

suffisants. Nos échanges antérieurs avec le Canada s'étaient effectués en partie par eau et en partie par rail. Mais le commerce a doublé, de même que le transport des voyageurs. Bien entendu, comme le chemin de fer n'avait pas été aménagé pour transporter autant de voyageurs et de marchandises, il ne peut suffire à la tâche. Les hommes d'affaires, surtout à Saint-Jean, se plaignent de l'inefficacité du service. Je suis heureux d'apprendre que le vice-président et administrateur de la région atlantique s'est récemment rendu à Saint-Jean, où il s'est entretenu avec les représentants du board of trade. Il a déclaré que le National-Canadien allait affecter une forte somme à l'amélioration du matériel roulant, des voies, et des services en général.

Il avait été décidé d'avance que Terre-Neuve ferait partie de la région atlantique, dont le bureau principal se trouve à Moncton. C'est dire que, depuis, le chemin de fer de Terre-Neuve est dirigé de Moncton (Nouveau-Brunswick). Autrefois, quand le chemin de fer de Terre-Neuve était indépendant il était administré du siège social à Saint-Jean. Après trois ans, je me demande si le ministre des Transports est satisfait de la façon dont les choses ont marché jusqu'ici, car cette méthode exige que divers administrateurs fassent la navette entre Moncton et Terre-Neuve, afin de se rendre compte de la façon dont le chemin de fer fonctionne. A mon avis, il y aurait un meilleur esprit de corps si les administrateurs et les représentants à Saint-Jean étaient chargés de toute l'administration du service à Terre-Neuve. Comme Terre-Neuve est une île, il est naturel de penser que ses services fonctionnent indépendamment de ceux de l'Île du Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

J'ai remarqué que l'ensemble des crédits a augmenté d'environ 10 millions de dollars. Cela n'a rien d'étonnant vu l'augmentation des frais requis pour les divers services.

En ce qui concerne les améliorations apportées aux services fournis à Terre-Neuve, j'aimerais m'arrêter surtout au vapeur qui doit traverser le détroit de Cabot. L'an dernier les crédits renfermaient un poste de 2.5 millions à cette fin. Le ministre nous a dit cet après-midi qu'on n'avait pas dépensé \$50,000 à ce poste jusqu'ici. Je me demande combien on a dépensé et à quel point se trouvent les travaux. J'espère que, s'il croit opportun de répondre, le ministre nous dira exactement ce qui a été accompli et quelle somme sera affectée à ce poste cette année. Sera-ce comme l'an dernier, n'en dépensera-t-on qu'un cinquième environ? J'ai ici une nouvelle qui a paru dans les journaux en date du 9 janvier; elle dit que

le contrat relatif à la construction de ce navire a été accordé il y a un an environ, c'est-à-dire au début de 1950, à la société *Canadian Vickers* de Montréal. L'article poursuit en disant que la quille du navire n'a même pas été montée et que rien n'a été fait. De fait il est fort douteux qu'on commence les travaux avant l'été prochain, c'est-à-dire l'été qui s'en vient. Nous avions l'impression que le navire avait été commencé; l'excuse donnée en janvier avait trait à la pénurie d'acier. J'espère que la situation s'est améliorée au point que les entrepreneurs ont assez confiance pour commencer la construction du navire.

Il en va de même des contrats qui seront accordés pour deux autres vapeurs devant servir au transport côtier à Terre-Neuve. On a autorisé la construction de deux caboteurs du modèle Bar Haven pour lesquels on a demandé des soumissions. Le contrat visant la construction de ces navires sera, paraît-il, jugé d'ici peu, s'il faut en croire les journaux du 1^{er} mai 1952. Je me demande si la mise en adjudication a déjà été faite et quand le contrat va être adjugé.

Sans doute les améliorations qu'on est en train de faire sont-elles très importantes et fort appréciées des commerçants terre-neuviens et de l'ensemble de la population de l'île. Il reste pourtant bien des choses à obtenir. J'ai ici un éditorial des *Daily News* du 3 mai 1952. On y signale que les importateurs de Terre-Neuve se sont plaints des longs retards apportés à la réception de marchandises acheminées de centres continentaux aux cours de l'hiver. Nombreux sont les cas de marchandises perdues, ce qui est vraisemblablement à peu près uniquement attribuable à un défaut d'aménagements pour la manutention et l'entreposage. Des expéditeurs locaux se rendent souvent compte que n'employer, pour l'acheminement des marchandises, que certaines routes en certains jours les entraîne parfois à de gros frais et leur suscite de graves inconvénients. On annonce par exemple dans le journal que vendredi et samedi on acheminera les marchandises destinées à Bonavista. Il faut qu'elles soient prêtes ce jour-là, sans quoi elles auront sans doute longtemps à attendre. Les expéditeurs estiment qu'il devrait leur être permis de faire venir d'avance ces marchandises, sans être liés par une date précise.

Il en est aussi qui se plaignent de ce qu'on ne les prévient pas assez tôt de la limite de temps prévu pour la livraison des marchandises. Souvent, des annonces paraissent dans le journal pour avertir que le délai pour les marchandises à livrer à tel ou tel endroit prend fin à neuf heures le lendemain matin.