

M. BLACK: Vous aviez sans doute des plans et devis de l'édifice dans votre projet primitif?

M. HUNGERFORD: On ne projette la construction d'aucun édifice. Il existe un espace que nous pouvons laisser vacant jusqu'au jour où nous déciderons d'y élever un édifice. En fait, sur le terminus il y a un espace vacant d'environ 600,000 pieds carrés. On pourra le louer à quiconque désirera construire un édifice sur le chemin de fer même. C'est ce qu'à fait le New-York Central à New-York sur son terminus du Grand Central; avant la dépression, le résultat le plus clair en fut qu'il encaissa de ce chef des loyers dépassant de trois-quarts de million environ tous les frais fixes de son propre terminus. Nous ne nous proposons rien de tel à Montréal, pas plus que nous ne prévoyons de grands agrandissements dans un avenir rapproché; mais tout est possible.

M. BLACK: A mon dernier passage à New-York, j'ai aperçu de nombreuses affiches "à louer" à cet endroit.

M. HUNGERFORD: Son revenu est probablement moindre maintenant à cause, sans doute, de la dépression; toutefois il a fait beaucoup d'argent.

M. BRADETTE: Je désirerais demander à M. Hungerford si, depuis l'inauguration des travaux au terminus il y a deux ans, on a repris contact avec le P.-C. à l'effet de construire un terminus en commun à cet endroit.

M. HUNGERFORD: Si le Pacifique-Canadien nous a fait des propositions?

M. BRADETTE: Pour que les deux chemins de fer—Je crois savoir qu'il y avait une idée de ce genre au début.

M. HUNGERFORD: En effet, il en a été question il y a quelques années.

M. BRADETTE: A-t-on repris les conversations ces dernières années?

M. HUNGERFORD: Non. Ce que nous construisons présentement est appelé à répondre aux besoins immédiats et raisonnables des chemins de fer Nationaux du Canada. On pourrait agrandir mais il n'en est pas question.

M. HARRIS: Veut-on par cette dépense obvier au prétendu embouteillage de marchandises aux alentours du port de Montréal? Le ministre a déjà parlé d'embouteillage.

M. HUNGERFORD: Monsieur Harris, je crois impossible de vous répondre de façon concise là-dessus; cette question comporte tant d'aspects différents. Vous ne saisissez peut-être pas le fait que l'idée actuelle du terminus de Montréal est née du désir de faire disparaître les passages à niveau. Avant la guerre, la Commission des chemins de fer de l'époque avait émis une ordonnance obligeant le Grand-Tronc à relever le niveau de sa voie ferrée de la gare Bonaventure sur une distance considérable et jusqu'à Pointe-Saint-Charles. Quand la Grande guerre éclata, on suspendit les travaux sans les reprendre par la suite; puis le Grand-Tronc est tombé, comme vous le savez, aux mains de l'Etat. Les esprits étaient fort montés dans le temps à cause du grand nombre de passages à niveau de cette partie de la ville. Ces derniers étaient fort nombreux et la circulation y était intense. Puis vers 1927, certains corps plus ou moins publics de Montréal prièrent la Commission des chemins de fer d'émettre une ordonnance à l'effet d'exiger du National-Canadien l'abolition des passages à niveau dans les limites de la ville. La Commission se réunit et pria son ingénieur en chef de rédiger un rapport sur la situation; à son tour l'ingénieur en chef, parlant et agissant au nom de la Commission, nous demanda de préparer et déposer un plan permettant d'éliminer ou réduire les passages à niveau dans la ville de Montréal. Nous avons bien déjà étudié la question mais sans intention de pousser la chose à sa fin à l'époque, et nous en arrivâmes à la conclusion que cette entreprise constituait et de beaucoup le meilleur remède à une situation fort épineuse; et enfin quand la Commission nous demanda de lui communiquer nos plans, c'est ce que nous fîmes. L'idée est tout de même née du désir d'abolir les passages à niveau. Et puis, en sus de tout cela, comme vous le savez sans doute,