

Les dépêches publiées dans les journaux démontrent que l'opinion publique n'est pas unanime en faveur de ce chemin de fer. M. Hugh Allen, M.A.L., de cette région, a fait un discours lors d'un banquet, le 27 mai, et je crois intéresser le comité en citant un extrait de son discours dans lequel il exprime ses vues:

Parlant de l'offre collective faite relativement aux chemins de fer appartenant à la province, il a dit:

"Les diverses questions que l'on pose au premier ministre Brownlee relativement à l'offre collective faite pour les chemins de fer appartenant à la province intéressent tout le monde.

Je crois aussi qu'elles intéressent tout le monde.

"Pourquoi pose-t-on ces questions au premier ministre? Voilà qui se comprend moins. Les compagnies ont pris soin de déclarer dans leur offre qu'elles agissaient ainsi en vue d'empêcher la surenchère, et l'on ne saurait en douter quand on se rappelle la répugnance qu'elles avaient autrefois à faire des offres et le secret qu'elles imposaient au gouvernement en les faisant. Bien plus, l'entente conclue il y a un an ou plus avec les Chemins de fer nationaux au sujet des taux de transport a été violemment attaquée dans la législature par les députés de l'opposition qui la prétendaient injuste à l'égard de tous les endroits desservis par le Pacifique-Canadien, et le Gouvernement fut prié de faire tous les efforts possibles pour obtenir un tarif commun. C'est ce qui sans doute donna lieu à l'idée d'une offre collective, car on n'eût jamais pu obtenir autrement un tarif commun de transport pour les endroits desservis par le Pacifique-Canadien et pour ceux desservis par le réseau national.

"Adviennent maintenant la vente du chemin de fer, l'exploitation commune entraînera peu de changement en matière de transport, et peut-être n'en entraînera-t-elle aucun.

L'hon. M. DUNNING: Monsieur le président, je demande l'application du règlement. Ce que mon honorable ami est à lire peut concerner les chemins de fer existant actuellement dans cette région de l'Alberta, mais cela ne concerne aucunement l'article que nous discutons et qui a trait à un prolongement.

M. HEPBURN: Si l'honorable ministre veut bien patienter, il verra que j'y arrive. Je désire prouver que l'opinion n'est pas unanime au sujet de ce chemin de fer et je crois qu'il va bientôt comprendre.

Le tracé du prolongement projeté entre Wembley et Hythe a été l'objet de bien des critiques dans cette région. On a représenté au ministre des chemins de fer...

Et le reste. Or, si les opinions sont partagées là-bas au sujet de ce chemin de fer, je ne vois pas pourquoi l'on demanderait au Parlement d'accorder cette charte. Pourquoi les promoteurs ne s'adressent-ils pas à la législature provinciale? Si l'on accorde cette charte et si les ingénieurs vont en faire le tracé, il est probable que les colons vont affluer dans cette région dans l'espoir d'y avoir bientôt

un chemin de fer, et quand ils constateront que ce chemin de fer ne se construit pas, ils exerceront une pression auprès du gouvernement fédéral pour qu'il construise le chemin de fer. Le gouvernement de l'Alberta me paraît nous renvoyer la balle, pour ainsi dire. Ces gens peuvent obtenir une charte de la législature locale.

M. ADSHEAD: La législature de l'Alberta peut-elle accorder une charte pour un chemin de fer de la Colombie-Anglaise?

M. HEPBURN: Que le gouvernement de l'Alberta traite avec celui de la Colombie-Anglaise. Le gouvernement fédéral a déjà assez d'obligations sans en assumer de nouvelles. Une expertise fut faite en 1911, et le gouvernement d'Alberta du jour, sous la direction du ministre actuel de l'Intérieur (M. Stewart), refusa de garantir les obligations du chemin de fer pour cette même route. J'ai une carte de cette partie du pays. (*Exclamations.*) Je ne crains aucunement tout le bruit que les honorables députés peuvent faire.

M. le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. HEPBURN: J'aime les interruptions; cela ne me fait pas peur. Je ferai remarquer que l'alinéa a traite de la région à desservir. Je vais donner lecture de cet alinéa:

Un prolongement de sa ligne principale de chemin de fer, à partir du mille 357 à ou près la rivière de l'Esprit, dans la province d'Alberta, par la route la plus praticable, et généralement vers l'ouest, soit une distance de soixante-huit milles, plus ou moins, jusqu'à un endroit du township soixante-dix-sept à soixante-dix-huit, rang quatorze ou quinze, à l'ouest du sixième méridien, dans la province de la Colombie-Anglaise.

Nous avons les rapports des arpenteurs des terres de la couronne publiés officiellement par le département de l'Intérieur sur les régions que doit traverser ce chemin de fer. Ce rapport fut soumis en 1911. Je citerai ce qui suit relativement au township 79, rang 13:

Le sentier de bât de la rivière de l'Esprit, du township 79, rang 14, constitue la meilleure route conduisant à ce township. Le sol comprend de trois à six pouces d'argile noire, avec sous-sol de glaise, très propre à la culture. La surface est presque entièrement couverte de trembles et de saules nains, mais la prairie apparaît çà et là. Le terrain est bouleversé par la rivière du Pouce-Coupé et par la vallée d'un ruisseau qui coule vers l'ouest à travers le township.

Il est aussi intéressant de lire la description du township 78, rang 13, que doit également traverser la voie ferrée projetée:

Notre sentier de bât du township 77 fournissait la seule route d'accès à ce township. Le sol comprend de deux à trois pouces de terre noire reposant sur un sous-sol argileux et par endroits du gravier et de la glaise. On ne peut