

Le projet de loi à l'étude les oblige à faire une requête à la commission avant de réduire un service, et il prévoit que la Commission des transports entende les observations pertinentes des municipalités intéressées de la région où l'on se propose d'introduire ces changements.

Je suis certain que le ministre se fait une bonne idée de la situation que j'ai exposée, et j'ai le ferme espoir qu'il approuvera cette proposition d'amendement de la loi sur les chemins de fer. Elle serait d'un grand secours non seulement pour la population du sud-est de la Colombie-Britannique que cet état de choses intéresse à l'heure actuelle, mais des habitants d'autres régions canadiennes.

J'espère que, d'une façon générale, les députés appuieront le projet de loi comme étant, dans l'ensemble, à l'avantage de la population du pays. Si la région des Kootenays souffre à l'heure actuelle du peu d'autorité conférée à la Commission des transports, bon nombre de nos concitoyens dans d'autres régions du pays en ont pâti jusqu'ici. Protégeons donc à l'avenir les droits de notre population en adoptant cette modification modeste, bien que motivée, à mon avis, de la loi sur les chemins de fer.

L'hon. George H. Hees (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je suis sûr que la Chambre a écouté avec grand intérêt, comme je l'ai fait moi-même, l'exposé détaillé de la situation que nous a fait le député de Kootenay-Ouest.

Lorsque je me suis trouvé dans sa circonscription durant la dernière campagne électorale, j'ai rencontré, comme il l'a mentionné, plusieurs délégations qui m'ont exprimé très fermement leurs objections à la diminution des services du Pacifique-Canadien dans cette région. J'ai écouté leurs réclamations avec attention, et comme le député l'a dit, leur ai promis de soumettre personnellement leur point de vue au président du Pacifique-Canadien, M. Crump.

C'est ce que j'ai fait à mon retour dans l'Est. En effet, j'ai parlé en détail de la question avec M. Crump. Il m'a expliqué, d'une manière détaillée également, pourquoi le Pacifique-Canadien avait jugé nécessaire de prendre des mesures en vue de diminuer ses services. Il s'agit ici d'une question fort importante, notamment ce qui concerne les habitants de la région. C'est pourquoi j'ai pris la peine de la discuter assez longuement avec les commissaires des transports.

Avant de m'arrêter au projet de loi de l'honorable député, qu'il me soit permis d'évoquer la question de la réduction des services apportée par le Pacifique-Canadien là-bas. La meilleure façon de le faire consiste, sans doute, à donner lecture d'une lettre écrite

[M. Herridge.]

le 9 juin, par M. A. LeSage, adjoint au directeur des opérations de la Commission des Transports, à M. F. T. Collins, adjoint spécial et secrétaire du ministre, ministère des Transports, Ottawa (Ontario). Voici cette lettre:

Monsieur,

La présente lettre a trait à votre demande de renseignements généraux au sujet du service ferroviaire Vancouver-Penticton-Nelson-Lethbridge, du Pacifique-Canadien.

La ligne en question est désignée sous le nom "Kettle Valley-Crowsnest". Les trains quittent la ligne principale à Katz (C.-B.), à 84 milles à l'est de Vancouver, et suivent, en direction du sud-est, le col de Coquihalla jusqu'à Penticton. Ensuite la voie s'oriente vers l'est et suit à peu près la frontière américaine jusqu'à Nelson (C.-B.); puis tournant vers le nord-est elle atteint Lethbridge (Alberta) (d'où part la ligne de Calgary) puis va vers l'est jusqu'à Medicine Hat où elle rejoint la ligne principale du Pacifique-Canadien.

Depuis toujours un convoi de voyageurs parcourt cette ligne dans les deux sens entre Vancouver et Medicine Hat. Ce convoi comporte un wagon-restaurant, un wagon-lit, des fourgons de messagerie et des fourgons postaux.

L'apparition de grandes routes modernes a favorisé les transports par autocar et par voiture particulière. On a inauguré un service aérien entre Vancouver et Cranbrook, avec arrêt à Penticton et Castlegar. Afin de faire face à cette concurrence accrue et de se trouver de nouveaux clients, le chemin de fer a fait l'expérience de nouveaux horaires et de trains d'intérêt local, en direction et en partance des centres importants. Toutefois les résultats obtenus n'ont pas été suffisamment intéressants pour couvrir les frais engagés. Les trains régionaux ont donc été supprimés.

La construction de la route de Hope à Penticton, route inaugurée le 1^{er} novembre 1949, ayant permis de raccourcir de 145 milles environ la distance entre Vancouver et Penticton, a rendu toute la région de Kootenay facilement accessible de Vancouver. Un service rapide et fréquent, empruntant cette nouvelle grande route, a diminué très sérieusement le trafic ferroviaire, obligeant une fois de plus les chemins de fer à trouver le moyen de diminuer leur déficit d'exploitation.

Une étude sur la rentabilité du service a été entreprise par la division des recherches de la société et il a été décidé, à la suite de cette étude, de remplacer l'équipement ordinaire (c'est-à-dire celui des trains à vapeur) par de l'équipement diesel, aussitôt qu'il serait possible d'en obtenir des fabricants.

On a jugé que cette décision permettrait d'abréger de plusieurs heures le service entre Medicine-Hat et Vancouver et d'assurer le raccordement, à Medicine-Hat (Alb.), avec le service principal de grande vitesse récemment inauguré par le *Canadian*. Ce nouvel horaire exigeait un train de nuit entre Penticton et Nelson et la suppression des wagons-lits, du wagon-restaurant et des services des messageries et du courrier. Le service des messageries devait être assuré par camions. En même temps que ce changement, les trains à vapeur entre Medicine-Hat et Lethbridge devaient être retirés et remplacés, dans cette région, par du matériel diesel, l'horaire des trains demeurant à peu près le même.

La société, en juin 1957, a fait part à notre service de son intention d'apporter ce changement et en a donné confirmation en août cette année-là, annonçant en même temps que le changement