

paré des plans et que ces plans ont été modifiés ou changés par M. Palmer. Je ne prétends pas que cela s'est fait malgré eux, mais les plans ont été tout de même modifiés par lui. Je suis porté à avoir confiance dans l'opinion d'ingénieurs canadiens qui ont vécu et grandi avec nos systèmes de circulation d'un chemin de fer canadien, plutôt que dans l'opinion d'un expert étranger, à moins qu'on démontre que cet expert a plus d'expérience dans des questions de circulation semblables à celles d'un terminus canadien.

L'hon. M. DUNNING: Je puis régler cette question si mon honorable ami le permet. Je partage son avis quant à savoir apprécier l'aide des ingénieurs que le National-Canadien a su grouper et je puis dire, de la part de ces ingénieurs, que les suggestions faites par M. Palmer, non seulement ont été acceptées par tous, mais appuyées avec enthousiasme. De fait, il a dit à sir Henry Thornton et à moi-même: "Naturellement, au point de vue de la vanité, j'aurais voulu établir un plan qu'on aurait appelé le plan Palmer, mais après avoir approfondi les choses je suis en mesure de dire que vos ingénieurs ont prévu tout. Je n'ai que des suggestions à faire ici et là touchant le fonctionnement en détail du plan principal en tant qu'il intéresse le National-Canadien."

L'hon. M. STEVENS: Je suis heureux d'entendre dire cela. Mais permettez-moi d'insister sur la nécessité d'agir avec prudence, parce quand un plan est adopté, que la propriété est achetée et que les travaux de construction ont débuté il est excessivement coûteux et difficile de modifier ce plan.

L'hon. M. DUNNING: Je suis de cet avis.

L'hon. M. STEVENS: J'ai déjà laissé entendre qu'un terminus de ce genre ne rapporte habituellement pas de revenus et, pour ainsi dire invariablement, constitue des frais supportés par le service de transport des marchandises. Mais, dans une ville comme Montréal, il me semble qu'on pourrait adopter un plan dont la mise à exécution saurait produire des revenus en améliorations des propriétés et en établissant des magasins à côté du terminus.

L'hon. M. DUNNING: Très bien! très bien!

L'hon. M. STEVENS: Je prétends de nouveau que le comité du Parlement ayant cette affaire en main devrait s'assurer qu'on a établi des relevés complets en ce qui regarde ces possibilités et avant d'adopter un plan.

L'hon. M. DUNNING: Très bien! très bien!

[L'hon. M. Stevens.]

L'hon. M. STEVENS: Je n'ai pas l'intention de retarder le ministre ou d'offrir des critiques de son prédécesseur, mais simplement de présenter ces engagements formidables—qui atteignent, comme je l'ai fait voir, la somme énorme de 227 millions que le réseau doit dépenser en douze mois—et de demander au Parlement et surtout au comité qui aura ces questions à étudier, dès maintenant, d'approfondir avec le plus grand soin les propositions qui sont faites et de voir à ce que rien ne soit adopté ou accepté qui serait inutile ou qu'on pourrait éviter. De plus, le Parlement et le pays devraient bien comprendre la grandeur de cette entreprise qui demande la dépense d'une somme aussi forte, dont une partie est, naturellement, pour des renouvellements. Je voulais dire, au sujet de certains de ces renouvellements, que des valeurs actuellement sans garantie deviendront des valeurs de l'Etat. Par exemple, celui de Prince-Albert et je ne suis pas certain que ces \$18,000,000 soient actuellement garantis.

L'hon. M. DUNNING: Oui.

L'hon. M. STEVENS: C'est garanti. Nous avons aussi celui du Manitoba. Il n'est pas garanti par le Dominion, mais par le gouvernement du Manitoba et il se monte à dix millions. Je présume que la garantie du gouvernement du Manitoba sera éliminée et que cela deviendra une obligation directe de l'Etat. Le résultat de ces renouvellements d'obligations, c'est que ce seront des obligations garanties par l'Etat dont nous assumons l'entière responsabilité comme Parlement.

Si j'en avais eu le temps, j'aurais pu dire quelques mots sur la nécessité de reconstituer au plus vite le régime financier du réseau. Si j'ai bien compris le ministre, la chose est impossible à présent pour certains très bons motifs qu'il a exposés au comité. Mais il y a certes très grande urgence à refaire à bref délai et à fond l'organisation financière, afin de mettre ce grand réseau en état de faire ses frais, du moins dans une grande mesure. Les chiffres que j'ai donnés n'incluent pas les intérêts dus au public qui se montent à 43 millions chaque année et qui sont aujourd'hui acquittés avec l'excédent d'exploitation, non plus que des intérêts dus au gouvernement fédéral pour les avances faites au chemin de fer. Je n'ai pas touché à ces deux dettes dans mes remarques.

Je fais cet exposé pour que nous nous en rappelions, en délibérant sur cette importante question des finances du réseau national.

L'hon. M. DUNNING: Je sais gré à mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) du tour pratique qu'il a donné à ses remarques sur la principale entreprise de l'Etat.