

en favoriseraient un autre. Je ne m'inscris pas au faux contre les opinions exprimées alors. Mais après de longs pourparlers de deux ou trois ans, à partir de 1926 ou 1927, les autorités municipales, la Commission du port, le *Board of Trade* et d'autres intéressés soulevèrent des objections considérables au plan proposé de faire un terminus de la gare du tunnel. De fait d'autres intéressés nous suggérèrent d'utiliser la gare Windsor pour des trains du Sud et de l'Ouest et la gare Viger pour les trains de l'Est et du Nord. Mais, après étude sérieuse, le ministre des Chemins de fer d'alors, l'honorable M. Dunning, avec l'approbation du conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada, proposa au Parlement un plan qui pourvoyait à l'érection d'un terminus à la gare du tunnel, et le Parlement autorisa le réseau national à faire les travaux. Donc les objections du conseil municipal furent ignorées du Parlement quand il adopta, en 1929, la Loi des terminus canadiens nationaux à Montréal. Jusque-là on avait perdu deux ou trois ans à cause des négociations entre les intéressés. Mais depuis 1929 ces objections ont été mises de côté et une loi autorisant le réseau à faire les travaux fait partie des statuts. Le chemin de fer peut émettre ses obligations et le gouvernement est autorisé à les garantir pour exécuter le projet. Je me rends compte que le projet initial était extrêmement ambitieux. Il devait coûter au moins \$50,000,000 et, une fois fini, il aurait coûté de \$70,000,000 à \$80,000,000. On m'informe que ce plan a été modifié et qu'il faudrait environ de \$10,000,000 ou \$12,000,000 à \$15,000,000 pour donner au réseau de l'Etat une gare convenable et pour doter la ville de Montréal d'un terminus qui serait un monument digne d'elle et du chemin de fer. Donc, en ma qualité de député de Montréal, j'insiste fortement pour qu'on remédie à une situation intolérable.

M. HEAPS: Permettez-moi un mot, non pour répondre au colonel Vien, mais pour ajouter à ce qu'il vient de dire. J'étais alors un des membres du Comité,—comme aussi d'autres députés ici présents,—quand le sujet fut abordé.

M. VIEN: M. Palmer.

M. HEAPS: Oui. Nous avons tous pensé, je crois, que dans une affaire de ce genre nous devrions nous guider non pas par ce que tel échevin de Montréal croit désirable dans l'intérêt de son quartier, mais par les suggestions d'un éminent ingénieur d'une réputation mondiale. Nous avons cru prudent de nous guider sur lui. Je me suis guidé sur les plans et les détails que l'ingénieur a fourni à ce Comité. Sans doute, lorsque vint 1931 et que nous eûmes un changement de gouvernement et une dépression le projet resta en plan.

L'hon. M. STEWART: La dépression arriva avant.

M. HEAPS: La dépression arriva après. La dépression arriva avant, Oui. En tout cas, monsieur le président, le travail cessa et je regrettai de le voir cesser. Je veux que le gouvernement entreprenne des travaux de ce genre comme remède au chômage. Je crois que cet argent va se dépenser pour des travaux publics et je ne pense pas que l'on puisse rien faire de mieux que d'entreprendre des travaux de ce genre qui donneraient un emploi utile au moins aux ouvriers et aux artisans de la région de Montréal. Pour ma part, après avoir entendu cet après-midi toute cette discussion sur la manière d'épargner de l'argent, je suis tout surpris de constater que ceux qui ont préconisé l'économie pour les chemins de fer Nationaux se lèvent maintenant, à la fin de la séance de l'après-midi, pour dire que nous devrions dépenser environ \$15,000,000.

M. VIEN: C'est une immobilisation qui produira des recettes.

M. HEAPS: Evidemment, je doute fort si la dépense même de \$6,000,000, avec laquelle on a dit que nous pourrions finir le terminus et le mettre en état pour un certain nombre d'années, je doute si cette somme d'argent, dans le moment, pourrait se rembourser, à moins que la situation économique du pays ne s'améliore. Mais je crois que le terminus actuel du National-Canadien à Montréal est une disgrâce non seulement pour Montréal mais même pour la Rivière-du-Loup. Si cette gare avait été à la Rivière-du-Loup, nous en aurions probable-