

4. S'il y a eu des soumissions pour différentes sortes de travaux, qui furent les soumissionnaires et quel a été le montant de chaque soumission.

5. Si l'ouvrage n'a pas été exécuté en vertu d'une soumission et d'un contrat, qui était le conducteur des travaux.

Par M. Ilsley—Ordre de la Chambre—Relevé montrant:—

1. Quelle a été la somme dépensée pour des réparations à l'édifice des douanes de Pictou, Nouvelle-Ecosse, en 1934.

2. Si on a demandé des soumissions pour cet ouvrage.

3. Si oui, qui étaient les soumissionnaires et quel était le montant de chaque soumission.

4. S'il y a eu des soumissions pour différentes sortes de travaux, qui étaient les soumissionnaires et quel était le montant de chaque soumission.

5. Si l'ouvrage n'a pas été exécuté en vertu d'une soumission et d'un contrat, qui était le conducteur des travaux.

Par M. Véniot—Ordre de la Chambre—Relevé montrant:—

1. Depuis 1919, quelle somme d'argent on a dépensée pour la voie des Chemins de fer nationaux du Canada qui va de Montréal à Portland, Maine, donnant en même temps la somme dépensée chaque année.

2. Depuis 1919, quelle somme d'argent on a dépensée pour toutes les voies et les têtes de lignes que les Chemins de fer nationaux du Canada possèdent ou exploitent aux États-Unis, donnant en même temps le montant dépensé chaque année jusqu'aujourd'hui.

Par M. Véniot—Ordre de la Chambre—Relevé montrant:—

1. De 1880 jusqu'à l'année où le Chemin de fer Intercolonial a été prolongé jusqu'à Montréal par le chemin de fer Drummond, quelles ont été les recettes et les dépenses annuelles de ce chemin de fer.

2. De la date de ce prolongement jusqu'à et y compris l'année 1919, quelles ont été les recettes et les dépenses annuelles du Chemin de fer Intercolonial, tel que prolongé par le chemin de fer Drummond jusqu'à Montréal.

3. Quand les taux de transport sur les marchandises si ils ont été augmentés sur le Chemin de fer Intercolonial afin de les rendre égaux en tout ou en partie aux taux de transport en vigueur sur les chemins de fer de l'ouest de Montréal.

4. Quelle a été l'augmentation moyenne de ces taux.

5. En vertu de la Loi des taux de transport sur les marchandises dans les provinces maritimes, quelle somme la Trésorerie fédérale a été payée annuellement jusqu'à la fin de l'année civile 1934, à la section de l'Atlantique des Chemins de fer nationaux du Canada.

6. En vertu de la même Loi, quelle somme on a versée annuellement aux chemins de fer qui ne font pas partie du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada.

Par M. Véniot—Ordre de la Chambre—Relevé montrant:—

1. Quelles subventions, sous forme d'argent ou d'octrois de terre, a-t-on données au Chemin de fer Canadien du Nord, voies principales et embranchements, et quelle est la date de chacune de ces subventions.

2. Quelles émissions d'obligations du Chemin de fer canadien du Nord le gouvernement fédéral a-t-il garanties, quant au principal, quant à l'intérêt, ou quant aux deux.

3. Quelles subventions sous forme d'argent ou de terre le gouvernement fédéral a-t-il accordées au chemin de fer Grand-Tronc.

4. Quelles obligations sous forme de bons ou sous d'autres formes le gouvernement fédéral a-t-il acceptées des diverses provinces, ou des Chemins de fer nationaux du Canada lorsqu'il a pris sous sa charge les divers chemins de fer qui forment maintenant le réseau des Chemins de fer nationaux du Canada.

5. Ces obligations forment-elles partie de la dette que les Chemins de fer nationaux du Canada doivent à l'état.