

en s'adressant au ministère des Affaires des anciens combattants. Des fonctionnaires de ce ministère leur ont même communiqué le relevé de leurs états de service.

Au cours de la guerre, les marins du commerce ont servi à bord de plusieurs navires. A leur congédiement, personne ne s'est trouvé à leurs côtés pour leur expliquer les droits qu'ils possédaient et les renseigner sur les prestations qu'ils pouvaient réclamer. Ils n'ont eu que quelques mois pour adresser leurs demandes. On leur a déclaré qu'ils perdraient tous leurs droits s'ils ne formulaient pas leurs réclamations dans un délai prévu. Puisque les marins du commerce ont servi aussi efficacement que les matelots, les aviateurs et les soldats, qu'on leur donne également l'occasion de réclamer les quelques prestations auxquelles ils ont droit et qu'ils ont bien méritées.

L'an dernier, parlant de ces crédits, j'ai rappelé au ministre des Transports les nombreuses réclamations faites depuis quinze ou vingt ans au sujet de l'acquisition par le National-Canadien de la ligne de Mont-Joli à Matane et de l'extension de la ligne jusqu'à S.-Anne-des-Monts. J'ai fourni au comité, à l'époque, nombre d'excellents motifs militant en faveur du projet et je ne les répéterai pas ce soir. L'an dernier, le ministre a promis qu'il demanderait aux chemins de fer Nationaux d'enquêter sur cette question.

Au début de la présente session, j'ai eu l'occasion de lire le rapport soumis ultérieurement par les fonctionnaires du National-Canadien. Je comprends fort bien pourquoi je n'ai pu en obtenir un exemplaire, mais je tiens à signaler qu'il était tout à fait décevant en ce qu'il était loin d'être complet. Il y était question des exploitations forestières qui seraient desservies par le chemin de fer et donnait une idée tout à fait fautive de la véritable situation. Le directeur d'une compagnie forestière de ma circonscription affirme que le chiffre indiqué dans le rapport, en ce qui concerne l'exploitation forestière, était ridicule. Il me dit que dans deux villages seulement de la région la production de bois avait atteint, pour cette année, cinquante-huit millions de pieds, alors que le rapport ne parle que de quelques millions.

Si je me souviens bien, le rapport notait que la pêche constitue la principale industrie de la région en cause. Or, autant que je sache, il n'y a pas un seul pêcheur à temps continu dans toute la région où l'on se propose de faire passer ce chemin de fer. On n'a pas parlé, dans le rapport, de ce qui vient de se passer là-bas du point de vue de l'exploitation minière. La Candego Mines Limited construit, à St-Anne-des-Monts, un moulin qui sera prêt à la fin

[M. Langlois.]

de l'été. Ce broyeur aurait une capacité de 50 tonnes par jour. Sa construction et l'aménagement de la route y conduisant devaient être terminés cette année, lorsque le rapport a été soumis, mais ce rapport n'en fait pas mention. Je ne blâme personne. Le ministre est très courtois à mon endroit et il est prêt à me venir en aide à cet égard. Voilà pourquoi il demandera sans doute à ses fonctionnaires de se rendre dans cette partie du pays, d'y étudier à fond les possibilités d'exploitation et de soumettre ensuite un rapport complet sur ce qui se passe là-bas. Je puis assurer le ministre que je me tiendrai toujours à la disposition de tout fonctionnaire de son ministère qui pourrait se rendre sur les lieux afin de le présenter à nos organismes publics, à la Chambre de commerce, par exemple et à nos hommes d'affaires; je l'accompagnerai volontiers, je lui ferai voir ce qui se passe et je lui aiderai de toute autre façon afin qu'il puisse préparer un rapport circonstancié.

M. ARGUE: Je tiens à signaler au ministre quelques-uns des vides que comportent les voies ferrées de ma circonscription. L'an dernier, j'appelais son attention sur des clôtures démolies le long de la voie du Pacifique-Canadien au sud d'Assiniboia et je suis heureux de pouvoir dire que moins de deux mois plus tard je recevais d'un employé du chemin de fer une lettre disant qu'on avait réparé les clôtures.

Il y a, entre Mankota et Val-Marie, un vide d'environ 40 milles; un autre entre Big-Beaver et Minton, d'environ 32 milles et un autre entre Cardross et Dunkirk de quelque 19 milles. Toutes ces lignes appartiennent au Pacifique-Canadien. Etant donné les lignes existantes, quiconque désire se rendre à la ville en partant d'endroits situés le long de ces voies doit faire un grand détour vers l'est ou vers l'ouest et revenir sur ses pas. Celui qui quitte Val-Marie pour se rendre à Regina doit passer une nuit à Noteku, une autre à Assiniboia puis il lui faut encore voyager toute une journée avant d'atteindre Regina. Si ces vides étaient comblés, le service de chemin de fer pourrait être amélioré; les gens pourraient et voudraient recourir davantage au chemin de fer, pour le service des voyageurs aussi bien que pour le transport des marchandises.

La municipalité rurale de Happy-Valley m'a fait tenir une résolution dans laquelle elle réclame qu'on comble le vide qui existe entre Big-Beaver et Minton. Afin de démontrer les inconvénients de ces voies inachevées, je ne saurais mieux faire que de citer l'exemple de l'embranchement que je dois emprunter pour me rendre chez moi. L'hiver dernier, je suis monté dans le train à 9 heures et demie du matin pour me rendre à Regina, qui se trouve