

nal. Je me rendis à Winnipeg, s'écrie-t-il, j'examinai les alentours et je décidai que le Transcontinental national ne jouerait pas un rôle inférieur à celui du Nord-Canadien ou de toute autre voie ferrée; je décidai qu'il aurait une voie indépendante en propre, et voilà pourquoi, ajoute-t-il, j'adoptai le tracé du nord. Faisons ici le tableau de ce tracé du nord. Le chemin de fer vient de Transcona, à quatre milles et demi de distance. Il traverse la Seine et après force circuits atteint la rivière Rouge, en passant par les bas-fonds de Saint-Boniface qui appartiennent au Nord-Canadien. Le chemin de fer est construit à une élévation de 23 pieds et présente un spectacle des plus grotesque, vu du côté de Winnipeg ou sous tout autre angle; c'est un énorme terrassement, élevant la voie ferrée dans les airs sur tout son parcours jusqu'aux abords de Winnipeg. Il traverse la rivière Rouge, à un niveau élevé, il atteint la gare terminus, à un niveau élevé, et la conséquence, c'est qu'au lieu de se trouver en correspondance avec l'élément commercial de Winnipeg, s'il tient à y récolter du trafic, il est aussi près des habitants du ciel que des citoyens de Winnipeg. Le chemin de fer a une ligne aérienne à Saint-Boniface et il ne saurait avoir de rameau de raccordement avec le commerce de Winnipeg.

Comment l'ancien ministre peut-il compter que le Transcontinental récoltera du trafic à Winnipeg? Il a conclu avec le Nord-Canadien un traité en vue d'une gare commune. Le Nord-Canadien possède le capital engagé dans les installations du terminus et, sauf sur les lignes du Nord-Canadien, le Transcontinental ne saurait récolter de transport en dehors de Winnipeg. La crainte qui obsédait l'ancien ministre, c'était de voir le Transcontinental jouer un rôle effacé. N'est-ce réellement pas jouer un rôle effacé que ne pouvoir récolter une seule tonne de transport en dehors de Winnipeg? Il possède un raccordement obligeant à renvoyer ses convois jusqu'à la ligne à niveau élevé du Transcontinental en passant par une voie de correspondance qui est la propriété du Nord-Canadien et pour l'usage de laquelle le Transcontinental paie une certaine redevance; or, sauf sur cette ligne du Nord-Canadien, jusqu'à cette voie de raccordement, il ne saurait récolter de trafic en dehors de Winnipeg. L'honorable député le sait, je parle en parfaite connaissance de cause, et c'est seulement ainsi que le Transcontinental peut obtenir du trafic à cet endroit. Il peut bien obtenir du trafic voyageur en dehors de la gare commune, mais il ne saurait obtenir de

trafic-marchandises, et il ne saurait se raccorder avec les maisons de commerce qui utiliseraient le réseau à titre de ligne à marchandises. En réalité, le traité relatif au terminus commun, les arrangements conclus pour le trafic voyageur à Winnipeg, tout cela n'est-ce pas jouer un rôle inférieur à celui du Nord-Canadien? La compagnie du Nord-Canadien est propriétaire des installations de la gare commune à Winnipeg; elle possède le terrain du côté ouest de la rivière Rouge où est actuellement érigée la gare commune, et le Transcontinental paie tout simplement l'intérêt au Nord-Canadien, et cela dans le but d'utiliser la gare terminus du Nord-Canadien, tout en jouant un rôle inférieur.

M. GRAHAM: Le solliciteur général le sait, ce traité est parfaitement juste pour les deux compagnies, administrées qu'elles sont indépendamment de l'arrangement conclu par la compagnie du Nord-Canadien. Il le sait parfaitement, en ce qui concerne la gare.

M. MEIGHEN: Je le sais, il existe un traité relatif au terminus, stipulant que la compagnie du Nord-Canadien est propriétaire de toutes les installations du terminus et par ce traité cette dernière compagnie a lié obligatoirement la commission du Transcontinental à payer un certain intérêt pour l'usage de la gare possédée par le Nord-Canadien. Voilà l'arrangement relatif à la gare commune; un bureau commun. . .

M. GRAHAM: Très bien!

M. MEIGHEN: Oui, certainement, afin de veiller à ce que les droits de l'une et de l'autre compagnie consacrés par ce traité soient respectés.

M. GRAHAM: Très bien!

M. MEIGHEN: Mais par les termes mêmes du traité, le Transcontinental passe nécessairement, avec le bureau collectif, au second rang derrière le Nord-Canadien. Mais, dit l'honorable député de Renfrew-sud, si nous étions arrivés en longeant la voie du Nord-Canadien nous aurions été tellement embarrassés par cette ligne que nous serions passés au second rang. De quel second rang s'agit-il ici? Ils auraient pu obtenir un droit de passage le long de la voie du Nord-Canadien et ils auraient évité ainsi de s'ouvrir un chemin sur les 110 acres possédés par cette compagnie et de couper en deux sa propriété à Saint-Boniface; si on avait procédé ainsi, je ne vois pas que le Trans-