

des obstacles les plus considérables qui se présentent contre l'établissement d'un débouché sur le littoral, c'est que le chemin de fer Edmonton et Dunvegan et le chemin de fer Canada-Central, destinés à faire partie du réseau qui relierait la région de la rivière de la Paix au littoral du Pacifique, appartiennent à la province de l'Alberta, et personne, ni dans cette province-là ni ailleurs, ne saurait s'attendre, que je sache, à ce que l'Alberta construise un chemin de fer à travers la Colombie-Anglaise jusqu'à un port quelconque du Pacifique.

En m'opposant à ce bill, je croirais favoriser l'acquisition des chemins de fer de l'Alberta par le Pacifique-Canadien. Il se peut que certains de mes honorables collègues et que même des gens du dehors croient que cela serait à l'avantage du développement plus rapide de la région de la rivière de la Paix, mais je n'en suis pas convaincu. Je ne nie pas les difficultés qui peuvent se présenter dans l'application de cette loi et dont l'honorable député de Vancouver-Nord (M. McRae) nous a parlé. Il craint que la Chambre des communes ne soit pas disposée à voter 12 millions pour la construction de la part de l'Etat dans les 600 milles d'embranchements pour lesquels cette compagnie de chemin de fer détiendra des chartes dans la région de la rivière de la Paix. Pour ma part, je crois que le Parlement votera ces 12 millions plutôt que d'exécuter le programme exposé dans la correspondance déposée hier. Je constate que, le 20 septembre 1928, sir Henry Thornton a adressé au ministre des Chemins de fer le télégramme suivant:

Presse canadienne annonce que Pacifique-Canadien a fait offre indépendante moins de vingt-cinq millions pour voies ferrées du gouvernement Alberta. Accusé réception fait par Brownlee, de Montréal, qui conseille fortement, et je l'approuve, que nous annonçons que nous nous proposons de demander aux autorités parlementaires le droit de construire une ligne d'Obed à Grande-Prairie nord-ouest vers passe Peace ou Pine avec embranchement du lac Sturgeon vers nord-est direction McLennan et passage rivière de la Paix. Veuillez télégraphier immédiatement votre opinion.

Cette dépense serait loin de développer tout le vaste territoire qui serait ouvert à la colonisation par les 600 milles de chemins de fer et cependant il ne coûterait pas seulement 12 millions, mais peut-être 20 ou 30 millions, si nous pouvons nous en rapporter à l'expérience de l'Alberta, et je crois que cette province a construit ses voies ferrées à tout aussi bon marché que l'a fait le réseau national. Si c'est tout ce qu'on a à nous offrir au lieu de la propriété en commun, j'aimerais mieux faire face aux problèmes de cette dernière

alternative et aux besoins futures que présentera l'extension des embranchements, car je ne crois pas que le Parlement soit disposé à voter de l'argent pour doubler pour ainsi dire les voies actuelles sans desservir un territoire beaucoup plus grand.

Depuis trois ou quatre ans, la population de la région de la rivière de la Paix a beaucoup désiré voir le réseau national acquérir les chemins de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie-Anglaise. Je constate aussi que le gouvernement de l'Alberta était aussi fort désireux de voir le réseau national acquérir les chemins de fer de cette province. Je constate qu'il y a deux ans, d'après le document parlementaire 226A de 1928, le premier ministre de l'Alberta, M. Brownlee, a fait au ministre des Chemins de fer, M. Dunning, une offre dans laquelle il favorise l'acquisition du chemin de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie-Anglaise et de celui du Canada-Central à un prix dépassant un peu 14 millions. Ces chiffres ont été soumis non pas comme offre finale, mais comme base de négociations. Je dirai que le prix que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont accepté de payer pour le chemin de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie-Anglaise doit être de 20 millions. Je devrais peut-être lire un ou deux paragraphes de cette lettre:

Cher monsieur Dunning,

En soumettant à votre attention la proposition des Chemins de fer nationaux du Canada...

L'hon. M. DUNNING: Quelle est la date de cette lettre, s'il vous plaît?

M. KENNEDY: Elle est datée du 3 mai 1926; document parlementaire 226A de la session de 1928.

L'hon. M. DUNNING: Mais la lettre est datée du premier semestre de 1926.

M. KENNEDY: C'est exact. J'indique simplement les desseins du gouvernement de l'Alberta à cette époque.

En vous soumettant la proposition que le National-Canadien acquière l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway* et le *Central Canada Railway*, je vous signale les considérations suivantes:

1. Le tronçon du Grand-Tronc-Pacifique entre Wolf Creek et Prince-Rupert a été construit à grands frais, comme artère principale destinée à desservir la région qu'il traverse, et le trafic étant rare, les pertes qu'entraînent l'exploitation et l'entretien, et le service des intérêts représentent un pourcentage considérable du déficit annuel du réseau national. La distance entre les deux points mentionnés est 834 milles .3 et, au coût de \$125,000 par mille, une bonne estimation des frais à l'heure actuelle, la construction représente des frais de premier établissement de \$104,287,500. Sans la région de