

le National-Canadien avait quatre gares distinctes dans la ville de Montréal, toutes des gares-termini dont chacun occupait une tête de ligne et sans lien entre elles; or l'idée du nouveau terminus avait pour objet de réunir toutes ces gares en une seule. L'entreprise actuelle aura pour effet de réunir le trafic de trois gares. La quatrième n'entrera pas dans la combinaison pour le présent, mais son volume d'affaires ne compte que pour un peu plus de cinq pour cent de l'ensemble et nous ne jugeons pas nécessaire de rien faire à ce sujet pour l'instant. Quant au prétendu embouteillage, la séparation, dans la mesure où elle doit s'accomplir entre trafic-voyageurs et trafic-marchandises, ne sera pas complète mais elle aidera fortement à faciliter le mouvement marchandises vers les termini de Montréal où le trafic est très actif. Cette situation nous assure un avantage marqué.

M. HARRIS: De combien sont les dépenses en 1937 et 1938; je n'ai pas les chiffres.

M. ARMSTRONG: Le plan modifié fut réellement appliqué à l'automne de 1938. Les dépenses en 1937 et 1938 ont certainement été inférieures à \$75,000, au cours de chaque année.

M. HUNGERFORD: Après que le travail fut arrêté en 1931 et des règlements effectués avec les entrepreneurs et autres, on ne dépensa pas d'argent pour l'entreprise avant la reprise des travaux sur la fin de 1938, ou plutôt au début de 1939, excepté un petit montant qui servit à régler certains comptes de terrains et à faire quelques petites améliorations à l'espace réservé dans le viaduc à notre personnel de bureau. Il est à remarquer en passant que l'installation du personnel de bureau dans le viaduc nous a économisé \$185,000 de loyer par an.

M. BLACK: Monsieur le président, dois-je en conclure que ce chiffre de \$22,675,000 représente seulement les déboursés des chemins de fer Nationaux du Canada ou comprend-il d'autres crédits?

M. ARMSTRONG: C'est le coût entier, monsieur, comme j'aurais dû le signaler. Ce montant comprend le crédit relatif au secours du chômage.

M. JACKMAN: Ce crédit s'établit à combien?

M. ARMSTRONG: Le crédit pour le secours du chômage compte pour \$1,500,000 à date sur ce total de \$28,651,000.

M. JACKMAN: Pourrait-on dire que les \$1,500,000 ne font pas à proprement parler partie du débit de la gare?

M. ARMSTRONG: Cela dépend entièrement du point de vue.

M. JACKMAN: Je suppose que des travaux utiles ont été exécutés à la gare dans une mesure d'économie raisonnable; ce n'étaient pas des travaux entrepris simplement pour tenir ces hommes occupés. Il y a eu un travail utile d'exécuté pour chaque dollar dépensé?

M. ARMSTRONG: Il est juste de dire qu'il y a une valeur d'un million et demi de dollars pour le million et demi de dollars dépensés.

M. JACKMAN: Pour le chemin de fer?

M. ARMSTRONG: Pour le chemin de fer.

M. BLACK: Je voudrais m'enquérir, monsieur le président, si la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a soumis au cours des trois dernières années une demande en faveur d'une gare commune à Montréal ou d'une modification des travaux en cours de manière à rendre la gare propre à une gare commune à Montréal tout comme à Toronto?

M. HUNGERFORD: Non.

M. BLACK: Une telle proposition n'a pas été formulée?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HANSON: Cette proposition revient au Comité chaque année depuis quel-que temps.