

à une distance de 75 milles. A 6 heures et demie du soir, je passais par le petit village de Corinne; je m'étais rapproché de Regina de quelque 40 milles. Il me fallait ensuite aller jusqu'à Moose-Jaw et, de là me rendre enfin à Regina.

Si l'on complétait la voie entre Cardross et Dunkirk, soit une distance de 19 milles seulement, nous serions assurés d'un service convenable jusqu'à Moose-Jaw.

La ville de Ferland réclame un chef de gare. J'ai transmis sa demande à la Commission des transports, qui m'a adressé un rapport des recettes du Pacifique-Canadien à Ferland, pour les trois dernières années. Voici: 1944, \$83,100; 1945, \$24,200; 1946, \$13,500. Je reconnais que les recettes des deux dernières années accusent une forte diminution; mais, vu les récoltes déficitaires de ces deux années-là dans la région, on ne peut pas se servir de ces recettes pour établir une moyenne. Le secrétaire de la Chambre de commerce de Ferland, M. J.-A. Fournier, m'a adressé un certain nombre de lettres à ce sujet. Je ne saurais mieux démontrer la nécessité de nommer un chef de gare à Ferland qu'en citant une couple de passages de ces lettres. Voici:

La ville de Ferland compte trois magasins généraux, un garage, une boutique de forgeron, un étal de boucher, deux magasins d'instruments aratoires, trois agences de sociétés pétrolières...

...et ainsi de suite. Je continue:

La station dessert quelque 20,000 acres de terres ensemencées en blé qui, en temps normal, devraient rapporter pour l'expédition environ 400,000 boisseaux.

Directement au sud d'ici, se trouvent trois importants éleveurs. Lorsqu'ils désirent expédier leurs bestiaux et leurs chevaux, ils doivent les transporter aux villes avoisinantes.

Depuis deux ans, nous réclamons du Pacifique-Canadien la nomination d'un chef de gare, mais les autorités de la société remettent toujours cette question à plus tard. Ils prétendent que le revenu que rapporte notre ville ne motiverait pas la nomination d'un chef de gare. Voici les faits: Comme nous n'avons pas de chef de gare à Ferland, le volume des affaires est naturellement moindre qu'il le serait autrement. La moitié des cultivateurs qui expédient des œufs et de la crème se rendent dans les villes avoisinantes où un chef de gare prend livraison de leurs articles. Cela est forcément préjudiciable aux marchands de Ferland. Un grand nombre de wagons de bestiaux sont expédiés de notre région chaque année. Les cultivateurs doivent conduire leurs bêtes à Mankota ou à McCord parce que les parcs à bestiaux y sont mieux aménagés et qu'un chef de gare peut sur-le-champ leur remettre un connaissance.

J'espère qu'on songera davantage à nommer un chef de gare à cet endroit.

J'ai profité de l'occasion pour formuler ces remarques parce que j'ai reçu une pétition

d'un grand nombre de gens qui habitent le long de la voie ferrée entre Radville, Bengough et Willow-Bunch. La liste comprend 364 signatures d'habitants de quatre localités qui demandent que le train diesel qui fait quotidiennement le trajet entre Regina et Radville se rende tous les jours jusqu'à Willow-Bunch. Le service sur cette dernière voie consiste maintenant en deux trains mixtes chaque semaine. Le train mixte est évidemment très lent, et lorsqu'il n'y en a que deux par semaine, le service des voyageurs ne peut être satisfaisant. Deux des points les plus importants de cette ligne obtiennent leur courrier par la ligne Weyburn-Assiniboia, mais il va sans dire qu'il faut le transporter par automobile ou camion et, comme les routes sont souvent en mauvais ordre, le service postal en souffre. Une lettre attachée à la pétition par celui qui l'a fait circuler dans la ville de Willow-Bunch affirme que les hommes d'affaires de cette localité sont disposés à encourager le chemin de fer dès qu'il donnera un meilleur service.

Il y a quelques jours, je causais avec trois personnes de Bengough, florissante petite ville, et ils m'ont appris qu'ils avaient consulté les hommes d'affaires et qu'ils étaient également disposés à encourager davantage le chemin de fer s'il donnait un service plus fréquent. Je demande qu'on étudie plus à fond la proposition en vertu de laquelle le train diesel se rendrait jusqu'à Willow-Bunch et donnerait un service quotidien, si la chose est possible.

Le dernier point que je désire aborder se rapporte à la construction d'une gare dans la ville que j'habite. Il ne m'arrive pas souvent de parler de ma localité, mais comme les griefs de mes concitoyens sont fondés, je n'hésite pas à plaider leur cause. Je voudrais qu'une gare convenable fût construite à cet endroit. Il y a là un chef de gare et la gare n'est guère plus grande que deux wagons à marchandises placés côte à côte. La ville en question est Kayville. Le chef de gare et sa famille habitent l'un des wagons, si je puis dire, car leur logement ne peut guère être décrit autrement, et l'autre wagon sert de gare. Le logement mesure environ 10 pieds sur 30. Un tel logement n'est guère convenable pour un homme, sa femme et quatre enfants; la famille d'un agent comptait ce nombre de personnes. C'est presque un taudis. Pas n'est besoin de dire qu'un chef de gare qui a une famille ne tient pas à demeurer longtemps dans une telle localité.

La salle d'attente est juste assez grande pour que quatre personnes puissent s'y tenir debout, pourvu qu'il ne se y trouve pas de colis de messageries, ce qui arrive rarement, puisqu'il n'y a pas de hangar convenable pour les y