

M. SHAW: Merci, monsieur le président. Je signalais simplement qu'entre 1934 et 1941, des terres ont été vendues aux fermiers de cette région, sans qu'on leur dise que le réseau projetait d'abandonner sa ligne, s'il en obtenait la permission; et je dis que le réseau formait ce projet depuis 1934.

Il y a encore autre chose. En 1937, l'Alberta Pool Elevators construisit un élévateur.—Je crois, sans en être sûr, que c'était à Condor—au coût de \$15,000. On ne lui a pas dit que les réseaux projetaient l'abandon de leur ligne. Dans ces deux cas, les réseaux ont manqué de bonne foi à l'égard des populations. Je voudrais encore mentionner, monsieur le président, les terres vendues par les réseaux à ces fermiers. Il y avait 128,581 acres de terres cultivables, et environ 9,323 acres de taillis. Les réseaux n'ont pas seulement vendu des terres aux fermiers, mais aussi des lotissements urbains à des gens qui s'installèrent en cet endroit, et souvent y établirent leur commerce, avec la ferme conviction que les chemins de fer continueraient à fonctionner.

C'est un fait important que les meilleures terres agricoles de cette région sont au sud de la ligne du Pacifique-Canadien dont on projette l'abandon. Au nord de la ligne du Canadien-National, qui est au nord de celle du Pacifique...

M. DONNELLY: A quelle distance sont-elles l'une de l'autre?

M. SHAW: Elles sont parfois à six ou sept milles, et parfois très près l'une de l'autre. En un endroit, à partir des montagnes Rocheuses, en allant vers l'Ouest, les deux réseaux empruntent la même voie sur une courte distance. En abandonnant la ligne du Pacifique, vous enlevez aux principales régions agricoles, à l'ouest de Red Deer, leur voie ferrée.

En ce qui concerne la suppression de ces services, on a évalué, et je crois que tous les commissaires l'admettaient, que le coût de mise en vente du blé serait augmenté d'environ \$17,000 pour ces fermiers. La valeur des terres serait réduite partout de \$1 à \$12 l'acre. Les fermiers de cette région vendent leur blé aux minoteries de Calgary. En raison de l'accroissement de la distance, ils paieront quelque cinq cents de plus par cent livres de grain. Le bétail expédié de cette région devra être conduit à Drumheller, une augmentation de distance d'environ 60 milles, qui entraînera une augmentation de frais d'environ \$9 par wagon. Je compte dans ce montant le supplément de nourriture à donner au bétail en conséquence de ce changement.

A l'ouest de Rocky Mountain House fonctionnent, je crois, trois scieries exploitées par l'Atlas Lumber Company. Cette compagnie a établi des dépôts de bois le long de la voie ferrée. Elle estime, et rien ne prouve que cette évaluation soit erronée, que l'expédition de son bois lui coûtera de 5 à 15 dollars de plus par wagon. Et je crois qu'elle a expédié approximativement 500 wagons l'année dernière. La compagnie conclut: "Nous allons être obligés de fermer nos scieries et de les transporter ailleurs, et de fermer aussi nos dépôts à bois."

Vous comprendrez facilement les conséquences qui peuvent en résulter pour cette partie du pays.

Puis-je ajouter une chose...

M. DONNELLY: Pensez-vous qu'il aurait mieux valu abandonner le Canadien-National et laisser fonctionner le C.P.R.?

M. SHAW: Les deux réseaux ont réalisé un bénéfice. Ils ont dû avoir une raison, en premier lieu, pour construire en cet endroit. Personnellement, je ne vois aucune justification à l'abandon de l'une ou l'autre ligne.

C'est nettement manquer aux engagements pris envers le peuple, et permettre à notre pays de reculer au lieu d'avancer.

M. JACKMAN: Puis-je demander à M. Shaw où il trouve la preuve que les réseaux avaient, dès 1934, l'intention d'abandonner ces lignes?

M. SHAW: Le jugement est ici; il me faudra peut-être un moment pour le trouver, mais il est ici. C'est dans le rapport minoritaire du commissaire en chef, M. J. A. Cross, et il me faudra un peu de temps pour le trouver. Mais c'est ici, je le trouverai et je vous le montrerai.