

si l'invalidité ou le décès était attribuable à des actes de l'ennemi ou à des contre-attaques, ou résultait directement du service de guerre. En conséquence, on ne pourrait faire droit à ces demandes sans s'écarter du principe que les réclamations doivent résulter directement d'actes de l'ennemi ou de contre-attaques. Cela nous ramène au point que nous discutons l'autre soir, dans l'examen du bill sur l'indemnisation des marins du commerce, quand on a dit qu'il ne serait pas juste d'exiger que les armateurs contribuent au fonds pour des accidents survenus entre 1939 et 1945, vu que cette loi avait été instituée au détriment des propriétaires de navires, tant en ce qui touche les frais d'indemnisation que les frais d'administration.

M. BROOKS: Ce n'est pas précisément ce que nous discutons. Nous parlons en ce moment des prestations de rétablissement, ce qui est fort différent.

L'hon. M. CHEVRIER: J'en conviens. C'est ce que je discutais tout à l'heure avec l'honorable député de Spadina quand j'ai dit quels bénéfices on avait accordés aux marins du commerce après la présentation de la loi de 1946. Cela m'amène à la déclaration de mon collègue, le ministre des Affaires des anciens combattants, quand il a dit qu'il étudierait avec sympathie la proposition de modifier la loi sur les pensions et allocations de guerre aux civils afin de tenir compte des cas comme ceux dont a parlé l'honorable député. Je tiens à déclarer qu'on a minutieusement examiné cet aspect de la question et qu'on a rendu la décision dont j'ai fait part au comité.

M. KIDD: A propos du crédit à l'étude, j'aimerais parler au ministre de la gare des chemins de fer Nationaux à Kingston, et ce n'est pas la première fois que je le fais. Il y a douze ou treize ans, le National-Canadien avait promis de façon définitive une nouvelle gare à Kingston, mais jusqu'à aujourd'hui, il n'a pas tenu sa promesse.

L'hon. M. CHEVRIER: L'honorable député est-il exact quand il parle de promesse de construire une nouvelle gare?

M. KIDD: Oui. Cette promesse a été faite il y a douze ou treize ans quand la compagnie a aboli le train de nuit à Toronto et supprimé le service d'un wagon-lit de Kingston à Toronto. Néanmoins, on devrait améliorer le service à cette gare. Il y avait une semaine dimanche soir, j'ai été le témoin d'un incident qui n'aurait pas dû se produire. Une dame qui était allée visiter son fils dans un hôpital de Kingston retournait à Toronto. Les trains

y arrivent vers six heures et demie du soir. D'ordinaire les rapides ont deux sections, même souvent trois. La dame, ignorant à quelle section appartenait sa voiture, traversait avec bien d'autres les voies, en assez mauvais état. Elle a perdu le talon d'un de ses souliers et est tombée de tout son long sur les voies. Elle n'était pas très jeune. Le service laisse à désirer. Les trains arrivent avec une ou deux voitures-réfectoires, deux ou trois voitures-salons, et les voitures de première classe suivent. Il n'est pas rare de voir courir de quarante à cinquante personnes jusqu'aux voitures de l'avant ou de l'arrière pour s'assurer un siège. S'il pleut, il leur faut attendre sous l'averse que quarante ou cinquante personnes descendent du train. Elles montent, prennent la droite pour constater que tous les sièges sont occupés. Il leur faut, malle au bras, traverser deux, trois ou quatre voitures pour se chercher un siège. J'estime que la compagnie peut améliorer les conditions, même s'il lui est impossible de construire une station. On pourrait ouvrir un plus grand nombre de portes. Il ne sied pas de demander à une dame de traverser malle à la main quatre ou cinq voitures pour se trouver un siège. Je ne reproche rien aux employés des trains. Je crois qu'on n'en pourrait trouver de meilleurs au pays et je leur rends hommage. Ce sont probablement les plus anciens de la compagnie et le National-Canadien devrait leur donner de l'aide. Nombreux sont les retours d'outre-mer qui se cherchent un emploi, et plusieurs aimeraient à travailler à bord des trains.

Voici un autre point sur lequel je désire appeler l'attention du ministre à propos du haut Saint-Laurent. Il y a à peine quelques jours on m'a appris que, par pure bonté, un Américain qui possédait un bon quai avait permis à 130 embarcations d'y accoster. Il n'était pas tenu de le faire, mais à cause de la rareté des quais en bon état sur le Saint-Laurent, il a accordé cette permission. Je songe surtout à l'Île-aux-Cèdres, la première en aval de Kingston. Il y avait autrefois deux quais à cet endroit, mais, pendant la guerre, peut-être par suite de la pénurie de main-d'œuvre et de matériaux, on ne les a pas entretenus. On peut en dire autant de nombreuses autres îles et il me semble qu'il faudrait y voir. Il n'en coûterait pas beaucoup pour construire quelques quais dans la région; sauf erreur, plusieurs charpentiers et maints entrepreneurs seraient heureux d'entreprendre ce travail. De nombreux Américains visitent ces parages dans leurs embarcations et ne peuvent trouver d'endroit convenable pour amarrer.