

au moyen de ce projet de loi, des privilèges au bénéfice de quelques individus inconnus, parce que je suis informé que cette entreprise est à vendre actuellement, et que nous ignorons à qui elle passera. Voici un extrait de l'*Edmonton Bulletin* dont je vais donner lecture :

Il est fort probable que le National-Canadien va faire une nouvelle proposition pour l'achat de l'Alberta and Great Waterways Railway, a déclaré le premier ministre J. E. Brownlee, à son retour, vendredi, d'un voyage de trois semaines à Ottawa, Montréal et ailleurs.

"Je m'attends", a-t-il dit, "à une offre plus avantageuse, mais j'ignore si elle le sera suffisamment pour nous justifier de l'accepter".

La vente des chemins de fer appartenant à la province dépend entièrement de ce qu'il adviendra de l'Alberta and Great Waterways. Là est la clef de tout le problème, et le gouvernement a fortement représenté aux présidents des deux réseaux l'à-propos de disposer de cette entreprise en même temps que de celle de la ligne Edmonton, Dunvegan and British Columbia, afin d'éviter l'obligation de maintenir un département pour une seule ligne.

Le premier n'a point voulu dire si la question se déciderait bientôt. L'on sait que le gouvernement fédéral désire terminer ses travaux le 15 mai, et à moins que l'on ne s'entende vers la fin de la semaine prochaine, la ratification, impossible à obtenir avant la prorogation, devra être renvoyée à la prochaine session.

Dans le cas d'une entente intervenant sans retard et déposée devant le Parlement...

Ce rapport de presse indique la possibilité de la vente de ce chemin de fer. Dans la *Montreal Gazette* du 21 avril, l'on trouve cette dépêche de la *Canadian Press* :

Le premier Brownlee, retour de son voyage à Ottawa et Montréal, rapporte que sa mission a eu pour résultat d'éclaircir un peu les choses relativement à la situation ferroviaire dans le nord. Il a confiance que le National-Canadien fera une offre plus avantageuse, et aucune décision ne sera prise quant à la vente avant de connaître cette proposition...

Remarquez bien, la vente.

M. Brownlee n'a pas caché aux présidents des deux réseaux que le gouvernement de l'Alberta ne se souciait pas de se dessaisir des lignes de la région de la rivière la Paix sans céder aussi la ligne Waterways, et tout dépend donc du sort de celle-ci. La législature sera probablement convoquée cet été si l'on reçoit assez tôt une proposition relativement à l'Alberta and Great Western. Certains points préliminaires à la vente de la ligne Edmonton, Dunvegan and British Columbia ont été réglés. L'intérêt de la province en bénéficiera considérablement, pourvu que la proposition relative à la ligne Waterways se réalise. La suite du projet dépend d'une conférence que doivent avoir prochainement les présidents Beatty et Thornton.

Cela démontre bien, je pense, que la ligne est à vendre. Je ne voudrais pas que mes honorables amis soient induits en erreur, et c'est ce qui m'inspire de proposer, comme j'en ai fait insérer l'avis au Feuilleton pour la séance du 2 mai, les mêmes restrictions dont on a

[M. Hepburn.]

demandé l'application aux entreprises de pont dans l'Ontario-Sud. Il n'est pas impossible après tout que les promoteurs du pont à Sarnia se portent acquéreurs de ce chemin de fer, et je veux protéger mes honorables amis en cas d'occurrence pareille. Une nouvelle de presse en date du 17 avril 1928, et venant d'Edmonton, attribue ce qui suit à l'honorable M. Verner Smith, autre membre important du gouvernement d'Alberta :

Les chemins de fer du gouvernement n'ont pas encore été vendus, a déclaré l'honorable M. Verner Smith, ministre des chemins de fer et téléphones, à son retour d'un voyage de deux semaines à Ottawa et Montréal, en compagnie du premier ministre Brownlee.

Il a eu des entrevues avec sir Henry Thornton et E. W. Beatty, c.r., respectivement présidents des Chemins de fer nationaux et du chemin de fer Pacifique-Canadien, dit le ministre; ces derniers continuent d'étudier le problème en gardant la ligne de conduite exposée dans l'offre commune modifiée qui a été soumise à la dernière session de la législature.

Sir Henry a été interviewé le premier et M. Beatty en second lieu. C'est immédiatement avant de quitter Montréal que le ministre a rencontré M. Beatty, et le dernier mot de ce dernier a été qu'il aurait une autre entrevue avec sir Henry Thornton.

L'hon. M. Smith ne saurait dire si l'on ferait une autre offre. La chose sera sans doute décidée lors d'une entrevue entre les chefs des deux réseaux. Quand on lui a demandé si l'un des deux présidents avait laissé entendre qu'une nouvelle offre serait faite pour les chemins de fer Alberta and Great Waterways, le ministre a répondu que l'on étudiait la question en même temps que celle du chemin de fer Dunvegan-Colombie-Anglaise.

L'hon. M. Smith et le premier ministre se sont séparés à Montréal, l'hon. M. Smith revenant chez lui en passant par Toronto et le premier ministre revenant via Chicago. Chemin faisant, le ministre a visité le canal Welland qu'on est à construire au coût de 125 millions. Il a une longueur de 24 milles, dit-il. On y emploie la plus grosse drague du monde, capable de charger des wagons placés à 60 pieds au-dessus d'elle. Quelques sections de ce canal vont être terminées l'an prochain.

Dans cette région de l'Ouest on semble faire un effort sérieux pour vendre ce chemin de fer. Quand on accorde une charte pour la construction d'un chemin de fer, il arrive généralement que les colons affluent. Il ne serait pas juste, je crois, de tromper ces gens. J'ai à cœur le bien-être de ces gens tout comme mes honorables amis ont à cœur le bien-être des habitants du sud de l'Ontario. Il n'est certainement pas juste de susciter des espoirs chez ces colons de cette région de l'Ouest. Avant d'accorder cette charte, on devrait exiger des promoteurs les mêmes obligations sévères que le comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a imposées au sujet du bill du chemin de fer Port-Burwell and London, c'est-à-dire qu'on devrait les obliger à donner quelque garantie de leur bonne foi.