

M. ARMSTRONG: Le montant prévu pour les compléter est, en chiffres ronds, \$6,000,000—\$5,976,000 exactement—une fois que tous les engagements mentionnés ci-dessus auront été honorés.

M. HUNGERFORD: Si l'on poursuit les travaux, ils seront complètement terminés un an après cet automne.

M. BRADETTE: A en croire les journaux de Montréal et de la province de Québec, ces travaux sont absolument essentiels à l'effort de guerre. S'il en est ainsi, je ne vois pas pourquoi on ralentirait ces travaux en ce moment. Je ne suis pas de Montréal ni même de la province de Québec, mais Montréal est la métropole du Canada. Je me souviens du temps où l'on a démoli l'ancienne gare Commune de Toronto. Nous nous serions contentés de cette gare pendant longtemps encore. Toutefois nous avons été également contents de voir Toronto entreprendre la construction de sa nouvelle gare en commun. Pour l'instant, cette gare est nécessaire à notre effort de guerre et je ne réussis pas à comprendre pourquoi nous perdrons une belle occasion de mener l'entreprise à bonne fin pour l'an prochain. C'est ce qu'on pourrait faire de mieux. Telle est ma façon de penser.

M. HUNGERFORD: L'achèvement de cette gare faciliterait le mouvement des marchandises.

M. BLACK: Monsieur le président, combien le chemin de fer a-t-il dépensé sur ces gares jusqu'au début de 1940; combien va-t-on dépenser en 1940—nous avons ce chiffre sous les yeux—et combien faut-il encore pour en terminer la construction?

M. ARMSTRONG: Nous avons dépensé \$19,625,000 jusqu'à fin 1939; \$1,184,000 jusqu'à fin juin, 1940; les engagements au 1er juillet 1940 sont de \$1,866,000, soit un total de \$22,675,000; enfin \$5,976,000 environ pour compléter les travaux, soit un total de \$28,650,000. Les chiffres ne sont peut-être pas absolument précis, mais ils se rapprochent suffisamment du total exact.

M. BLACK: Qu'a-t-on retranché du devis original dans le plan actuel? Je crois savoir que l'on a effectué des coupes très sensibles dans le plan original et une réduction dans le coût primitif.

M. HUNGERFORD: On a supprimé certaines parties de l'entreprise. Ainsi le plan primitif comportait une vaste cour de marchandises; or l'expérience en a montré l'inutilité. Elle devait servir en relation avec le port—et plusieurs travaux de ce genre.

M. BLACK: Mais alors on n'a rien retranché de la construction même du terminus.

M. HUNGERFORD: En ceci seulement qu'on avait tout d'abord projeté de construire des bureaux centraux qui auraient été fort coûteux et auraient logé le personnel des chemins de fer. A l'époque, les commis de Montréal occupaient dix-huit locaux disséminés dans la ville. Depuis, on a décidé d'utiliser et on utilise une bonne partie du viaduc pour bureaux du nouveau terminus. On y loge depuis plusieurs années le personnel des commis. On a donc abandonné l'idée de construire un édifice à bureaux; on se propose toutefois de construire deux étages sur le sommet du hall de la gare et d'y installer le personnel purement local de Montréal mais non celui des quartiers généraux.

M. BLACK: Les fondations sont-elles de nature à pouvoir supporter éventuellement un édifice tel que celui qu'on avait tout d'abord projeté?

M. HUNGERFORD: On pourra y élever un édifice quand on voudra à l'avenir. Les fondations reposent sur un lit de pierre et on a prévu la pose de colonnes capables de supporter tout édifice que l'avenir pourra exiger. Mais on ne prévoit rien de la part du chemin de fer.

M. BLACK: A combien a-t-on évalué le coût de l'édifice?

H. HUNGERFORD: Nous ignorons ce que sera cet édifice.