

huit ou neuf personnes, dans l'Ouest canadien, non loin de l'endroit où se trouve l'un de ces tronçons.

J'ai fait remarquer à ces délégués et je le signale présentement à l'honorable député et au comité, que la raison pour laquelle ces tronçons sont demeurés inachevés et que nous n'avons entrepris la construction d'aucun embranchement pendant la guerre, a été la pénurie de matériaux et de main-d'œuvre.

M. DIEFENBAKER: En effet.

L'hon. M. CHEVRIER: Quant à la situation actuelle, je dois dire que pendant la guerre les chemins de fer n'ont pu renouveler leur matériel, de sorte qu'il y a beaucoup à faire à cet égard. Je songe en ce moment aux wagons à marchandises dont le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont un si pressant besoin. Je ne puis parler en toute autorité que du National-Canadien, mais je puis dire que le Pacifique-Canadien se trouve dans la même situation. Il leur faut poser de nouveaux rails, ballaster la voie et se procurer des wagons à marchandises, des wagons frigorifiques et autres. C'est pourquoi les chemins de fer n'ont pas été en mesure jusqu'ici d'entreprendre l'exécution d'un programme d'aménagement ou de prolongement de lignes auxiliaires. Je formule ces observations à propos de la question soulevée ce soir par l'honorable député de Swift-Current; elles serviront de réponse à sa requête. Lorsque les chemins de fer seront mieux en mesure de se procurer du matériel, ils pourront envisager ce projet. J'ai déclaré à la délégation et je répète ce soir à l'honorable député, que lorsque le moment viendra d'aménager des embranchements ou de relier des tronçons de lignes, on songera à compléter la voie ferrée entre Heinsburg et Frenchman-Butte.

Quant à l'autre question, de portée nationale celle-là, dont il a parlé, je dois dire que je n'ai pas sous la main les règles et règlements du comité des pensions. Je remercie l'honorable député de m'en avoir adressé un exemplaire. Si j'ai bonne mémoire, ils pouvoient à la constitution d'un comité des pensions composé de trois représentants des chemins de fer et de deux délégués des fraternités de cheminots. Je puis me tromper mais j'ai l'impression qu'il en est ainsi. Dans ce cas, les injustices et anomalies auxquelles, à son avis, donne lieu l'interprétation des règlements devraient être redressées automatiquement. J'entends par là que si les employés en informent les représentants de leur fraternité, ceux-ci ne manqueront pas d'expliquer clairement les faits à leurs collègues du comité. Autrement, je me ferais non seu-

lement un plaisir mais un devoir de signaler ces injustices et ces anomalies aux administrateurs du National-Canadien.

Quant à la question des tarifs et à la modification des règlements, j'estime que les remarques que je viens de formuler valent aussi pour ces deux points. J'ignore à quelle date remonte la dernière modification du tarif.

M. DIEFENBAKER: Il n'y en a pas eu depuis l'inauguration du régime.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans ce cas, je me ferai un plaisir de signaler l'affaire aux administrateurs du National-Canadien dès que mes crédits seront adoptés.

M. CHURCH: Je désire faire obliquer le débat des crédits relatifs à l'administration, vers la province d'Ontario, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. J'ai beaucoup d'estime pour le ministre et je n'entends pas le critiquer. D'ailleurs, j'ai déjà abordé cette question. J'approuve les paroles de l'honorable représentant de Davenport au sujet du ministre. Habitant l'Ontario, monsieur le président, vous savez quel magnifique système de transport nous avons sur les Grands Lacs. Le tonnage passant par le canal Welland se compare à ceux des canaux de Suez et de Panama, et se compose en majeure partie de céréales acheminées vers le littoral.

Le budget du ministre des Transports se chiffre par 35 millions de dollars. Je veux parler d'abord de nos canaux et ensuite des services de la marine. Il se fait actuellement au pays un mouvement en faveur des ports francs; d'autre part, des gens réclament des ponts sans péage, quand ils ont coûté des millions de dollars. J'ignore d'où viendra l'argent à moins que nous ne trouvions des recettes quelque part. Le transport maritime fait concurrence au transport ferroviaire l'été et dans la première partie de l'automne et permet d'éviter les frais de transport excessifs.

Au sujet du crédit à l'étude, je désire mentionner une couple de points. Nous avons en Ontario un certain nombre de canaux dont le Rideau, le Murray et le Trent. Le canal Rideau traverse les lacs Rideau, le canal Trent et le canal Murray traversent Muskoka, puis Parry-Sound et la région du lac Simcoe. Ils représentent aussi, pour le pays, des mises de fonds considérables. Il est vrai que l'aménagement du canal Rideau a été exécuté par le gouvernement britannique en 1844, après la guerre de 1812, comme moyen d'atteindre le lac Ontario et l'on devrait faire des régions de Trent, du canal Rideau, du lac Simcoe, de la baie Georgienne, des lacs Muskoka et d'autres régions de l'Ontario septentrional de grands