

M. HUNGERFORD: Il convient d'établir une distinction entre les propriétés du terminus de Toronto et les améliorations à faire dans le voisinage. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont dû chacun effectuer certaines améliorations dans la zone du terminus. Le Pacifique-Canadien est copropriétaire de la *Toronto Terminal Railway Company*. Quand vous parlez du terminus de Toronto vous ne parlez que de cette partie de la propriété, et l'élévation des voies et les autres améliorations de cette nature se sont prolongées bien au delà des limites de la propriété du terminus. Ce sont les compagnies propriétaires qui ont défrayé le coût de ces améliorations en dehors de la zone du terminus.

L'hon. M. HOWE: Je me demande, monsieur le président, si la construction d'un terminus à Toronto soulèverait beaucoup d'objections dans ce Comité.

M. HARRIS: Le ministre tient beaucoup à établir une comparaison entre Toronto et Montréal. Nous tenons beaucoup à siéger ici à titre de députés représentant le Canada.

L'hon. M. HOWE: Très intéressés à Montréal.

M. JACKMAN: Les \$25,000,000 furent à la charge de la *Toronto Terminal Company* et les autres \$15,000,000 à la charge de quelque autre organisme—quel autre organisme assumait le déboursé des \$15,000,000?

M. ARMSTRONG: La ville de Toronto \$5,000,000 environ; le chemin de fer du Pacifique-Canadien \$3,000,000 environ; les chemins de fer Nationaux du Canada \$5,000,000 environ, et la caisse des passages à niveau \$1,500,000 environ, la *Toronto Terminal Railway* \$26,000,000 environ, ce qui fait un total de \$40,000,000.

M. HUNGERFORD: L'entreprise de la zone centrale y compris la gare, ou *Toronto Terminal Railway Company*, coûta \$26,000,000, et les frais additionnels pour établir un raccordement avec le terminus furent payés par les compagnies propriétaires.

M. HARRIS: Je ne veux pas être cité comme mettant le ministre au défi en ce qui regarde une plus grande attention portée à Montréal; c'est ce à quoi je songe le moins. J'aurais fait la même observation si le terminus avait été à Port-Arthur. Il est manifeste que la guerre est notre principale préoccupation et que nous devons conserver notre argent.

M. BLACK: Avant de quitter la page 3, monsieur le président, j'y relève un poste concernant "les compagnies filiales—\$412,000". Les détails ne figurent pas à l'état.

M. ARMSTRONG: Les déboursés qui s'y trouvent inscrits se rapportent à diverses filiales des chemins de fer Nationaux du Canada. Par exemple, il y a ici quelque douze postes concernant le *Montreal and Southern Counties Railway* variant de \$500 jusqu'à \$10,000. Puis, il y a un déboursé de \$5,000 environ au sujet du *Thousand Islands Railway*. Il y a dix postes environ relativement au *Niagara-St. Catharines & Toronto Railway* formant un total de \$37,000. Le *Oshawa Railway* comporte quatre postes formant un total de \$9,000. Le *Canadian National Transportation Ltd.*, trois postes, total \$90,000. Le *Muskogon Railway & Navigation Company*, deux postes formant un total de \$10,000. Ce sont des filiales.

M. BLACK: Combien y a-t-il de filiales?

M. ARMSTRONG: Elles ne figurent pas toutes ici.

M. BLACK: Combien y a-t-il de filiales qui relèvent de l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. COOPER: Le réseau comprend 102 compagnies.

M. BLACK: Quelques-unes de ces compagnies sont comme le Grand-Tronc Pacifique, des unités principales du réseau, n'est-ce pas?

M. COOPER: Il y a quatre unités principales.