

nedé) a fait un exposé assez juste des circonstances qui ont amené la situation présente. Je ne blâme pas le gouvernement de l'Alberta; comme propriétaire des lignes il était parfaitement justifiable de négocier le marché le plus avantageux. Je puis concevoir qu'on censure sa façon de conduire les négociations, mais cela le regarde, et je reconnais son droit de le faire à sa guise. Par contre, il n'est guère équitable de répandre, au sujet de la région de la rivière de la Paix, dans les journaux ou autrement, des bruits au sujet du Gouvernement et de son attitude à propos de ce chemin de fer. Plusieurs de ces assertions sont tout à fait contraires à la réalité. Je sais que l'honorable député de Rivière-de-la-Paix ne se serait pas rendu coupable de faux rapports et, ainsi qu'il est arrivé parfois, de mensonges forgés de toutes pièces, à preuve le numéro du *Herald*, de Grande-Prairie, que je tiens à la main. La principale insinuation que l'on fait, c'est qu'en quelque manière le Gouvernement a empêché sir Henry Thornton d'offrir pour ces voies ferrées un prix équivalent à leur valeur pour le réseau national. Devant pareilles insinuations et assertions, je n'ai qu'une réponse à donner: pour négocier l'acquisition de ces lignes, sir Henry Thornton a été placé tout à fait dans la même position que dans les autres négociations semblables qui donneront lieu à des projets de loi pour faire ratifier les conventions par le Parlement. Nous lui avons donné carte blanche et il avait toute liberté de négocier, si c'était possible, tout arrangement qu'en qualité d'administrateur en chef du réseau il pouvait conseiller au Gouvernement d'adopter et qui agréât aux vendeurs. Cette étape une fois franchie, il s'agissait de demander au Gouvernement d'approuver la convention négociée et les arrangements provisoires. Le Gouvernement n'a jamais empêché sir Henry Thornton, ni directement ni indirectement, d'offrir pour les chemins de fer de l'Alberta une somme qui représentât leur valeur pour le National-Canadien. Je le dis pour régler ce point une fois pour toutes.

Quant à la critique contre l'acquisition des voies ferrées par les deux réseaux, c'est le premier ministre de l'Alberta, M. Brownlee, qui a proposé le premier, dans un télégramme, que les deux réseaux fassent ensemble une offre. Déçu par la dernière offre que le National-Canadien avait faite pour son propre compte, il m'a télégraphié qu'il pourrait peut-être obtenir des conditions plus satisfaisantes des deux chemins de fer agissant de concert. Je n'avais pas alors beaucoup de confiance dans les résultats d'une pareille démarche. Néanmoins, me rendant à cette demande, j'ai

[L'hon. M. Dunning.]

ménagé une entrevue entre les administrateurs des deux réseaux en leur conseillant d'examiner la situation à ce point de vue. Il en est résulté que les deux réseaux ont fait conjointement une offre un peu plus avantageuse que l'offre précédente du National-Canadien. Comme l'a dit l'honorable député de Rivière-de-la-Paix, le gouvernement de l'Alberta a rejeté cette offre. L'affaire en est restée là jusqu'à ce que le Pacifique-Canadien ait fait une offre beaucoup plus considérable, en y attachant la condition que le National-Canadien serait invité à participer de moitié à l'acquisition des voies ferrées, s'il le désirait.

M. HEAPS: N'est-ce pas le gouvernement de l'Alberta qui a proposé cette condition, et non le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. DUNNING: Je consens à ce que les deux parties en réclament le mérite, quel qu'il soit.

M. KENNEDY: En fait, c'est le Pacifique-Canadien qui a fait cette proposition au Gouvernement.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député est probablement plus en mesure de le savoir que moi. L'offre comportait cette condition, et c'est ainsi que le réseau national a reçu cette offre. Sir Henry et ses collaborateurs ont examiné la proposition avec soin et ils ont décidé de conseiller à l'Etat d'acquiescer la moitié des propriétés, et c'est à cela que pourvoit le projet de loi en délibération. Qu'arriverait-il sans cela? C'est l'importante réponse que je donne à l'honorable député de Vancouver-Nord. Il arriverait que le Pacifique-Canadien posséderait seul toutes les lignes de l'Alberta septentrional: l'*Edmonton and Dunvegan Railway*, le *Central Canada Railway*, l'*Alberta Great Waterways Railway*. Mon honorable ami de Rivière-de-la-Paix l'a dit, que cela serait très bien; que cette région du pays est assez grande pour une autre voie ferrée; que le National-Canadien pourrait très bien y construire sa propre ligne. Comme mon honorable ami de Rivière-de-la-Paix l'a dit, si le National-Canadien construisait une voie de l'endroit naturel où il devrait la construire, pourvu qu'elle passe dans le territoire—les lignes actuelles appartenant au Pacifique-Canadien—cela entraînerait une très grosse dépense. Si ma mémoire est fidèle, cela coûterait 14 millions de dollars pour pénétrer dans ce pays avant de commencer à construire des embranchements pour desservir le pays et transporter le trafic; et du jour où l'on commencerait à construire des embranchements de la voie principale, on se trouverait à établir une double voie dans chaque cas sur une