

tion des échéances du Chemin de fer national pour les douze mois à venir.

Non pas que je veuille discuter une autre résolution, mais pour décrire comme il faut la situation, on me permettra de parler du terminus de Montréal. Loin de moi l'idée de dire que ces travaux ne sont pas nécessaires, car, à mon avis, Montréal a sans aucun doute besoin le plus tôt possible d'améliorer ses gares qui, actuellement, sont dans un état pitoyable. Rappelons-nous que les gares du réseau national à Montréal représentent un capital de 18 millions, que le Gouvernement a garanti et qu'il paiera sans doute. Je veux parler de la gare du tunnel, qui fera partie du terminus projeté. On propose, cette année, d'autoriser, pour ces têtes de lignes, une dépense additionnelle de 50 millions. C'est le coût approximatif, et quand on dit 50 millions, on peut s'attendre à ce que les travaux coûtent beaucoup plus. C'est indiscutable. Avec les 18 millions déjà dépensés, et la dépense projetée de 50 millions ce qui fait 68 millions, nous avons donc lieu de penser que le tout va représenter approximativement 80 millions.

L'hon. M. DUNNING: Je regrette d'interrompre l'honorable député. Je pense que son estimation serait à peu près exacte, s'il incluait là-dedans l'ancienne gare du Grand-Tronc et celle du Nord-Canadien, rue Moreau, qui sont évidemment distinctes de celle du tunnel. Le tout représenterait probablement un engagement de dépenses d'au moins 80 millions.

L'hon. M. STEVENS: Disons de 80 à 100 millions.

L'hon. M. DUNNING: Y compris ce qui existe déjà.

L'hon. M. STEVENS: Oui.

L'hon. M. DUNNING: Parfaitement.

L'hon. M. STEVENS: Je ne dis pas que la proposition ne doit pas être favorablement accueillie, mais si l'on doit autoriser une dépense aussi forte, le comité qui examinera le projet de loi devra l'étudier à fond et s'assurer que l'on a adopté le moyen le plus économique. Voilà ce que je tiens à dire en passant au ministre et au comité; libre à eux d'en faire ce qu'ils voudront. En effet ce n'est pas le même comité qui étudie les crédits du Chemin de fer national, je veux dire: le comité des chemins de fer, des canaux et télégraphes. Je trouve qu'on aurait pu renvoyer l'affaire à l'autre comité.

L'hon. M. DUNNING: Je l'aurais préféré moi aussi, mais c'était impossible.

L'hon. M. STEVENS: L'autre comité est au courant de tous les détails. C'est pour-

quoi je tiens à formuler ces observations, cet après-midi. Je ne veux nullement attaquer la réputation de M. Palmer. Je comprends que le projet de terminus a été étudié par les ingénieurs de chemins de fer, que les plans ont été quelque peu modifiés par M. Palmer et qu'ils ont aujourd'hui son approbation. Si je ne me trompe, M. Palmer est un ingénieur qui se spécialise dans les questions de cours d'eau difficiles; mais de là à dire qu'il est expert en matière de terminus ferroviaire, il y a une différence.

L'hon. M. DUNNING: Il l'est.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre dit qu'il l'est. Il m'est difficile de contester l'avis du ministre.

L'hon. M. DUNNING: Il ne s'agit pas de mon avis; c'est un fait. Je citerai volontiers à l'honorable député les grandes entreprises de chemins de fer dont M. Palmer s'est occupé. J'en parlerai, quand il sera question du terminus de Montréal.

L'hon. M. STEVENS: Je dis cela simplement pour avoir une idée générale de la situation. Mais je dis que l'on devrait réfléchir beaucoup. . .

L'hon. M. DUNNING: Très bien.

L'hon. M. STEVENS: ...avant d'accepter la décision de M. Palmer comme définitive. Nous allons autoriser la dépense d'une somme considérable pour ces travaux, cela en outre des obligations de 227 millions dont j'ai parlé. On ne doit pas oublier, en étudiant cette question, qu'un terminus de ce genre rapporte peu de revenus. Il n'y a pas de doute qu'il facilite l'expédition des affaires, mais au point de vue des voyageurs, il constitue une perte totale ou du moins une charge contre les recettes du transport des marchandises du réseau, car je ne pense pas que les revenus provenant des voyageurs peuvent seulement équilibrer les frais, à cette époque. Donc les recettes provenant du transport des marchandises par le National-Canadien devront payer les frais fixes de ces terminus si coûteux. C'est pourquoi nous ne devrions rien faire sans étudier et approfondir la question.

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

L'hon. M. STEVENS: La question se pose à mon esprit de savoir si nous devrions autoriser ces dépenses cette année ou si toute la question ne devrait pas être remise à l'étude une autre année. Le ministre pourra nous dire—s'il prend la peine de m'écouter au fur et à mesure—si j'ai tort ou raison, mais je crois savoir que les ingénieurs de la circulation et ceux de la construction du réseau ont pré-