

Red-Deer et l'an dernier les cultivateurs ont eu l'avantage d'utiliser cette partie du chemin de fer. Il y a 76 milles 7 de rails à poser de la rivière Red-Deer à Medicine-Hat et c'est compris dans la liste des travaux à exécuter. On s'attend à compléter les travaux cette année. Quant à l'Alberta, voici les travaux exécutés jusqu'à maintenant: Embranchement d'Acadia-Valley. Le point de départ est à Eyre. Quand l'entreprise sera terminée, le nivellement sera au mille 25. On n'a pas encore posé de rails sur cette partie jusqu'à maintenant, mais on en posera 13 milles cette année.

Il existe un autre embranchement de la Vallée Acadia, qui part d'Eyre. Dès que la présente entreprise sera terminée, le dressement de la plate-forme sera rendu au 43e mille. Nulle part les rails n'ont été encore posés, mais ils le seront cette année sur une distance de 18 milles. Pour ce qui est de la ligne qui relie Hanna à Medicine-Hat, elle commence, je le répète, à Bonar. La longueur totale de l'embranchement est de 135 milles. Les rails ont été posés sur une distance de 53 milles .3 et, cette année, ils le seront sur un parcours de 76 milles .7. L'embranchement au nord-est d'Oliver, part de la ville de ce nom et il a 120 milles de longueur. Dès que les présents travaux de terrassement seront terminés, la voie se trouvera terminée sur tout le parcours. Les rails sont rendus sur les lieux et prêts à être posés; si la ligne n'est pas en exploitation aujourd'hui, cela ne tardera pas.

Le tronçon de Red-Deer, qui part de l'embranchement de la Jonction de Brazeau, a 6 milles de long. Les rails sont posés.

L'embranchement d'Onoway, qui part de la Jonction de la Rivière de la Paix, aura 72 milles de longueur lorsque le nivellement de la voie sera terminé; les rails sont posés sur une distance de 60 milles et ils le seront cette année sur les 12 milles qui restent.

La ligne à voie double de Munson part de ce dernier endroit. Elle a une longueur totale de 322 milles. Les rails sont posés sur une distance de 313 milles et, cette année, ils le seront sur un autre parcours de 9 milles. Cela fait donc un grand total de 128 milles .7 de voies ferrées sur lesquelles les rails seront posés cette année dans la province de l'Alberta.

M. BUREAU: Si j'ai bien compris, la question que j'ai l'intention de soulever est déjà venue sur le tapis cet après-midi. Le crédit demande de faire un

Prêt ne dépassant pas \$50,000,000, remboursable sur demande avec intérêt au taux de six

pour cent par année, payable semestriellement, à affecter (lorsque les sommes disponibles provenant des recettes nettes d'exploitation peuvent être insuffisantes) au paiement des dépenses faites ou des dettes contractées, en tout temps, par ou au nom de la compagnie de chemin de fer Nord-Canadien, la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, ou toute compagnie comprise dans le réseau du chemin de fer du Nord-Canadien.

Le 6 juin 1919, le Parlement a adopté une loi, qui sera mise en vigueur par décret du conseil, dans le but de placer tous les chemins de fer de l'Etat sous la juridiction du gouvernement fédéral sous l'empire des dispositions de cette loi. Ces dispositions comportaient que les chemins de fer de l'Etat seraient soumis à la juridiction de la commission des chemins de fer et des dispositions de la loi générale des chemins de fer. La compagnie des chemins de fer nationaux canadiens existe ou elle n'existe pas. Si la compagnie existe, nous avons le droit de discuter toutes les questions qui ont rapport aux chemins de fer de l'Etat compris dans cette compagnie. Evidemment, la loi renferme certaines restrictions; le Gouverneur en conseil se réserve le droit de désigner quels sont les chemins de fer qui feront partie de la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens, bien que le sens commun ordinaire, le gros bon sens, nous incline à penser que tous les chemins de fer appartenant à l'Etat doivent faire partie de la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens. Si, d'un autre côté, si la compagnie n'existe pas, le ministre n'a pas le droit de demander au Parlement de voter des fonds à une compagnie non existante—pour le compte de chemins de fer qui sont censés exister et être exploités sous l'empire d'une loi dont les dispositions ne sont pas en vigueur.

La loi à laquelle je fais allusion en ce moment fut adoptée grâce au règlement de clôture. Je me rappelle parfaitement des circonstances, étant donné que des remarques fort désobligeantes furent décochées à mon adresse au cours de ce débat. Je prétends donc que la situation touchant l'incertitude où nous sommes quant à savoir si la compagnie existe ou non constitue une grave injustice à l'égard du public. Je citerai un cas à titre d'exemple.

Au mois de janvier 1920, j'ai produit une pétition de droit pour \$180,000, au nom de ma cliente, la compagnie de pulpe et de papier belgo-canadienne. J'ai également produit une réclamation de la même nature, bien que le montant fut moins considérable, au nom de la compagnie des Laurentides, pour les dommages qu'elle a