

ligne du Pacifique-Canadien. Nous aimerions beaucoup à savoir si l'on a dépensé l'argent utilement dans le passé et si on va le faire à l'avenir. On devrait exposer devant le comité les plans des aménagements de tête de ligne et l'on devrait nous fournir tous les renseignements concernant les deux réseaux à ce sujet.

L'hon. M. DUNNING: J'ai l'intention de soumettre à la Chambre le projet de résolution concernant les aménagements de tête de ligne à Montréal dès que nous en aurons fini avec celui-ci. L'honorable député de Vancouver-Burrard a soulevé cette question cet après-midi en la donnant comme un accessoire au tableau général qu'il voulait présenter, et je préfère ne pas entrer dans les détails de cette question pour le moment.

M. GEARY: Ces questions ont été soumise au comité et elles y ont été discutées à fond chacune à son tour. Le ministre a dit qu'on s'est demandé si l'on avait songé ou non à l'entretien de la voie et aussi que l'on s'est demandé si le réseau payait trop cher ou trop bon marché pour cet entretien.

L'hon. M. DUNNING: Et aussi pour l'outillage.

M. GEARY: Et pour l'outillage. Tous les membres du comité avaient l'avantage de poser des questions, et il a été clairement établi que le réseau national dépense de l'argent quand il le faut pour moderniser son outillage et ses voies ferrées, mais qu'il lui faut parfois, faute d'argent, et surtout par suite de l'insuffisance des recettes provenant de l'exploitation, laisser les choses dans un état inférieur à celui qu'il désirerait s'il avait plus d'argent. Si nous comparions le coût de construction des embranchements des deux compagnies, travaux absolument nouveaux, nous pourrions nous assurer si une compagnie réussit à faire exécuter ces travaux à meilleur compte que l'autre. Le réseau national a aujourd'hui à résoudre des problèmes que le Pacifique-Canadien a résolus depuis longtemps, par exemple la question de réunir les diverses sections du réseau et de faire des dépenses qui, au point de vue des recettes provenant de l'exploitation, peuvent ne pas paraître justifiées, mais que l'on voit pleinement justifiées par la suite. Je me rappelle à ce sujet les travaux de ballastage entre Montréal et Sarnia. Il se peut que, pour ces travaux, le réseau national ait à dépenser plus que le réseau rival. Je ne vois pas qu'une comparaison puisse me fournir beaucoup de renseignements, mais en consultant et en questionnant les fonctionnaires,—et des fonctionnaires de toutes les catégories seront de-

vant le comité,—nous en obtiendrons des renseignements sur chaque article des dépenses à mesure que nous les étudierons. Il s'agit peut-être d'acheter un hôtel à Paris ou à Toronto. Le chemin de fer concurrent fait à peu près la même chose pour ce qui est de la construction d'hôtels. Il est bon de savoir si nous faisons plus que le Pacifique-Canadien en ce qui concerne la construction d'hôtels, mais pour savoir si nous faisons plus ou moins en ce sens que le Pacifique-Canadien, il faudrait prendre en considération les circonstances qui se rattachent à chaque cas. Je sais ce que désire l'honorable député de Vancouver-Burrard, et si l'argent dépensé à ces fins l'est aussi avantageusement pour le National-Canadien qu'il l'est pour le Pacifique-Canadien, il sera, je pense, très satisfait pour ce qui est de cette question particulière. Au comité, j'ai eu l'impression que les dépenses, faites en vertu de contrats, sont soigneusement surveillées, et on ne peut se plaindre de ces dépenses pourvu qu'on en ait approuvé les objets.

M. MATTHEWS: Aura-t-on plus tard l'occasion de discuter le genre de valeurs à émettre?

L'hon. M. DUNNING: Le bill même fixera ce point, et on aura l'occasion de le discuter lors de la seconde lecture et en comité lorsque les divers articles seront à l'étude.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 2<sup>e</sup> fois et adopté.)

L'hon. M. DUNNING demande à déposer un projet de loi (bill n° 253) concernant les Chemins de fer nationaux et autorisant le remboursement de certaines obligations financières arrivées à échéance.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1<sup>re</sup> fois.

#### DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A AUTORISER LES CHEMINS DE FER NATIONAUX A CONSTRUIRE UNE GARE CENTRALE A MONTREAL

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide de décréter que la compagnie des Chemins de fer nationaux canadiens peut construire et terminer l'aménagement de têtes de ligne, et des outillages, et d'autres ouvrages ferroviaires et d'autres améliorations dans la ville de Montréal ou le voisinage, et que le Gouverneur en conseil peut garantir le principal et l'intérêt d'obligations à être émises à ces fins, par la compagnie, pour une somme ne dépassant pas \$50,000,000, et que les produits de toute vente, dépôt en nantissement, ou cession des