

qu'une lampe à pétrole. Les gens qui débarquent du bateau sont obligés de passer sur une étroite passerelle. Ceux qui arrivent à neuf heures moins quart le matin sont forcés d'attendre jusqu'à deux heures de l'après-midi pour obtenir une place.

C'est déplorable. Je le signale au ministre des Transports, qui a toujours été courtois et m'a toujours offert sa collaboration et son aide. Ces gens sont d'avis que les Terre-neuviens ne comptent pas aux yeux du National-Canadien.

Je ne partage pas cette opinion. Le jour de mon arrivée, j'ai demandé à l'agent à Louisbourg pourquoi le National-Canadien n'employait pas un wagon ordinaire à cet endroit. Il m'a répondu que ces wagons sont trop longs pour les virages.

Je ne sais pas quels sont les faits, mais voilà ce qu'on m'a dit. Autrement dit, on se refusait absolument à mettre un wagon de plus sur cette ligne. Le ministre comprendra, j'en suis sûr, que je suis de bonne foi et il examinera la question.

Comme je l'ai déjà dit, le ministre du Commerce s'était engagé, ainsi que l'a déclaré le premier ministre Smallwood,—qui ne dit jamais que la pure vérité,—à fournir tous les wagons voulus. Voilà un autre petit incident qui intéresse Terre-Neuve et que signale un journal de cette province. Ce journal, le *Sunday Herald*, tire à 19,749 exemplaires. Sans vouloir retarder les travaux de la Chambre, je tiens, cependant, à donner lecture de cet article qui, je crois, sera compris du ministre. L'article, qui s'intitule "Les voyageurs passent des heures dans l'obscurité, avec un fou à bord du train", porte, comme sous-titre "Un voyage pénible":

Les voyageurs qui se trouvaient récemment à bord d'un rapide du National-Canadien se rendant à Saint-Jean ont eu une expérience rare lorsque ceux des wagons de première ont dû rester dans l'obscurité pendant des heures, à écouter les divagations d'un fou qu'on transportait à Saint-Jean en camisole de force.

De plus, ceux qui se rendirent au wagon-restaurant durent manger à la lumière d'une lampe de poche fournie par un garçon de table prévenant.

Cet article est en date du 18 mars. J'en continue la lecture:

Cet incident est arrivé il y a environ deux semaines à bord d'un train se dirigeant vers l'est. A Clarendville, un peu avant la tombée du jour, un policier est monté dans le train escortant un aliéné revêtu d'une camisole de force.

Cela se passait dans la région que représente le secrétaire d'État (M. Bradley):

Les deux prirent place dans la voiture de première classe, au milieu des autres voyageurs, dont deux étaient des femmes enceintes. Peu de temps après le départ du train, on découvrit qu'une partie du système d'éclairage faisait défaut et il n'y avait pas de lumière dans la voiture de première classe.

Les voyageurs furent privés de lumière pendant plusieurs heures avant qu'on puisse organiser un système d'éclairage de fortune au moyen d'accumulateurs et obtenir ainsi un peu de lumière d'un côté de la voiture seulement. Pendant ce temps l'aliéné n'avait pas été bien tranquille et plusieurs voyageurs, surtout les futures mères, craignaient qu'il ne se libère à la faveur des ténèbres. Certains voyageurs se plainquirent au chef du train mais, bien entendu, il n'y pouvait pas grand chose.

Dans le wagon spécial de l'embranchement de Bonavista, qui servait de restaurant, le garçon de table dut placer une lampe de poche dans un verre à boire pour permettre aux voyageurs de voir ce qu'ils mangeaient; mais là encore, comme le disait un voyageur, il était impossible de distinguer les côtelettes de porcs de la saucisse.

Lorsque le train arriva à Saint-Jean, les voyageurs durent s'éclairer avec des allumettes pour trouver leurs bagages. Tous espèrent qu'ils n'auront jamais plus d'aventure pareille.

Je suis bien sûr que le ministre des Transports s'en occupera.

**M. Isnor:** J'aimerais signaler au ministre la réponse qu'on a faite aujourd'hui à une question inscrite à mon nom et qui a trait à la quantité de charbon que le National-Canadien a achetée. Les deux premières parties de la question sont ainsi conçues:

1. En 1947, 1948 et 1949, quelle quantité a) de charbon canadien, b) de charbon américain, le National-Canadien a-t-il achetée?

2. Au cours de chacune de ces années, quelle quantité a) de charbon canadien, b) de charbon américain, a-t-il reçue sur les commandes qu'il avait placées?

Le ministre a fourni une réponse complète pour ce qui est de ces numéros de la question. Mais voici la partie la plus importante de la question:

3. Quels sont les noms des fournisseurs a) de charbon du Canada, b) de charbon des États-Unis?

Le ministre a répondu en ces termes:

Pour raisons de concurrence, il n'est pas conforme à l'intérêt public de donner les noms des fournisseurs.

On devrait nous fournir une réponse complète, car il est dans l'intérêt des petits exploitants, particulièrement ceux de la Nouvelle-Écosse, que ce renseignement soit disponible. Je n'ai pas demandé les prix payés, mais simplement les noms des fournisseurs de charbon. Le ministre devrait approfondir la question et, si possible, nous donner au moins les noms des fournisseurs canadiens. Ceux des fournisseurs des États-Unis m'intéressent moins.

**L'hon. M. Chevrier:** La réponse qui a été donnée est celle que les fonctionnaires du National-Canadien m'ont dit qu'il fallait donner. Les fonctionnaires estiment, comme il est mentionné dans la réponse, que pour des raisons de concurrence, on ne devrait pas leur demander de donner ces renseignements. Le comité des chemins de fer et de la marine marchande est maître de sa propre destinée et, si le comité décide que ces ren-