

mée par M. Palmer en disant que le projet projeté ne ferme pas la porte à une union possible.

M. CANTLEY: Non, si vous avez des fonds illimités. Tout est possible avec assez d'argent.

L'hon. M. DUNNING: Naturellement, ces choses coûtent fort cher, mais je n'irai pas, comme mon honorable ami, dire qu'il faut des fonds illimités. La nécessité économique d'établir une gare pour tous les réseaux doit être étudiée à fond par toutes les parties appelées à dépenser de l'argent et je suis convaincu que pas une, le National-Canadien, le Pacifique-Canadien, la compagnie des tramways de Montréal ou la ville de Montréal ne serait prête à dépenser les sommes voulues à moins d'être convaincus, à leur propre point de vue, que la nécessité économique de cette dépense existe.

M. Palmer a suggéré quelques changements au plan du National-Canadien de manière à mieux permettre la sortie des voyageurs et à éviter l'encombrement des rues près du terminus. Il a aussi conseillé de mieux aménager les cours et voies d'évitement ouvertes aux deux réseaux, à l'extrémité ouest du port, dans le but d'améliorer le transbordement des marchandises entre les chemins de fer et le port—facteur très important dans la circulation au dedans et aux environs d'une ville comme Montréal.

En ce qui regarde la superposition des voies —et ceci fera comprendre la difficulté du problème aux députés plus que toute autre chose —une des principales raisons de plainte de la part des citoyens de Montréal, au sujet du National-Canadien, a été le nombre trop grand des passages à niveau, aux environs du terminus, passages qui constituent un danger en même temps qu'ils retardent la circulation dans les rues. Entre la gare Bonaventure, Turcot et le pont Victoria il existe vingt-sept passages à niveau dont plusieurs sont importants. Entre la gare de la rue Moreau et les limites actuelles de la ville, on trouve trente-neuf passages à niveau. Les villes de Montréal-Est et de Pointe-aux-Trembles en ont encore neuf et on en rencontre six sur le reste de l'île de Montréal, jusqu'au Bout-de-l'Île. Le total des passages à niveau est de quatre-vingt-un. Le public de Montréal s'est toujours plaint à ce sujet.

Quant à l'importance du terminus au point de vue du chemin de fer, je ne veux faire entrer au hansard que quelques chiffres qui, à mon sens, indiquent la rapidité de l'augmentation dans la circulation des marchandises, dans la ville et le port de Montréal.

[L'hon. M. Dunning.]

La quantité de marchandises transportées à Montréal ou hors de Montréal par le National-Canadien a rapidement augmenté, comme en fait foi le tableau suivant par tonnes:

Année	Expédiées	Arrivées	Total
1923 .. . . .	586,000	1,729,000	2,314,000
1924 .. . . .	1,146,000	2,295,000	3,441,000
1925 .. . . .	1,329,000	2,360,000	3,689,000
1926 .. . . .	1,490,000	2,434,000	3,924,000
1927 .. . . .	1,699,000	2,567,000	4,266,000
1928 .. . . .	1,969,000	2,948,000	4,917,000

Je fais remarquer que l'accroissement de 1927 à 1928 est d'environ 700,000 tonnes.

A propos de ce déboursé projeté de 50 millions, le projet de loi que je déposerai ne prévoira pas une dépense de plus de 10 millions par année, sauf par autorisation spéciale obtenue au moyen d'un décret du conseil. Nous entendons exécuter les travaux au cours des sept prochaines années. Ni moi ni les administrateurs ne croyons à la possibilité où à l'à-propos de dépenser, dans le cours de la présente année financière, la somme entière de 10 millions fixée comme le maximum annuel. Comme l'a dit mon honorable ami de Vancouver-Centre, dans une entreprise d'une telle ampleur il est difficile d'arrêter le chiffre précis des frais. Mon attitude au sujet de l'estimation des dépenses par les ingénieurs est bien connue. Ces prévisions me laissent quelque peu sceptique. D'ordinaire, je crois nécessaire d'allouer une marge en sus de l'estimation des ingénieurs.

L'hon. M. LAPOINTE: Vous êtes aussi pervers que les avocats.

L'hon. M. DUNNING: Je ne suis pas aussi pervers que les avocats, mais les ingénieurs le sont à cet égard, bien que, sous certains rapports, leur profession jouisse d'une plus grande estime que le barreau, surtout au chapitre des honoraires. Nous entendons soumettre au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, le projet de loi qui sera fondé sur la résolution. Mon honorable ami de Vancouver-Centre préférerait que le projet fût soumis à un comité spécial plus petit, mais, comme de raison, ce comité est nommé par la Chambre pour la fin expresse d'étudier les comptes et les crédits du réseau national. En tout cas, pour une question de cette importance, il est bon de renvoyer le projet à un comité plus grand.

J'ai prié les administrateurs du National-Canadien de dresser, dans la salle du comité des chemins de fer, un plan d'une grande échelle et des maquettes pour donner un exposé concret du projet et représenter la ville et l'île de Montréal en miniature. Cela per-