

Vancouver à Prince-Rupert, et ils se sont révélés plutôt satisfaisants. La situation des gardiens de phares n'est pas toujours enviable, étant donné qu'ils se trouvent dans des régions isolées, mais le ministère se tient en relations avec eux et tente d'améliorer leur sort. Par exemple, nous avons relevé le traitement de certains gardiens; dans plusieurs phares nous avons installé des téléphones émetteurs et récepteurs et nous nous efforçons d'améliorer constamment le sort de ces gens. J'ai pris note des cas qu'a mentionnés l'honorable député et je me souviendrai de ses paroles.

(Texte)

M. BONNIER: Monsieur le président, la voie du National-Canadien traverse mon comté sans y faire aucun arrêt. Il n'y a aucune gare entre Lachine et la gare Centrale, à Montréal, une distance de 7 à 8 milles. Dans la campagne, sur une distance semblable, un train ne pourrait circuler sans faire un arrêt. Dans mon comté, cependant, le train passe tout droit sur la distance précitée. C'est dire que l'on prive une population de 75,000 à 80,000 habitants de ce moyen de transport, dont ils pourraient se servir si nous avions une gare à Saint-Henri. Tout récemment, il y a eu un changement, la voie a été dirigée vers le sud, ce qui nous a fait perdre l'usage de notre gare, les trains n'y arrêtant plus.

Le long de la voie du Pacifique-Canadien, il y a deux arrêts, l'un à Montréal-Ouest et l'autre à Westmount, et le terminus est à la gare Windsor. A Saint-Henri, le National-Canadien ne fait aucun arrêt. La population de Verdun, qui est approximativement de 75,000 âmes, serait bien disposée à monter dans les trains à la gare de Saint-Henri, mais, le National-Canadien n'y faisant aucun arrêt, elle utilise la gare du Pacifique-Canadien.

Le National-Canadien a constamment un déficit. Cela est-il surprenant? Non, puisqu'il ne prend pas la peine de faire un arrêt pour prendre des voyageurs.

Plusieurs VOIX: Très bien!

M. BONNIER: Il faut toujours bien qu'il arrête. Deux voies de tramways, sur le côté nord, longent la voie du National-Canadien, celles de Saint-Antoine-Westmount et de Saint-Jacques; du côté sud, trois voies de tramways. Ces lignes transporteront les voyageurs de Verdun et de Ville-Emard.

Dans Saint-Henri, il existe un endroit tout désigné pour y ériger une gare. La vieille gare de Saint-Henri pourrait être transportée à cet endroit, où elle pourrait servir adéquatement toute cette population. A côté de l'église Saint-Zotique, il y a une ancienne cour de marchandises, propriété du National-

[L'hon. M. Chevrier.]

Canadien, qui longe la rue Notre-Dame. C'est un endroit tout désigné pour une gare qui serait utilisée par toute la population de Verdun et de Saint-Henri.

Le National-Canadien, toujours désireux de rendre service à la population de mon comté et aussi d'augmenter ses revenus, aurait avantage à y faire un arrêt afin d'y prendre des voyageurs, plutôt que de passer tout droit, tel un convoi d'excursion.

(Traduction)

M. CASTLEDEN: J'aimerais poser quelques questions au ministre.

M. LANGLOIS: Monsieur le président, je pose la question de privilège. Il y a une heure et demie que j'essaie d'attirer votre attention, mais sans succès. Je ne veux pas prendre la place de l'honorable député qui est sur le point de se faire entendre, mais j'espère que j'aurai mon tour ensuite. Merci.

M. CASTLEDEN: Je crois qu'on a dressé la liste des orateurs de la soirée.

M. MacNICOL: Il n'y a pas de liste pour l'étude des crédits.

M. CASTLEDEN: Je désire faire quelques observations au sujet des embranchements ferroviaires dans l'Ouest. Je sais que cette question est une source d'ennuis pour le ministre et les compagnies de chemins de fer. On peut attribuer cette situation à la concurrence qui existait lors de la construction des chemins de fer,—le Canadian Northern, le Grand Trunk et le Pacifique-Canadien. A mesure que progressait la construction d'une voie, le chemin de fer construisait des embranchements pour devancer la société rivale. Puis l'autre compagnie traversait la région plus au nord, et ces embranchements devenaient inutiles.

Il y a un cas de ce genre dans ma circonscription que je désire signaler au ministre. Je lui soumettrai en même temps un plan,—on en fera ce qu'on voudra,—qui pourrait apporter un remède à cette situation et profiter à tous.

L'hon. M. CHEVRIER: De quelle ligne s'agit-il?

M. CASTLEDEN: Il s'agit tout d'abord d'un embranchement que le National-Canadien a construit à partir de Melville. Il l'a poussé jusqu'à Yorkton; puis, de ce dernier endroit, il a construit une ligne à travers Willowbrook, Beaver-Dale, jusqu'à Parkerville, où il s'est arrêté. Le Pacifique-Canadien, de son côté, traversait Yorkton en se rendant de Winnipeg à Saskatoon, et il a construit un embranchement de Yorkton vers le nord-ouest en partant de Foam-Lake. Il