

A ce moment-là, les recherches entreprises par sir Henry Thornton et ses conseillers étaient assez avancées pour convaincre l'administration du réseau que l'emplacement de la gare du tunnel était le plus avantageux pour y construire une gare moderne à voyageurs où l'on concentrerait tous les services de voyageurs du National-Canadien. Il sautait alors aux yeux de sir Henry Thornton que, pour doter Montréal de gares terminales satisfaisantes, il faudrait y consacrer plus de fonds qu'on ne l'avait prévu au début. On me fit part de ces vues et des discussions qui avaient eu lieu dans le temps à ce sujet. Afin de préciser davantage, je devrais faire observer au comité qu'à l'heure actuelle le National-Canadien a, à Montréal, trois gares distinctes sans raccordement direct entre elles; même, dans un cas, le seul raccordement s'effectue par un détour de plusieurs milles. Voilà qui est d'un grand inconvénient et pour le public et pour l'exploitation du chemin de fer.

Après avoir discuté la chose à plusieurs reprises,—et je puis dire que l'administration a, par mon intermédiaire, tenu le Gouvernement au courant de la marche des événements à cet égard,—et après avoir constaté qu'il s'agissait d'un problème de cette envergure, malgré toute la confiance que nous reposons dans les fonctionnaires du National-Canadien chargés de s'occuper d'une entreprise technique de cette nature, le Gouvernement, l'administration du réseau du national, et pourrais-je ajouter, les ingénieurs du personnel des Chemins de fer nationaux spécialement en cause jugèrent qu'il valait mieux obtenir, s'il y avait moyen, une opinion tout à fait indépendante, une revision par des gens du dehors, dirons-nous, de toutes les données recueillies concernant ce problème par les ingénieurs des Chemins de fer nationaux ainsi que de huit ou neuf autres propositions avancées de temps à autres par divers intéressés à titre de solutions possibles à cette question des gares terminales à Montréal. Afin d'obtenir cette opinion désintéressée sur l'ensemble de la question des têtes de lignes, non seulement au point de vue du National-Canadien, mais aussi au point de vue de l'intérêt public, le Gouvernement décida de recourir aux services de M. Frederick Palmer, dont parlait mon honorable ami de Vancouver-Centre cet après-midi. C'est un ingénieur anglais de grand renom, qui avait déjà fait un rapport sur les têtes de ligne de la baie d'Hudson; il le chargea de faire une enquête, suivie d'un rapport, sur l'établissement de gares terminales à Montréal.

Pour ce qui est de la compétence de M. Palmer en matière d'études sur les gares termi-

nales de chemins de fer, je puis dire à mon honorable ami de Vancouver-Centre que cet ingénieur a acquis son expérience en débutant dans la construction de voies ferrées. Il a continué ses relations avec des entreprises importantes de chemins de fer et, de fait, il est encore aujourd'hui ingénieur consultant du gouvernement hindou pour aider à la solution des problèmes ferroviaires de ce pays. Comme mon honorable ami le sait probablement, le gouvernement est propriétaire de la majeure partie des chemins de fer hindous.

M. Palmer est venu au Canada et, le moment venu, a passé en revue la situation locale, au point de vue physique et à celui de la circulation. Il a étudié personnellement tous les projets qui ont été proposés et dont je viens de parler. Des intéressés avaient préparé huit ou neuf plans. Le résultat des études de M. Palmer se trouve dans son rapport en date du 31 janvier 1929, rapport imprimé dont des copies ont été distribuées aux députés de Montréal et sont aussi à la disposition des autres membres et du public. Dans son rapport, M. Palmer dit que, à son sens, le projet local du National-Canadien dans son étude pour une gare centrale de voyageurs lui semble le meilleur, non seulement au point de vue du National-Canadien, mais aussi à celui d'un terminus pour les deux réseaux dans le cas où l'on déciderait de construire une gare d'union pour les deux réseaux. Je suis d'avis, monsieur le président, que cela constitue un facteur très important de savoir si le projet du réseau du National-Canadien fermerait à jamais la porte à une union entre les divers réseaux de la ville de Montréal. M. Palmer a étudié la situation avec soin à ce point de vue et déclare que le projet que nous étudions, tout en donnant au National-Canadien tout ce qu'il lui faut pendant de nombreuses années à venir ne ferme pas la porte à une union possible des réseaux de toute les compagnies amenant des voyageurs à Montréal dans le cas où les compagnies intéressées jugeraient que cela sert mieux leurs intérêts, ceux de la ville et ceux du peuple.

M. CANTLEY: Cela sera difficilement accepté.

L'hon. M. DUNNING: Je ne parle pas de l'accepter, je fais simplement allusion au fait que le projet ne ferme pas la porte à une union possible, dans l'avenir. Il me semblerait important de laisser fermer la porte à cette union possible et ainsi empêcher, dans le moment, la création d'une grande gare commune si cela était à désirer plus tard, à Montréal. Je ne fais qu'avancer une idée confir-