

le chiffre de l'indemnité ne saurait être ainsi restreint; si, au contraire, il appartient à une compagnie privée, il doit, j'imagine, être assujéti aux dispositions de la loi des chemins de fer.

A mes yeux, la réclamation est juste; je ne l'affirme point. Je n'en parle que parce que l'enquête a été plutôt de nature à porter le ministère à croire qu'elle est juste. Or, si on considère qu'elle est légitime et que les gens ont réellement raison de se plaindre, on ne doit pas, ce me semble, se prévaloir de ce que l'indemnité ne peut excéder \$5,000 pour ne pas rendre justice à des gens dont les pertes s'élèvent à plus que cela. Je ne pense pas que le ministre soit au fait de ce qui s'est passé; cependant, là-bas, les gens considèrent qu'on n'a pas usé de justice à leur égard, et je serais vraiment bien aise que le ministre s'occupât de l'affaire de la façon qu'il jugera la meilleure.

L'hon. M. REID: Je me ferai un plaisir de mettre la chose à l'étude et de tâcher de savoir au juste ce qui en est. Le chemin de fer en question a été construit par une compagnie privée et fait incontestablement partie du réseau du Nord-Canadien. Par conséquent, la loi des chemins de fer doit être applicable au cas dont il s'agit ici. Quoi qu'il en soit, j'irai aux informations, et il se peut que, ayant recueilli quelques renseignements, je sois en mesure de discuter cette affaire à la prochaine séance du comité.

M. ARGUE: J'aimerais que le ministre me donnât plus de précisions au sujet de la petite artère qui, dans la Saskatchewan, part de Gravelbourg pour rejoindre le Nord-Canadien à Swift-Current. En 1918, le président de la compagnie propriétaire de ce chemin de fer nous promettait que la voie ferrée atteindrait Swift-Current en 1920, et depuis ce temps-là nous attendons patiemment la construction du chemin de fer. La plate-forme en est dressée jusqu'à Neidpath et la voie posée jusqu'à 10 milles de cet endroit. Les cultivateurs de la région avaient pris toutes leurs dispositions en vue de l'érection d'un élévateur à Neidpath, mais on leur a conseillé d'attendre qu'on leur ait donné une assurance plus formelle relativement à la pose de la voie. J'aimerais à savoir si la pose des rails sur cette ligne secondaire aura lieu assez tôt pour permettre aux cultivateurs de la région de faire transporter leur blé à l'automne. Neidpath servira de débouché à une quarantaine de mille acres de grain, pourvu qu'un éléva-

[L'hon. M. Fielding.]

teur y soit construit assez tôt pour que le grain y soit emmagasiné jusqu'à ce qu'on puisse le transporter ailleurs.

Je voudrais que le ministre me donne cette assurance afin que les cultivateurs puissent faire leurs arrangements pour la construction de cet élévateur avec la certitude d'y transporter leur grain, cet automne.

L'hon. M. REID: En causant de cette affaire avec M. Hanna, il m'a dit que l'on construirait, cette année, ces 10 milles de chemin de fer parce qu'un élévateur devait être érigé. Je suis convaincu que les administrateurs des chemins de fer nationaux canadiens, d'après ce que m'a dit M. Hanna, feront ces travaux. A moins de circonstances imprévues les rails seront posés avant cette époque. On est à laminer les 50,000 tonnes de rails qui ont été achetés et ils seront envoyés à la voie principale. De là, ils seront distribués aux divers embranchements et celui-ci sera l'un des premiers servis.

M. DAVIS: Le ministre peut-il nous dire ce que l'on se propose de faire dans le Manitoba?

L'hon. M. REID: Au Manitoba: Embranchement d'Amaranth, point de départ, jonction de Delta. Lorsque la voie actuelle sera terminée, on aura atteint le mille 61.9; le 31 décembre, 1920, on était au mille 44.1; il reste 17 milles de rails à poser. Ces travaux seront faits cette année. Embranchement de Sainte-Rose-du-Lac, point de départ, rivière Ochre. Lorsque la voie actuelle sera complétée, on aura atteint le 40e mille; le 31 décembre, 1920, elle était rendue au mille 14.9, on construira, cette année, 25 milles.

M. COWAN: Quelle est la règle du département pour le posage des rails sur la voie quand elle est terminée. Si je pose cette question, c'est qu'il me semble, d'après le programme qui nous est soumis ce soir, que le département laisse aller à la ruine une voie de chemin de fer dans la province de la Saskatchewan, je veux dire la ligne construite de Lumsden, sur le Nord-Canadien à Craven, et qui a été exploitée, durant plusieurs années, comme une sorte de voie à marchandises. Il y a sept ou huit ans, le terrassement de la ligne a été fait de Craven à la vallée de Qu'Appelle afin de desservir une région très peuplée qui a grandement besoin de voies ferrées. A-t-on l'intention de poser les rails sur les plates-formes construites depuis un an ou deux, et de négliger celles qui ont été terminées cinq ou six ans auparavant? Je