

M. HUNGERFORD: Nous avons très peu de nos wagons-lits qui restent inactifs.

M. HEAPS: Et les wagons de touristes, vous les avez encore?

M. HUNGERFORD: Oui, la plupart sont attelés aux trains réguliers.

M. VIEN: Pouvons-nous revenir aux frais d'entretien de la voie ferrée et des constructions? Avons-nous passé cela?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant aux frais de transport.

M. VIEN: Je suppose que vous n'aurez pas d'objection...

Le PRÉSIDENT: Non, non, continuez.

M. VIEN: Parlant de l'entretien de la voie ferrée et des constructions, je voulais demander si ce n'était pas le bon moment de savoir de l'administration des chemins de fer quelles sont ses intentions quant au terminus de Montréal. En 1929 une loi du Parlement autorisait les Chemins de fer Nationaux du Canada... la loi autorisait le ministre des Finances à garantir, jusqu'à concurrence de \$50,000,000 une émission d'obligations du réseau National-Canadien. Permettez-moi de dire que ce n'est pas mon intention d'être aussi patient pour attendre cette réponse que je ne l'ai été pour les autres questions qu'j'ai posées. Je crois que c'est le bon moment d'insister sur le fait que dans une ville de l'importance de Montréal, où le réseau National-Canadien y a son siège social, et vu que ce chemin de fer est lui-même le plus important du pays, il devrait y avoir des quartiers-généraux fournissant aux voyageurs plus de commodité qu'il n'en existe actuellement. Personne, je le crois bien, n'ira prétendre que la gare Bonaventure est une gare convenable et proportionnée au service des voyageurs, à Montréal. De plus, je suis d'avis que tous m'appuieront si je dis qu'aucune ville, même moins importante que Montréal, ne tolérerait les conditions créées par le creusement, au cœur même de la ville, de ce trou qui reste béant depuis une dizaine d'années. Nous avons dépensé, je crois, de \$16,000,000 à \$17,000,000 pour l'achat du terrain, les excavations, la construction d'un viaduc à la rue Dorchester et pour préparer le posage de la voie ferrée du pont Victoria à la gare du tunnel. Je me demande si nous pouvons compter sur une réponse favorable dans un avenir rapproché. La raison qui justifie cette demande c'est que je crois les citoyens de Montréal à bout de patience,—et 29,000 de ces citoyens sont mes électeurs,—et j'insisterais pour qu'on s'occupe immédiatement de cette question importante. Elle est importante non seulement pour la ville de Montréal, que j'habite, mais aussi pour les Chemins de fer nationaux du Canada, aussi bien que pour le pays tout entier.

M. WALSH: Monsieur le président, c'est une question très vaste et il y en a d'autres qui y sont intéressés. Nous ferions aussi bien de remettre la discussion et de communiquer avec le député de Saint-Henri, l'honorable M. Rinfret et l'honorable M. Cardin,—qui ont énergiquement soutenu ce point lors de l'élection partielle récente,—et les inviter à venir ici afin qu'ils puissent prendre part aux délibérations et nous exposer leurs vues sur la manière dont on pourrait s'y prendre pour arriver à ces fins.

M. HEAPS: J'ai toujours été pour que cette gare de Montréal se finisse. Les membres du Comité se rappelleront, je le crois, que j'ai posé maintes questions à ce sujet pour savoir combien il en coûterait pour terminer cette gare. On nous a dit l'an dernier, je pense, qu'il en coûterait de \$5,000,000 à \$6,000,000. Je ne sais si le Gouvernement a changé d'attitude sur ce point. Ce que je ne puis comprendre c'est que la question soit restée en suspens durant un certain nombre d'années et le Gouvernement s'est toujours opposé à ce que la construction de cette gare se termine.

M. VIEN: Je ne crois pas que mon ami soit bien précis dans ce qu'il dit, à moins qu'il ne veuille dire l'ancien régime. Je parle de l'administration municipale.

M. HEAPS: Je fais allusion à l'administration municipale.

M. VIEN: Je sais que, sous l'administration de M. Camilien Houde, les autorités municipales, pour des raisons que j'ignore, s'opposèrent au plan. Elles