

Comme vous le savez, la voie principale de ce Pacifique-Canadien traverse des endroits où se trouvent des richesses naturelles, du pétrole, entre autres. Il n'y a pas que du pétrole dans cette région, vous le savez, vous l'avez vu ce matin du train qui vous amenait ici; mais il y a aussi des dépôts de potasse. En traversant même les champs de pétrole les moins importants de la région de Virden, même si le droit de passage ne comprend que quelques pieds de large par 2,600 pieds de long par quart de section, avez-vous une idée du revenu que cela représente pour la compagnie de chemin de fer? Bien, nous le savons, parce que nous avons lutté pour recouvrer une partie de ces redevances de quelques-unes des voies secondaires en vertu de l'article 198 de la Loi des chemins de fer. Si les fermiers obtiennent gain de cause, ils retireront des redevances pour ce pétrole entre 2,000 à 10,000 dollars. La voie principale procure au Pacifique-Canadien, dans les mêmes proportions, de 6,000 à 7,000 dollars en traversant un quart de section de terre. Vous pouvez imaginer la fortune que représentent ces terrains concédés si 2,600 pieds rapportent une moyenne de 6 à 7,000 dollars dans les champs de pétrole de moindre importance.

Maintenant, il est évident qu'une entreprise peut dire qu'une certaine partie de son exploitation est déficitaire, cela peut nous arriver à nous aussi. Nous sommes en affaires pour faire des affaires et nous devons calculer le profit pour l'ensemble de l'entreprise, y compris la partie déficitaire. Quant à ces terrains cédés au Pacifique-Canadien, nous prétendons qu'il faut procéder comme l'on fait les cours de justice dans les cas semblables. Il y a eu des discussions à savoir qui était propriétaire du sable et du gravier ou si le sable et le gravier étaient des minéraux. Vous n'avez pas besoin aujourd'hui de lire la définition pour savoir si ce sont des minéraux. La Cour suprême du Canada dit non dans la cause *Beaumont vs Western Minerals*. Vous prenez la langue vernaculaire; que voulaient dire alors les ingénieurs quand le ballast a été répandu sur la voie. Dans ce cas, ils ont décidé que c'était un recouvrement et l'Alberta passa la Loi sur le sable et le gravier.

Ainsi, pour bien interpréter ce contrat avec le Pacifique-Canadien, vous devez comprendre le langage de ceux qui ont rédigé le contrat, la langue des ingénieurs et des hommes d'affaires de ce temps-là, et qu'est-ce qui devait être assuré, un service efficace. Un service efficace n'était pas alors limité et ne devrait pas être aujourd'hui limité au service des marchandises.

Maintenant, ce témoignage que nous vous apportons au sujet de développement de l'industrie vient justement de la *Virden Community Development Corporation*. J'ai aussi été l'avocat de *West-Man Development*, qui est une société pour le développement régional, et d'autres groupes du même genre. Ainsi, ce n'est pas seulement la voix de Virden, mais la voix de toutes ces petites localités, plus petites que la ville de Brandon et de Portage, toutes les autres Virden le long de la voie principale.

Je pense souvent au mémoire présenté par la subdivision de Lenore, qui n'est pas une partie de la voie principale, mais une subdivision d'une voie secondaire. Je voudrais conclure en citant un paragraphe de ce mémoire qui avait été envoyé au gouvernement fédéral, au gouvernement provincial, au premier ministre, au premier ministre de la province et aux ministres de l'Agriculture. Voici ce que dit le mémoire:

Nous sollicitons respectueusement la création immédiate d'une régie nationale des Transports pour sauvegarder et protéger les transports requis par la population du Canada et de cette région, pour mettre fin à ces mesures rétrogrades qui auront pour effet d'éloigner les gens, de