

continental serait passé au second rang. Si, pour des raisons d'économie et par conséquent dans l'intérêt du pays, on avait reconnu préférable de faire une convention avec la compagnie du Nord-Canadien pour entrer sur ses lignes dans la ville de Winnipeg, avec un arrangement pour l'usage de la gare non seulement pareil à celui qui existe aujourd'hui, mais comprenant aussi les voies d'accès, le Transcontinental serait-il passé plus au second rang qu'il ne l'est aujourd'hui en utilisant la gare commune? Il aurait pu y avoir un bureau commun pour surveiller le maintien de leurs droits en vertu du traité passé avec le Nord-Canadien au sujet des voies d'accès près de Winnipeg.

Tout cela était au-dessous de la dignité de l'honorable député de Renfrew-sud. C'était au-dessous de sa dignité d'avoir quoi que ce soit à faire avec la compagnie du Nord-Canadien avant de traverser la Rouge, mais après l'avoir traversée, c'était à la hauteur de sa dignité de traiter avec cette compagnie. Qu'en est-il résulté? Je ne suis pas libre de discuter ce sujet aussi complètement que je le voudrais. Chacun sait qu'un procès a été intenté devant la cour d'échiquier par la compagnie Nord-Canadien contre la commission du Transcontinental pour dommages à sa propriété de Saint-Boniface, à la suite de la décision du ministre des Chemins de fer de pénétrer sur le terrain réservé à sa tête de ligne. L'affaire est actuellement pendante et, par suite, les témoignages et tout ce qui a trait au procès ne peuvent pas être discutés librement devant la Chambre. Mais je puis pourtant dire que la compagnie Nord-Canadien a fait comparaître un régiment de témoins venant des Etats-Unis. Ce sont des ingénieurs éminents, tous présentés comme les plus grands experts connus dans le monde entier—bien que M. Berry ne se trouve pas parmi eux—et qui viennent prouver que le ministre des Chemins de fer a pris au Nord-Canadien un véritable jardin d'Eden, offrant la meilleure gare-terminus sur ce continent ou ailleurs et a détruit la propriété du Nord-Canadien qui réclame une indemnité d'au moins \$10,000,000.

M. GRAHAM: Oh!

M. MEIGHEN: L'honorable député rit. J'espère avoir le cœur aussi léger que lui quand le verdict sera rendu. Nul n'a plus d'espoir que moi et nul n'a travaillé plus que moi pour faire diminuer autant que possible l'évaluation des dommages, mais nous

sommes en présence de cette situation. Le procès est intenté et quel que soit le verdict, un homme en portera la responsabilité: c'est l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham).

L'honorable député a dit que les ateliers de Transcona sont une autre cause de fierté pour lui; que s'il avait à les reconstruire, il les ferait exactement comme ils le sont maintenant; que M. Lynch-Staunton est absolument dans l'erreur quand il prétend que les ateliers de Transcona, comme usines destinées aux réparations, n'auraient pas dû être construits par la commission, que cela ne regardait pas, mais bien par le Grand-Tronc-Pacifique. Avant que l'ex-ministre des Chemins de fer ne prenne la parole, je savais, ainsi que la plupart d'entre nous, que M. Staunton n'était pas d'accord sur ce point avec le sous-ministre de la Justice, qui a donné son avis au ministre précédent comme il le donne au Gouvernement actuel. Nous savions que M. Staunton était d'une opinion contraire à celle d'avocats éminents du pays et nous savions que c'était le devoir du Gouvernement d'écouter l'avis du département de la Justice, mais je ne savais pas et je ne le sais pas encore que c'était un crime pour M. Staunton de donner son avis personnel, même s'il différait de celui du sous-ministre. M. Staunton a cité lui-même dans son rapport l'opinion du département de la Justice et il n'en a omis aucune ligne. Il l'a communiquée au public et lui a dit que c'était l'opinion officielle du département de la Justice. Le rapport trouve encore à redire à une autre particularité des ateliers de Transcona et je tiens à savoir ce qu'en pense l'ex-ministre des Chemins de fer. Le rapport dit qu'on a construit à Winnipeg au prix de \$4,500,000 des ateliers deux fois trop grands pour les besoins du Transcontinental. L'ex-ministre des Chemins de fer dit qu'ils coûtent \$4,500,000 et il a essayé de persuader à la Chambre que les ateliers de Transcona étaient nécessaires pour permettre au Grand-Tronc-Pacifique de réparer les locomotives et les wagons à cet endroit. L'ex-ministre des Chemins de fer a lu également un rapport de M. Hodgins, nommé en 1912, par la commission du Transcontinental, pour faire une enquête sur l'œuvre des commissaires relativement à la construction de ces ateliers, et l'honorable député dit que M. Hodgins a déclaré dans son rapport que la commission du Transcontinental avait eu grand soin de songer aux besoins futurs quand elle avait élevé des ateliers au prix de \$4,500,000.