embranchements, est loin d'assurer la prompté exécution des travaux. Ce plan est impraticable et il n'est guère probable qu'on y ait recours.

Et que dites-vous de la question du transport du trafic jusqu'au littoral par la route la plus économique sans tenir compte de qui elle est la propriété? Cette condition serait certes dans l'intérêt des colons et des habitants du district de la rivière de la Paix; cependant, l'entente conclue vise à protéger les intérêts des compagnies au détriment de la population de la région.

Les deux compagnies de chemin de fer sont-elles également intéressées à l'inauguration d'une autre route traversant les montagnes et se prolongeant jusqu'au littoral? Je ne le crois pas. Je le répète, le réseau du National-Canadien a une ligne qui passe à une faible distance de ce district. Ces questions et mille autres d'une nature tout aussi discutable seront assurément soulevées devant le conseil d'administration représentant nos deux compagnies rivales.

Et qu'advient-il de la région de la rivière de la Paix le jour où cette nouvelle association de nos deux réseaux canadiens ne fonctionnera plus? De quelle manière la population du district s'en tirera-t-elle? La région devra-t-elle être laissée à languir? Voilà des questions que le Parlement devrait mettre à l'étude avant de voter cette mesure législative. La réussite de nos industries dépend de la continuation de la concurrence de bon aloi que se font présentement nos deux grands réseaux

de chemins de fer. Ils constituent deux grandes compagnies distinctes; on devrait toujours les considérer ainsi et les traiter sur un pied d'égalité. La propriété commune des embranchements de la région de la rivière de la Paix constituera le premier frein sérieux à la concurrence que se sont toujours faite nos deux puissantes compagnies de chemins de fer.

Les gens de l'Ouest feraient bien de se mettre en garde de crainte qu'à la faveur du précédent que l'on est en train de créer, nos deux réseaux de chemins de fer avec le temps ne viennent à marcher si bien la main dans la main que cette compétition obtenue après un si fort gaspillage de temps et d'argent ne soit plus qu'une chose du passé. Parlant de l'avenir qui attend le développement ferroviaire dans la région de la rivière de la Paix, le ministre des Chemins de fer a déclaré que l'opinion publique protégerait les intérêts des habitants de ce district. J'ai toujours considéré que l'opinion publique est un remède tardif; parfois elle fait sentir son effet trop tard et elle ne voit guère de loin, surtout lorsqu'il s'agit du développement d'une nouvelle région.

Je ne puis m'expliquer que les représentants des provinces des Prairies accordent leur appui à un bill qui place les nouveaux colons de la région de la rivière de la Paix dans une situation semblable à celle dont les cultivateurs du Manitoba de la dernière génération se sont libérés. Monsieur l'Orateur, je suis opposé au fusionnement, même graduel, de nos deux grands réseaux nationaux de transport. Je m'oppose à ce bill parce qu'à mes yeux il s'agit ici d'une combinaison de chemins de fer qui va à l'encontre de l'intérêt bien entendu de la région de la rivière de la Paix et du pays dans son ensemble.

M. J. C. BRADY (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'espère que la Chambre me pardonnera les quelques mots que j'ai à dire au sujet de ce bill. A n'en pas douter, ce n'est qu'après une étude approfondie que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien en sont arrivés à cette entente pour le prolongement de la ligne d'Alberta, mais je rappellerai à la Chambre la discussion qui avait lieu en 1925 au sujet de la région de la rivière de la Paix. A cette époque, on adopta un crédit destiné à la construction d'un élévateur au port de Prince-Rupert, le terminus des lignes du National-Canadien. Si quelques-uns des ministres présents ce soir se souviennent de ce que l'on a dit en cette circonstance, ils constateront qu'à ce moment-là ils se disaient d'avis que la construction de cet élévateur et son exploitation feraient partie intégrante du programme