

obligations sera déposé au nom du ministre des Finances, *in trust*, pour la compagnie, et libéré de temps à autre par ledit ministre pour la compagnie afin d'acquitter les dépenses faites ou solder la dette contractée relativement aux-dits travaux.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général sous la présidence de M. Johnston.

L'hon. M. DUNNING: Il serait bon que je fasse un court exposé de ce que l'on se propose de faire comme résultat de la résolution à l'étude, bien qu'il soit nécessaire, en traitant d'une question aussi compliquée, comme on l'a vu dans la discussion de la dernière résolution, que le comité intéressé de cette Chambre étudie soigneusement toutes les phases du projet, tous les plans de ce que l'on se propose de faire et, en général, la façon de les réaliser.

L'un des nombreux problèmes qu'a dû résoudre le bureau de direction des chemins de fer nationaux dans le développement du réseau concerne la ville de Montréal, centre particulièrement important de voies ferrées. Le problème n'est pas nouveau; il a occupé l'attention depuis plusieurs années non seulement du bureau actuel de direction des Chemins de fer nationaux, mais aussi des bureaux précédents des parties constituantes du réseau, comme aussi du conseil de ville et des citoyens de Montréal. Avant la guerre, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, de concert avec la ville et la commission des chemins de fer, avait fait une étude de la situation concernant la suppression des passages à niveau entre la gare Bonaventure et le pont Victoria et Turcot et avait préparé un plan comportant l'élévation des voies de la compagnie de chemin de fer dans cette section de façon à permettre aux véhicules de passer en-dessous. Ce plan comportait la construction d'une nouvelle gare à voyageurs sur l'emplacement de la gare Bonaventure. Le coût approximatif de l'entreprise à l'époque avait été fixé avant la guerre à \$15,300,000; lorsque le gouvernement fit l'acquisition du Grand-Tronc, on considéra le plan comme une dépense sur le capital qu'il faudrait faire tôt ou tard; le coût approximatif alors, avec l'avance des prix, fut fixé à un peu plus de 20 millions de dollars.

La compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, par l'entremise de sa filiale, la *Mount Royal Tunnel and Terminal Company*, lança l'entreprise en juin 1912 en construisant un tunnel pour pénétrer dans la ville. Les travaux étaient en cours lorsque le réseau Nord-Canadien passa aux mains du gouvernement canadien en 1918 et, peu après la guerre, le tunnel était ouvert au trafic, le premier convoi arrivant à la gare du tunnel, sur la rue

[L'hon. M. Dunning.]

Lagauchetière, le 28 octobre 1918. Relativement au plan d'ensemble des abords du tunnel du Nord-Canadien, on fit l'acquisition de plusieurs propriétés entre la gare du tunnel, rue Lagauchetière, et le port en vue de prolonger la voie jusqu'au port même, mais à cause de la situation financière où se trouvait le Nord-Canadien et de la nécessité qu'il y avait de coordonner ces installations terminales avec celle du chemin de fer du Grand-Tronc, dont l'acquisition par le gouvernement était en cours de négociation en 1918, on suspendit le parachèvement de ces travaux et aujourd'hui les choses en sont précisément là où elles en étaient à cette époque. Pendant la guerre et au cours de la période qui suivit immédiatement, le mouvement populaire en faveur de ces améliorations cessa de lui-même en dépit du fait que la situation s'aggravait de plus en plus à cause des difficultés provenant de l'existence des passages à niveau et de l'encombrement aux têtes de lignes, difficultés attribuables à une recrudescence du trafic tant aux gares terminales mêmes que sur les rues croisant les voies ferrées.

Lorsque sir Henry Thornton prit la direction du National-Canadien le mouvement populaire en faveur d'améliorations à cet état de choses se déclencha de nouveau et l'on prit des mesures en vue d'examiner la situation au point de vue du réseau national. Sir Henry Thornton et ses fonctionnaires ne tardèrent pas à constater que le remaniement des installations terminales entraînerait une dépense considérable, et, aussi, que, vu l'état des finances du National-Canadien à cette époque, il n'était pas à propos d'engager le réseau dans ces frais de premier établissement. On poursuivit l'examen commencé en vue d'élaborer le plan d'action le plus satisfaisant au point de vue des Chemins de fer nationaux. Dans l'intervalle, la situation en ce qui concernait le trafic du National-Canadien à Montréal s'aggrava tellement à la suite des retards occasionnés par le grand nombre de voitures aux passages à niveau qu'une prompt solution s'imposait au problème. En conséquence, le ministre des Chemins de fer, de l'avis du conseil d'administration du réseau national, déposa, le 24 octobre 1927, des plans d'expropriation visant les propriétés sises entre le tunnel, rue Lagauchetière, et la rive du fleuve, dans le voisinage du pont Victoria, afin de sauvegarder le National-Canadien contre une hausse déraisonnable, et inspirée par la spéculation, du prix des terrains dans la région que l'on pourrait prévoir être visée dans l'élaboration d'un projet de gares terminales.