

L'hon. M. HOWE: Ce Comité l'a discutée il y a un an. Tel que je l'entends, M. Hungerford dit que nulle proposition n'a été soumise directement au chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité a fini d'étudier le contenu de la page 3, nous passerons outre.

M. ARMSTRONG: La page 4 fait voir des déboursés de \$590,000 couvrant l'acquisition de titres. Le déboursé des chemins de fer Nationaux relativement au *Toronto Terminals Railway Company* est estimé à \$128,000. Le poste suivant et celui du *Northern Alberta Railway*, et la portion des dépenses des chemins de fer Nationaux de ce chef est estimée à \$338,000. Le déboursé relativement au *Chicago and Western Indiana Railway Company* est de \$124,000.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons à la page 5 s'il n'y a pas de questions.

M. HARRIS: Je voudrais demander à l'administration si les arrangements conclus quant au terminus de Toronto donnent satisfaction aux chemins de fer Nationaux du Canada?

M. HUNGERFORD: Le terminus de Toronto, oui, dans l'ensemble.

L'hon. M. HOWE: Puis-je demander combien le terminus a coûté?

M. HUNGERFORD: Parlant de mémoire, je crois qu'il a coûté un peu plus de \$40,000,000 aux divers intéressés.

M. JACKMAN: Je suppose que ce montant comprend ce que vous pourriez appeler l'intérêt pendant la construction et l'intérêt sur l'argent pendant les années où l'entreprise est demeurée inachevée. Les travaux restèrent en suspens pendant sept ou huit ans et l'immeuble fut tout au plus un ornement pour la ville. Avez-vous inclus l'intérêt sur l'intérêt pendant cette période? Si vous l'avez inclus cela augmente très sensiblement le coût primitif. Je suppose que le chiffre de \$40,000,000 comprend ces intérêts.

M. COOPER: L'intérêt a été débité au coût pendant la construction, mais non pour la période entière. Quand on en vint à la conclusion que l'intérêt était suffisant on le discontinua—on cessa de débiter les intérêts suivants.

M. JACKMAN: Après un certain temps vous avez été obligés de débiter l'intérêt, puis vous avez cessé, est-ce cela?

M. COOPER: Je ferai observer que dans le cas de toutes grandes entreprises la pratique est de compter l'intérêt pendant la construction. L'intérêt pendant la construction est reconnu généralement comme un facteur du coût, et il en fut ainsi dans le cas du terminus de Toronto. Cette compagnie commença par compter l'intérêt pendant la construction, mais quand on constata que les travaux seraient ajournés plus ou moins indéfiniment on arrêta les intérêts.

M. JACKMAN: En réalité, il n'y eut pas beaucoup d'intérêt comme pendant les nombreuses années où la gare resta inoccupée.

M. COOPER: J'ai toujours trouvé les intérêts plutôt forts; c'est-à-dire, à mon avis, ils étaient un peu forts, mais certainement ils ne furent pas comptés pendant tout l'arrêt des travaux.

M. HARRIS: Quand l'entreprise a-t-elle été achevée?

M. HUNGERFORD: Je crois en 1929 ou 1930; je ne suis pas tout à fait certain.

M. HARRIS: Je veux faire inscrire la date au compte rendu.

M. JACKMAN: Le coût de l'entreprise fut défrayé en partie par le Pacifique-Canadien et peut-être aussi dans une certaine mesure par T. & N. O.

M. COOPER: Le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux ont contribué une part égale au financement de l'entreprise.

M. JACKMAN: Le T. & N. O. ne contribua rien?

M. ARMSTRONG: Pas le T. & N. O. La ville de Toronto paya effectivement quelque \$5,000,000 pour les travaux de séparation des rampes.

M. COOPER: Et le projet coûta \$26,000,000 à la compagnie du terminus.