

au ministre quel a été le déficit d'exploitation de cette ligne et combien de personnes elle dessert.

La ligne dont je parle dessert au moins 100,000 personnes. Je n'ai pas l'intention de parler du tarif-marchandises, mais j'aimerais raconter une histoire vécue. J'ai fait l'achat d'un bœuf la semaine dernière et je l'ai expédié de Montréal à Brussels, ville que j'habite. Il aurait fallu voir l'expression du visage des employés des messageries lorsqu'ils ont dû sortir le taureau du wagon des messagerie. La Chambre pourra juger du désordre qui sévit dans nos taux de transport lorsque je lui dirai qu'il me coûtait moins cher d'expédier ce taureau par messageries que par petite vitesse.

Ce n'est pas une question politique que celle de la suppression de certains trains de voyageurs. L'honorable député de Wellington-Nord n'en a-t-il pas parlé cet après-midi? Je n'étais pas à la Chambre lorsqu'il a prononcé son discours mais il doit être directement touché. Il est certain que quelque chose ne va pas puisqu'il siège ici du côté du Gouvernement. Nous ne voulons pas voir disparaître ce service.

Je crois comprendre qu'on se propose de conserver un train de marchandises par jour, mais qu'on entend supprimer les deux trains de voyageurs qui circulent en ce moment tous les jours. En somme ces gens n'auront plus du tout de train de voyageurs et plus qu'un train de marchandises. Le service des postes et des messageries sera désormais assuré par camion. Si la question paraissait importante à l'honorable représentant de Wellington-Nord, elle l'est doublement pour moi, et même davantage pour ceux qui habitent plus haut le long de cette ligne. Quant à nous, nous sommes à environ quarante milles du bout de la ligne.

Comme je le disais, nous habitons une zone neigeuse. Il est vrai qu'on dispose aujourd'hui d'un matériel de déneigement bien supérieur à ce qu'il était jadis, mais il reste que lorsque la tempête dure neuf jours, ce qui n'est pas rare, on ne peut plus bouger du tout. Je prie le ministre de réfléchir sérieusement à cette modification.

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, comme l'honorable député je reconnais que la suppression d'un train ou d'un service quelconque est une chose importante. Cette question l'est tellement que le Parlement a décidé en 1903 qu'on ne pourrait supprimer des services ou tronquer un service sans que la Commission des transports, tienne une audience à ce sujet. Lorsque le représentant de Wellington-Nord m'a signalé cette question

cet après-midi, je lui ai indiqué assez longuement quelle était au juste la procédure que le chemin de fer devra suivre avant de pouvoir interrompre ce service.

L'honorable préopinant semble d'avis que cette question est réglée et décidée d'avance, mais il n'en est pas ainsi. Le National-Canadien devra présenter une requête demandant la suppression de ce service et les municipalités intéressées, ou des particuliers qui pourront le désirer, peuvent loger un protêt et la Commission, qui est un tribunal d'archives, tranchera la question. Je suis certain que les discours prononcés par le représentant de Wellington-Nord ainsi que par l'honorable préopinant seront portés à l'attention de la Commission des transports.

L'honorable député a posé des questions au sujet de l'achat par l'État du chemin de fer Témiscouata. Les circonstances diffèrent entièrement. Le chemin de fer Témiscouata est la continuation d'une voie ferrée dont le National-Canadien pouvait prendre possession. La population de cette région est d'environ 35,000 ou 40,000 âmes. Aucune donnée relative à l'exploitation du chemin de fer Témiscouata n'était disponible, comme je l'ai dit à la Chambre, lorsque le projet de loi a été présenté. Si l'honorable député veut bien se donner la peine de consulter ce débat, qui est vieux de deux ans, il y trouvera, je crois, les renseignements qu'il désire.

M. Green: Quels bénéfices le National-Canadien a-t-il réalisés depuis qu'il s'est porté acquéreur de cette ligne?

L'hon. M. Chevrier: Si le député veut bien poser cette question la semaine prochaine, lorsque le comité des chemins de fer et de la marine marchande siégera et que le président du National-Canadien sera ici; ce serait la meilleure façon de procéder. On lui répondra, je crois, qu'on ne tient pas de comptes distincts pour les quatre régions,—celles des Prairies, du Pacifique, des Maritimes et du Canada central,—qui composent le réseau national.

M. Cardiff: J'ignore si une décision a été prise, mais je signale au ministre qu'on a déjà demandé des soumissions pour le transport du courrier par camion. Si l'on n'a pas l'intention de supprimer les trains, on est déjà allé passablement loin.

L'hon. M. Chevrier: Cette demande de soumissions ne me regarde pas; je ne suis responsable que des affaires de mon ministère. Je puis dire au député que le National-Canadien doit obtenir l'autorisation de la Commission des transports avant de supprimer ce service. C'est la coutume.