

sont les honorables députés d'Hochelaga (M. St-Père), de Berthier-Maskinongé (M. Gervais), de Champlain (M. Desaulniers), et de Saint-Denis (M. Denis).

Monsieur le président, la modeste ville de Joliette, dont la charte d'incorporation remonte au gouvernement d'Union, en 1863, et qui n'avait qu'une population de 4,200 âmes au recensement de 1901, est devenue la riche cité jolietaine, prospère dans toutes ses activités commerciales et ne possédant que des industries florissantes. Sa population actuelle de 10,800 âmes est remarquable par sa distinction, sa dignité, son éducation, son degré d'instruction et sa bonne mentalité. Cette ville de province est, par excellence, le pays de la bonne entente et de l'union des diverses races. Les minorités anglo-protestantes jouissent paisiblement chez nous de leurs écoles et église séparées, cependant qu'elles bénéficient de tous les avantages de la vie jolietaine. Ah, je voudrais que cette ville de tolérance, cette ville où la paix et la concorde règnent entre toutes les races, servit d'exemple à tous les Canadiens de ce pays,—surtout à cette époque qui précède une élection dans laquelle nos adversaires anglo-protestants du parti tory continueront peut-être, comme l'annoncent certains journaux, certains périodiques, à demander à l'électorat de donner un vote contre le parti libéral et contre la "French Domination"! Je voudrais qu'il y eut autant de tolérance dans tout le pays qu'il y en a dans la bonne ville de Joliette que j'ai l'honneur de représenter ici.

Dans notre belle organisation sociale, il manquait cependant un service nécessaire, et il appartenait à l'honorable ministre des Postes (M. Veniot) de combler cette lacune en nous accordant, à notre grande satisfaction, un service de facteurs pour la distribution des lettres à domicile. J'exprime de nouveau à l'honorable ministre des Postes toute ma reconnaissance pour la décision qu'il a prise d'établir ce service.

Monsieur le président, il est une question locale qui se rapporte directement au budget que nous sommes à étudier: celle concernant les usines de réparations des Chemins de fer nationaux à Joliette.

En 1925, les usines du C.N.R. à Joliette ont été détruites par un incendie et n'ont pas encore été reconstruites. Les officiers du C.N.R. y ont cependant maintenu, pour la réparation des wagons, au delà d'une soixantaine d'ouvriers. Depuis cet incendie, les citoyens de Joliette n'ont jamais cessé de réclamer la reconstruction de ces usines. Leur requête n'a pas encore été accordée. Les officiers supérieurs du C.N.R. prétendent que la question est toujours à l'étude, mais la

[M. Ferland.]

population de Joliette entretient des craintes sérieuses sur le sort de ces usines auxquelles notre ville doit au moins le tiers de son expansion.

Je comprends, monsieur le président, que l'administration des chemins de fer nationaux rencontre dans tout le pays de multiples problèmes de même nature que ceux concernant Joliette. En effet, lorsque, il y a huit ans, le parti libéral confia la direction des chemins de fer nationaux à sir Henry Thornton, ce technicien de renom, rompu depuis de longues années aux problèmes du transport, l'ensemble des voies ferrées qui constituent aujourd'hui le réseau de l'Etat accumulait des déficits annuels de 75 millions de dollars et plus. C'était alors une charge écrasante pour le pays,—et l'on entendit même un député recommander un jour de céder toute l'affaire pour une piastre à qui voudrait l'acheter, et nombre de contribuables, devant la montée progressive des déficits, se demandaient s'il n'y avait pas plus de vérité que d'ironie dans la boutade de ce député. Les événements ont cependant donné raison à l'administration actuelle qui a réussi à transformer les anciens déficits en surplus.

Et, aujourd'hui, l'œuvre réalisée par sir Henry Thornton donne un exemple admirable de ce que peuvent accomplir la compétence et l'énergie d'un homme, quand ceux qu'il sert appuient loyalement ses efforts.

Il y a quelques jours, le président des chemins de fer nationaux nous a soumis son rapport annuel. Ce qui nous démontre les difficultés de la tâche d'administrer une entreprise aussi vaste et toujours sujette aux fluctuations des affaires, c'est que ce rapport accuse une diminution de revenus bruts de \$16,752,948 et de revenus nets de \$13,381,497 sur 1928, diminution attribuable à l'infériorité de la récolte dans l'Ouest en 1929, et plus particulièrement à la mévente du blé. Les revenus seuls provenant du transport du grain sont de 15 millions et demi inférieurs à ceux de l'année précédente. On sait également que la suppression des excursions de moissonneurs dans l'Ouest canadien a fait perdre aux Chemins de fer nationaux un revenu dépassant un million de dollars.

Il est évident que les différentes usines des chemins de fer nationaux sont sujettes aux fluctuations du trafic et à bien des circonstances incontrôlables. Pour toutes ces raisons, l'administration actuelle s'est crue justifiable de fermer certaines usines locales au préjudice de plusieurs villes du pays, dans le but de réduire les dépenses au minimum.

Et cependant la cité de Joliette qui revendique à cor et à cris la reconstruction de ces usines du C.N.R. offre un caractère plus par-