

L'hon. M. DUNNING: Je ne veux pas retarder l'adoption de mes projets de loi. D'autre part, je ne trouverais pas sage de laisser exposer les vues de trois groupes différents au sujet d'une très importante mesure concernant les finances et le transport, sans expliquer les faits en réponse. Je sais que la Chambre est disposée à adopter ce bill et je ne la retarderai pas plus de quelques minutes.

Le dernier point que je désire toucher est celui que j'avais abordé quand on a demandé l'application du Règlement. On a dit que la construction des embranchements se trouvera paralysée en cas de mésentente entre les associés; je répons qu'il n'y a rien dans l'entente conclue qui empêche l'un ou l'autre associé de construire des embranchements qui lui appartiendront en propre, à partir de n'importe quel point sur la ligne commune. C'est la meilleure réponse que je puisse donner à ceux qui prétendent que les gens ne pourront obtenir la construction d'embranchements à cause de mésentente entre les deux associés. Chacun des associés, après avoir obtenu une charte des autorités en cause, c'est-à-dire du Parlement, pourra construire des embranchements à partir de n'importe quel point sur la propriété détenue en commun, s'ils ne peuvent s'entendre sur la construction d'un embranchement faisant partie de la propriété commune.

M. MATTHEWS: Aurait-on le droit de circulation sur les lignes actuelles?

L'hon. M. DUNNING: L'entente conclue le comporte. Chacun des deux associés peut utiliser les lignes actuelles. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Personne ne me demandera de prendre d'engagement au sujet de la construction future d'un débouché à l'ouest. A ce sujet cependant, je dirai à mon honorable ami de Rivière-de-la-Paix (M. Kennedy) que le règlement final, concernant la propriété de la ligne de la rivière de la Paix intervenu entre ces deux grandes compagnies de chemins de fer, est une assurance qu'elles continueront d'étudier la question du débouché vers l'ouest, quand ce ne serait que dans leur propre intérêt.

(La motion est adoptée. La Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles.)

L'hon. M. MARCIL prend le fauteuil.

Les articles 1 à 9 inclusivement sont adoptés.

Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu pour la 3<sup>e</sup> fois et adopté.

[L'hon. M. Dunning.]

#### ADOPTION DU PROJET DE LOI RELATIF A L'EMBRANCHEMENT DE GRAND- MÈRE A EAST BURRILLS

La Chambre se forme en comité et passe à l'examen des articles du bill n° 166, tendant à modifier la loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux entre Grand'Mère et East Burrills, dans la province de Québec. M. Johnston prend le fauteuil.

Sur l'article 1<sup>er</sup> (pouvoir de construire et de terminer la ligne décrite dans l'annexe).

M. GEARY: Le ministre devrait expliquer au comité les raisons de l'augmentation considérable du coût dans ce cas.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami se rappelle naturellement la discussion qui a eu lieu au comité des chemins de fer, mais la Chambre n'est pas généralement au courant. Quand le bill a été soumis à la Chambre, le chef de l'opposition, je pense, a demandé si la ligne de Grand'Mère à East Burrills pourrait rapporter la somme nécessaire pour payer l'intérêt sur le coût de la construction, vu qu'il est si élevé; il voulait savoir si le projet est acceptable au point de vue économique. Depuis, j'ai fait examiner soigneusement la question et je trouve que, en tablant sur le volume de trafic actuel, les économies réalisées seront équivalentes à 7½ p. 100 du coût total, y compris l'augmentation prévue dans le bill. Cette section est l'une des plus actives de tout le réseau des Chemins de fer nationaux et l'on doit prévoir une augmentation du trafic, ce qui donnera un meilleur revenu pour ce placement.

Les deux causes de l'augmentation du prix de la construction sont les suivantes: augmentation du prix de l'emprise et augmentation du coût du terrassement, à cause de la grande quantité de déblais à manutentionner. Je cite le rapport de l'ingénieur:

Sur plus d'un mille de longueur, la ligne traverse la ville de Shawinigan-Falls, au milieu de laquelle on a prévu un parc exigeant plus que la largeur normale de l'emprise ordinaire. Non seulement il a fallu payer plus cher pour le passage à travers Shawinigan Falls, mais l'emprise en entier a coûté deux fois plus cher qu'on ne l'avait calculé. Dans presque tous les cas, il a fallu avoir recours aux tribunaux pour déterminer les prix à payer. Il est probable qu'un des motifs des prix excessifs demandés venait de ce que cette voie ferrée n'était pas vue d'un bon œil par les cultivateurs sur la terre desquels il devait passer et qui n'en obtiendront pas un service meilleur que celui qu'ils ont maintenant.

L'augmentation de la quantité de matériaux qu'il a fallu transporter était due à la nature même des matériaux. En général, le roc, qui affleurerait seulement à quelques endroits de la ligne, était recouvert d'une couche de sable