

Lorsque je critique les transports au pays, je n'inclus pas Air Canada, car cette société fait de l'excellent travail, à une exception près. Le nombre d'envolées en provenance et à destination d'Edmonton a été beaucoup trop réduit. Edmonton est maintenant laissé de côté. J'espère que l'ancien ministre des Transports n'en est pas entièrement responsable, mais il y est peut-être pour quelque chose.

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien nous causent des ennuis en détruisant de propos délibéré les services qu'ils sont censés fournir aux Canadiens. Les services sont réduits, alors que les coûts augmentent, comme dans tout autre domaine.

Je me suis plaint aujourd'hui de la construction d'un embranchement à partir de Fort-Saskatchewan vers une fabrique d'engrais de l'Imperial Oil, subventionnée par l'État, à six milles au sud de Redwater. La ligne, censée être dans une région désignée, a 12 milles et demi de longueur. La construction de cette ligne a été permise grâce à l'article 77, à la page 73 du bill n° C-231, en vertu duquel les compagnies de chemin de fer peuvent construire un embranchement de 20 milles de longueur sans s'adresser au Parlement. Sauf erreur, elles n'ont besoin que d'un décret du conseil. Avant l'adoption de ce projet de loi, une ligne pouvait avoir au plus six milles de longueur.

Le National-Canadien a reçu la permission de construire cet embranchement qui traverse le plus ancien établissement d'Alberta, soit les plus belles fermes du Canada. On lui donne maintenant le nom de territoire du Fort-Saskatchewan. Les premiers colons de l'établissement portaient le même nom que monsieur l'Orateur. Toutefois, ils y sont établis depuis si longtemps qu'on ne les appelle plus Lamoureux, mais Lammory. C'était aussi naguère le nom du territoire lui-même.

L'établissement a débuté avant l'arpentage de l'Ouest canadien. Il s'agit surtout de lots riverains, puisque la rivière servait alors de voie de communication. C'était aussi le cas des fermes du Québec. Cependant, nos fermes sont un peu plus grandes que les fermes normales, parce qu'il y avait jadis plus d'espace et que moins de gens allaient s'établir dans l'Ouest. La plupart des lots riverains sont d'environ 300 acres chacun. Il y en a un assez bon nombre, et l'établissement a 3 ou 4 milles de longueur. D'autre part, le chemin de fer a été autorisé, le 27 avril dernier, à aménager un embranchement à cet endroit. Le 28 avril, il a écrit à tous les cultivateurs en cause, soit 23 en tout, parmi lesquels plusieurs sont les descendants de ceux qui ont colonisé ce territoire, il y a plus de 100 ans. Ce n'est pas bien long, 100 ans, pour l'Ontario et le Québec, mais ce l'est pour l'Alberta.

• (5.10 p.m.)

J'ai dit, que le 28 avril, l'administrateur foncier du National-Canadien, à Edmonton, a écrit à tous ces gens. Or, le 2 mai suivant, les arpenteurs se sont mis au travail, avant même que la plupart de ces gens aient reçu l'avis d'expropriation; on a employé le terme «expropriation», mais le chemin de fer n'a pas exproprié ces terrains, il les a confisqués. Quand une création du gouvernement, une société de la Couronne, peut s'installer dans la plus ancienne région agricole d'une province et s'y tracer une route au beau milieu des plus belles terres arables au Canada, nous en sommes, certes, à un triste moment de notre histoire. Quand je parle des plus belles terres arables au Canada, je suis sincère. Cette année, alors que la récolte a été un échec dans d'autres régions, ces cultivateurs ont pu récolter de 60 à 65 boisseaux de blé à l'acre.

Le chemin de fer a fait des levés et décidé de faire passer sa voie à travers les fermes, pas le long de la concession, comme on dirait dans l'Est. On a posé les rails en oblique, morcelant les fermes au point qu'elles ne valent plus une chique pour la culture. Un cultivateur m'a dit que sa ferme est morcelée en 14 pièces de terre par cet embranchement. N'oubliez pas, monsieur l'Orateur, que le National-Canadien n'a pas essayé de s'entendre avec les cultivateurs. En vérité, c'est une honte.

Ce n'est d'ailleurs pas le seul tracé que la voie ferrée aurait pu suivre. On aurait pu construire un raccordement avec la ligne du National-Canadien, à cinq milles au sud de l'usine en voie de construction. On aurait pu aménager un raccordement à six milles au nord, à Redwater, où passe le National-Canadien. On aurait pu faire un raccordement à huit milles, droit à l'ouest, avec la ligne du National-Canadien, à Gibbons. En dépit de tout cela, on a traversé toutes les fermes en oblique, les rendant inexploitable. J'ai ici une carte montrant les autres tracés possibles. Ceux qui sont intéressés pourront la consulter.

Tous étaient heureux lorsqu'on a annoncé qu'une fabrique d'engrais serait construite à six milles au sud de Redwater. Mais cette fabrique est située également sur deux parcelles de terrain dont la valeur correspond à la valeur du terrain que le chemin de fer a confisqué et qu'il est en voie de ruiner. Je voudrais vous lire un certain nombre de lettres à ce sujet, mais je doute en avoir le temps.

J'ai été avisé de la situation par une lettre de M. et M<sup>me</sup> Keith, écrite le 17 mai et reçue le 25 mai. J'ai écrit immédiatement au ministre des Transports d'alors et, un mois plus