

temps de guerre, sur la côte du Pacifique et sur la côte de l'Atlantique? Cette considération entre-t-elle en ligne de compte dans la décision du ministre en ce qui touche l'adjudication de contrats?

L'hon. M. Hees: Comme je l'ai expliqué, nous n'adjugeons pas de contrats: nous lançons des appels d'offres et le contrat est adjugé au soumissionnaire dont l'offre est la plus avantageuse. Lorsque, toutefois, nous avons besoin d'un navire exclusivement pour la côte ouest, nous nous contentons de faire des appels d'offres seulement sur la côte ouest, de façon à fournir aux chantiers de la région l'occasion de soumissionner.

M. Van Horne: Je n'ai que quatre ou cinq questions secondaires à examiner cet après-midi. Qu'on me permette tout d'abord de féliciter le ministre, qui est à coup sûr le meilleur ministre des Transports que nous ayons jamais eu.

Les chemins de fer Nationaux ont, dans les provinces Maritimes et en particulier dans ma région, amélioré une partie de leur matériel et de leurs services. En certains cas, ils ont également réduit leurs frais de transport au point de pouvoir concurrencer le transport maritime. J'ai pu constater avec plaisir, l'autre jour, que l'acier nécessaire à la construction du pont entre Campbellton et Gross-Point a pu être transporté à Campbellton à meilleur compte par rail qu'il n'aurait pu l'être par eau.

Les nouveaux programmes du gouvernement peuvent avoir donné d'excellents résultats dans certaines régions, mais j'ai quand même reçu certains griefs de mes commettants. Si tous mes commettants étaient satisfaits du National-Canadien, je le dirais. Ils n'en sont pas tous satisfaits et je pense que c'est mon devoir de le dire. Il y a quelques jours à peine, la Commission des transports a approuvé l'annulation du service sur un parcours de 11.6 milles, de Connors à Clair. La Commission a pris cette décision en dépit de la preuve que nous avons apportée, lors des audiences, démontrant que les affaires, sur ce parcours de 11.6 milles, avaient augmenté de 50 p. 100 par année depuis trois ans. On a pris cette décision en dépit du fait que le National-Canadien, une fois qu'il eut décidé d'annuler le service sur ce parcours de 11.6 milles, avait immédiatement cessé d'entretenir la voie sans soumettre au préalable sa demande à la Commission des transports. Autrement dit, je crois que parfois, le National-Canadien considère la Commission comme une simple machine à approuver ses décisions et que la Commission, pour sa part, n'y voit pas d'objection.

[M. Winch.]

Je crois que la décision d'annuler ce service était mauvaise, surtout si on pense qu'une voie ferrée d'environ 21 millions de dollars conduisant à l'aciérie de Newcastle est désaffectée à l'heure actuelle. Cela n'a jamais servi qu'à une couple de trains qu'on faisait circuler dans l'intérêt du service des relations publiques du National-Canadien. Et pourtant, la ligne qui va de Connors à Clair et qui a été aménagée en 1890 et qui est exploitée depuis 70 ans ne sert plus, même si elle avait montré ces trois dernières années une augmentation du trafic de l'ordre de 50 p. 100 par an. L'annulation de ce service ne fait pas le bonheur de nos gens. Ils avaient pris l'habitude de compter dessus. Je connais justement une fabrique de meubles qui compte sur cette ligne pour acheminer le produit de la fabrique vers le principal entrepôt à Edmundston d'où il pourra ensuite être expédié. Voilà un sujet de plainte.

La suivante porte sur l'annulation de services partant d'Edmundston. J'ai ici une résolution de la ville d'Edmundston. Elle a un caractère très sérieux. La ville y parle un langage fort clair. Elle porte la signature du maire, M. H. E. Marmen, et du secrétaire municipal, M. Thomas Guerrette. En voici un extrait:

Et attendu qu'en plus d'avoir à voyager à Rivière-du-Loup par automobile ou autobus, ce qui n'est pas commode pour les citoyens d'Edmundston et des environs, il est fort probable et presque certain qu'en de nombreuses occasions au cours de l'hiver, il leur sera impossible d'aller à Rivière-du-Loup à cause des tempêtes et de l'état des routes.

Par conséquent, lorsqu'on abolit un service ferroviaire dans les provinces Maritimes, particulièrement dans le nord du Nouveau-Brunswick où j'habite,—ce qui comprend la circonscription que je représente,—il ne faudrait pas invoquer les mêmes raisons qui motivent l'abolition de services ailleurs au Canada, parce que nous n'avons rien pour le remplacer. Nous n'avons pas d'aéroport, dans tout le nord du Nouveau-Brunswick, qui puisse servir en cas d'urgence. En abolissant le service ferroviaire d'Edmundston à Rivière-du-Loup, on met les habitants de cette région à la merci des éléments et dans bien des cas, ce pourrait être désastreux pour les gens qui ne pourraient pas se rendre aux hôpitaux, chez les spécialistes, et ne pourraient jouir des services pour lesquels ils paient. Dans beaucoup de cas, ce service est essentiel.

A mon avis, c'est une mauvaise politique que de laisser tout bonnement tomber telle ou telle ligne pour la simple raison qu'elle n'est pas rentable. On devrait songer que, dans des régions comme la mienne, il est impossible de remplacer le service du National-Canadien par un service qui offre un degré