

ra aussi de nouvelles bouées, à la demande des institutions commerciales et de compagnies d'assurance de Montréal. Nous faisons tout ce que ces institutions demandent, en fait de bouées et de phares. Nous ne leur refusons rien de ce qui nous paraît raisonnable.

M. BERGERON : Je suis heureux d'appréhender cela, car c'est certainement la meilleure des économies. Il vaut mieux dépenser quelque chose et éviter ces désastres.

INTERCOLONIAL. — PROLONGEMENT JUSQU'À MONTREAL.

La Chambre se forme en comité pour discuter certaines résolutions concernant le chemin de fer du Comté de Drummond.—(M. Blair.)

(En comité.)

M. HAGGART : M. le président, en présentant ces résolutions à la Chambre, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé de la politique du gouvernement concernant ce prolongement, et il a fait allusion à certaines remarques, que j'ai faites, il y a quelque temps, ainsi qu'un témoignage que j'ai rendu l'an dernier devant le comité nommé pour étudier cette affaire.

Je commencerai par étudier la politique du gouvernement sur cette question. Comme je l'ai déjà dit, en 1894, j'ai fait faire des études pour savoir ce que coûterait le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Mes raisons pour agir ainsi étaient que nous étions en difficultés continuelles avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, par suite de manque de correspondance à Lévis, et que la situation devenait intolérable. J'avais cru que le pays y gagnerait, s'il était possible de remédier à cela. Mais avant d'entrer dans les détails de cette partie de l'affaire, il vaut mieux examiner quelle espèce d'arrangement nous avions avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le ministre (M. Blair) a prétendu l'autre jour que c'était l'arrangement le plus inique qu'un gouvernement pouvait faire. Il n'a pas voulu m'en tenir tout à fait responsable, parce qu'il a été fait par sir John Macdonald lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, en 1890. Mais, en lui succédant au ministère des Chemins de fer et Canaux et en adoptant sa politique, j'en suis devenu responsable. Je déclare ici que j'en assume toute la responsabilité et que la position prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas appuyée par les documents que j'ai ici.

Je me propose d'appuyer sur ces faits, parce que cet arrangement a peut-être été une des raisons qui ont engagé ce gouvernement à entreprendre ce prolongement. En parlant de cet arrangement, l'honorable ministre a dit :

Il y a une clause par laquelle le gouvernement du Canada ou le ministère des Chemins de fer et

Canaux s'engage solennellement, à observer et à faire observer par ses fonctionnaires et employés une neutralité absolue entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'Intercolonial.

Inutile de vous dire qu'il n'y a pas un mot de cela dans l'arrangement.

En vertu de ce contrat, le chemin de fer Canadien du Pacifique a le droit d'aller n'importe où sur le territoire de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax, ou le long de cet embranchement et ses correspondances, d'y envoyer ses agents et employés solliciter du trafic pour sa propre ligne.

L'Intercolonial, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, tous les chemins de fer d'Amérique ont ce droit. Il n'y a là, rien d'extraordinaire. J'ai demandé au ministre :

M. HAGGART : Ne pouvez-vous pas le faire aussi ?

L'honorable ministre m'a répondu :

Je dirai à l'honorable député, avant de terminer, ce que nous avons le droit de faire aujourd'hui.

En vertu de ce contrat, le chemin de fer Canadien du Pacifique avait le droit d'envoyer ses agents solliciter du trafic pour la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique de Saint-Jean à Montréal, de préférence à l'autre ligne via Moncton et Lévis. En vertu de cet arrangement, le gouvernement du Canada s'était solennellement engagé envers le chemin de fer Canadien du Pacifique à défendre à ses employés de solliciter du trafic.

J'ai nié cela de la manière la plus formelle en disant :

M. HAGGART : Je nie cela de la manière la plus formelle possible. Il n'y a rien de tel dans le contrat.

Cela n'a pas empêché l'honorable ministre d'ajouter :

Je ne crois pas qu'il soit possible d'imaginer une position plus humiliante pour un gouvernement, ou un chemin de fer que celle que je viens de décrire.

Imaginez-vous nos employés et nos agents qui ont naturellement intérêt à ce que nous fassions des affaires et à ce que le trafic passe par notre chemin de fer, qui sont là et n'ont pas même le droit de s'adresser aux patrons de notre ligne pour leur demander d'envoyer leurs marchandises par cette voie, qui sont obligés de se taire, de se laisser enlever le trafic par toute sorte de moyens, et qui n'ont pas même le droit de protester, sous peine d'être accusés de violer l'entente qui a été faite.

Il continue longtemps sur ce ton. Permettez-moi de citer la partie de l'arrangement qui a trait à cette question et nous verrons jusqu'à quel point les observations du ministre sont fondées. Voici le passage en question :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux fera tout en son pouvoir pour que les chefs de gare, les agents pour la vente des billets et le transport des marchandises, aux gares de l'Intercolonial, excepté à Saint-Jean, sauf les exceptions ici mentionnées, observent une stricte neutralité entre le chemin de fer Canadien du Pacifique via Saint-Jean, N.-B., et les autres lignes rivales, et