

Entre parenthèses, ces gens-là habitent le long d'une route rurale. Combien de temps ont-ils eu pour l'apprendre? Bien peu. Je reprends ma lecture:

... et qu'entre les 1^{er} et 9 mai, un agent immobilier du chemin de fer s'est présenté chez chaque propriétaire (sauf deux) au moins une fois pour amorcer des pourparlers en vue de les dédommager pour les terrains en cause, les inter-sections, etc. Si deux propriétaires n'ont pas été approchés, c'est que, leur propriété étant contiguë à la Sturgeon, il fallait établir la superficie totale du croisement de la Sturgeon avant d'entamer des pourparlers avec eux.

Peut-on s'imaginer chose pareille?

Plus tard, le chemin de fer a reçu des lettres datées des 16 et 23 mai de la *Farm Surface Rights Consultants Ltd.*, portant que cette société avait été désignée pour représenter 16 propriétaires...

Leur nombre atteint maintenant 21.

... (sur les 23 en cause). Le 15 août la compagnie attendait encore que la *Farm Surface Rights Consultants Ltd.* lui indique la date à laquelle les experts seraient prêts à discuter le problème de l'accord (indemnités, passages, déplacement des routes, etc.).

L'ancien ministre des Transports poursuit en ces termes:

Je suis certain que les responsables de la compagnie feront tout leur possible pour parvenir à des accords justes et raisonnables avec les propriétaires en question au sujet des indemnités concernant les terrains requis pour le passage de cette ligne de chemin de fer, en tenant compte des dommages causés par le sectionnement des propriétés et de ceux qui pourraient être causés aux terrains contigus à l'emprise pendant la période de construction. Ensuite, les propriétaires ou leurs représentants devraient accepter de rencontrer les responsables de la compagnie à Edmonton, afin d'en venir à des accords favorables aux deux parties.

Au sujet de la loi nationale sur les transports, cette mesure, qui a porté de six à vingt milles la longueur d'une ligne pouvant être construite sans l'adoption d'un projet de loi exprès, a été présentée au Parlement en août 1966, c'est-à-dire bien avant qu'on ait décidé d'aménager cette ligne ou même de mettre en valeur les virtualités industrielles de cette région.

Le ministre a-t-il oublié les difficultés qu'il a eues pour faire adopter ce bill à la Chambre? A-t-il oublié les objections présentées par l'opposition et comment il a écarté sans pitié presque tous les importants amendements proposés par ce côté-ci de la Chambre? Le seul que nous ayons réussi à faire adopter est celui qui concernait le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau. Le ministre a-t-il la mémoire si courte ou croit-il que je puisse oublier une telle chose quand il m'écrit une lettre comme celle-ci? Ce n'est pas très intelligent. On m'a dit, dans une lettre qui m'a été envoyée soit par le ministre, soit par le National-Canadien—je ne la lirai pas maintenant pour ne pas vous faire perdre votre temps—que c'était une question de dépense, qu'on avait établi ce tracé pour économiser de l'argent.

La société réalisait des économies en s'abstenant de passer par Redwater, Gibbons, Scotford ou en adoptant un parcours un quart de mille au nord de celui qu'elle a choisi. Elle n'a pas suivi ce parcours à cause des dépenses supplémentaires en cause, mais cet argument me rend furieux. Un autre élément en jeu était la distance à parcourir pour transporter les produits à Edmonton. Il aurait été plus court de les transporter jusqu'à Redwater et d'emprunter la voie existante, jusqu'à Gibbons si le National-Canadien voulait construire un embranchement de 8 milles de longueur, ou jusqu'à Scotford, et alors la voie n'aurait été que de 5½ milles de longueur. Il faudrait une voie de 6 milles pour y construire une bifurcation.

La construction d'une nouvelle voie ferrée obligera le National-Canadien à effectuer des dépenses considérables mais il se plaint des dépenses subies pour terminer la construction de la même voie ferroviaire d'Heinsburg, en Alberta, à Frenchman-Butte, en Saskatchewan. Il achemine tous les produits de la raffinerie de sel de Lindbergh ainsi que tout le blé, les céréales et le bétail en revenant par Edmonton.

Il y a des années qu'on aurait dû terminer ce petit tronçon de chemin de fer, alors qu'on avait déjà partiellement construit l'assiette de la voie pour ensuite l'abandonner. Vous parlez d'une économie! A qui essaie-t-on d'en faire accroire? Pas à moi, car je ne me laisse pas aisément attraper. Je ne les crois pas. C'est un marché de dupes. Je n'en dirai pas plus, mais ce n'est ni loyal ni raisonnable.

• (5.50 p.m.)

S'il y avait eu un homme pratique au sein de l'équipe d'arpenteurs, du chemin de fer ou du ministère des Transports, il aurait sûrement compris qu'il n'y avait pas eu d'inconvénient à construire cet embranchement à un quart de mille plus au nord, le long de l'emprise de la route, où il n'aurait pas ruiné ces bonnes terres ni gâté les rapports entre le ministère des Transports et ces cultivateurs ou entre les Chemins de fer Nationaux, la Compagnie Imperial Oil et ces cultivateurs.

Il est maintenant trop tard pour y remédier parce que la voie est aménagée. Je ne l'ai pas su assez tôt pour protester ni pour faire cesser les travaux. Autrement, j'aurais pris beaucoup plus de temps à la Chambre que je ne le fais, et personne n'aurait pu oublier l'affront que ces gens ont subi par suite de la confiscation, du vol de leurs terres par les Chemins de fer Nationaux. Je le répète, le National-Canadien est une création du gouvernement, une société de la Couronne. On pourrait peut-être s'attendre à ce que quel-