

M. PETERS: Comment votre compagnie est-elle devenue propriétaire de la gare et des voies ferrées; en vertu de quel arrangement l'est-elle devenue?

M. MACDOUGALL: Le tout a été d'abord construit par le Grand Tronc.

M. PETERS: Était-ce une concession du gouvernement fédéral? Ce terrain a-t-il été concédé par le gouvernement fédéral?

M. MACDOUGALL: Je ne puis répondre à cette question. Le Grand Tronc est venu à Ottawa et y a construit. Comment est-il devenu propriétaire du terrain, je ne sais trop. Cela faisait partie des biens du Grand Tronc lors de la fusion.

M. PETERS: Si vous ignorez de quel droit vous possédez cela, comment pouvez-vous en disposer?

M. MACDOUGALL: Les titres étant indiscutables, le moment venu, le transfert pourra être effectué normalement. Nos archives indiquent que nous possédons ce terrain sans conditions.

M. PETERS: Vous dites que la Compagnie des chemins de fer Nationaux administre la gare et que la Compagnie du Pacifique y a accès en vertu d'un arrangement.

M. MACDOUGALL: Elle est locataire. Cela est très fréquent dans l'exploitation des chemins de fer. Ce cas n'est pas unique. Vous avez un terminus conjoint pour les voyageurs ou des installations utilisées en commun.

Il y a beaucoup d'arrangements de ce genre au Canada et on fait de même aux États-Unis. Une compagnie administre le terminus et les autres en utilisent les installations en vertu d'un arrangement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters a la parole.

M. PETERS: Serait-il raisonnable de demander au témoin s'il est au courant des études faites au sujet des voyageurs de banlieues, particulièrement dans les villes de Montréal et de Toronto?

M. MACDOUGALL: Non, je dois vous avouer que je ne suis pas au courant des détails de ces études.

M. PETERS: Je me demande si vous pourriez me dire pourquoi la Compagnie des chemins de fer nationaux a construit une gare centrale à Montréal au bas de l'hôtel Reine Elisabeth, en un endroit où les prix de location doivent être extrêmement élevés?

M. CARON: Le trou était là.

M. MACDOUGALL: Monsieur Peters, vous vous souvenez qu'avant la Compagnie des chemins de fer nationaux, la Compagnie de chemin de fer du Nord canadien entrait à Montréal par le nord et traversait la ville de Mont-Royal pour se rendre à peu près à l'endroit où se trouve présentement la gare centrale. Le Grand Tronc arrivait à ce qu'on appelle maintenant la gare Bonaventure.

M. PETERS: Oui, auparavant, c'était la gare Bonaventure.

M. MACDOUGALL: Ces deux compagnies de chemins de fer ont grandi avec la ville. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a succédé à ces deux compagnies de chemins de fer. Il est probable que, bien avant mon temps, quelqu'un a décidé qu'il serait préférable de n'avoir qu'une seule gare et, comme on l'a mentionné, le trou était là, c'est ainsi que la gare fut construite à cet endroit. Évidemment, après cela, le développement a continué.

M. PETERS: Il fallait entretenir les voies souterraines.

M. MACDOUGALL: Oui, évidemment.

M. PETERS: S'il n'y avait pas eu avantage à amener les voyageurs au centre de la ville, ne croyez-vous pas que la Compagnie des chemins de fer nationaux aurait préféré construire la gare ailleurs, à Dorval, par exemple?