

mandé des soumissions en vue de l'exploitation d'un service entre Arrowhead et Robson. L'*Interior Tug and Transport Company* a été l'adjudicataire et a reçu une subvention de \$60,000 par année. Elle a exploité le service pendant 12 mois environ puis elle s'est empêtrée dans des difficultés; finalement, l'automne dernier, le gouvernement provincial acheta les actions de la société ainsi que le navire et exploite maintenant le service.

La question qu'on m'a demandé de soulever découle d'un incident survenu l'été dernier. Quand le navire *Arrow-Park* est entré en service, il a aussi assumé un parcours que faisait jadis le vapeur *Beaton*. Par suite, le *Beaton* fut mis en rade. L'été dernier, la chambre de commerce de Revelstoke a voulu nolisier le *Beaton* pour aller d'Arrowhead à Beaton, afin d'assister à une conférence régionale des chambres de commerce, à Trout-Lake, qui avait été convoquée pour discuter les propositions relatives au pas de Jumbo et concernant le tracé de la route transcanadienne. Le capitaine du *Beaton* l'a prévenue qu'il ne pouvait quitter le bassin, m'apprend-t-on, à cause d'un ordre donné par le gouvernement de la Colombie-Britannique. Sauf erreur, cet ordre découlait d'un article de la loi provinciale sur les transbordeurs.

Cette disposition interdit à quiconque d'exploiter un navire pour transporter des passagers sur les lacs Arrow. A quoi cela rime-t-il? Cela veut dire d'abord que le vapeur *Beaton*, qui, il y a deux ou trois ans seulement, a subi des radoubs et des améliorations dont le coût a atteint \$125,000, est immobilisé dans le bassin. Quant à l'armateur, il a perdu l'argent de son placement. En second lieu, cela veut dire que les organismes qui voudraient nolisier ou louer tel ou tel autre petit navire pour des voyages qui ne compromettraient aucunement l'horaire du transbordeur *Arrow Park* n'en ont pas l'occasion. Comme c'est le gouvernement provincial qui assure le service du transbordeur *Arrow Park*, service dont nous sommes satisfaits, je comprends fort bien qu'il désire protéger les recettes de ce navire, mais nos gens ont peine à comprendre pourquoi le gouvernement interdit au vapeur *Beaton* et à d'autres petits navires les excursions et services d'urgence qui ne peuvent aucunement gêner le transbordeur *Arrow Park* et que celui-ci ne pourrait entreprendre parce qu'il a un horaire à respecter.

A mon avis, c'est injuste pour les armateurs. Cet après-midi, je me trouve placé dans une situation peu habituelle. Je suis tout à fait pour le service de transbordeur public que le gouvernement provincial assure sur les lacs Arrow et j'en reconnais l'utilité. Notre groupe tient à se montrer très juste

[M. Herridge.]

et à rendre justice à tous les intérêts économiques. De plus, aucune région n'a avantage, quelles que soient nos opinions politiques, à ce qu'un navire comme le *Beaton* reste amarré sans pouvoir assurer le service des passagers, lorsqu'à certaines occasions la région y trouverait son intérêt. Je signale la chose à cause du grand nombre de gens de tous les partis qui m'ont demandé de le faire. Ils sont d'avis qu'il doit y avoir un malentendu. Ils pensent que le règlement est absolument inutile. Pour ma part, je ne vois pas comment un gouvernement provincial puisse, en vertu d'une loi provinciale et sans violer la constitution, empêcher des sociétés ou des particuliers d'exploiter des services de transport-voyageurs sur des eaux navigables comme les lacs Arrow et des tronçons du fleuve Columbia. Lorsque la *Kootenay Steam Navigation Company* et le *Pacifique-Canadien* exploitaient des services sur les lacs et le fleuve, le vapeur *Beaton* était en service sur une autre route et de temps à autres diverses petites embarcations étaient nolisées à des fins d'excursion ou en cas d'urgence.

J'invite donc le ministre des Transports à s'assurer si le gouvernement provincial a agi conformément à la constitution et s'il est possible que ce navire et les autres qui sont requis pour des excursions et des voyages d'urgence soient en service sur les eaux navigables qui, sauf erreur, relèvent nettement du gouvernement fédéral. J'ai sur mon pupitre la correspondance et les documents relatifs à la question et je serai très heureux de les passer au ministre s'il en a besoin.

M. Henderson: Monsieur l'Orateur, j'aimerais adresser les quelques observations que j'ai à formuler au sujet de ce poste des crédits au ministre des Transports, plus particulièrement. J'ai l'impression que le ministre s'acquitte de ses fonctions avec la même efficacité et le même sens de l'avenir que son prédécesseur. Les problèmes qui se posent à lui ont un caractère très particulier et complexe. Ils naissent essentiellement de la brusque augmentation des affaires dans notre pays, augmentation attribuable à la fois à notre progrès naturel et à l'ambiance favorable qu'on a su donner à cette expansion gigantesque. C'est tous les jours, en cette enceinte et ailleurs, que le ministre a fait la preuve de ses talents dans l'administration d'un ministère dont l'activité est particulièrement étendue.

J'aimerais cet après-midi traiter d'un aspect particulier des transports. Ce faisant je m'arrêterai surtout à la ligne de chemin de fer qui relie les deux grandes villes de Toronto et de Montréal, en traversant Kingston que je tiens aussi pour l'une des plus grandes