

Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien

"Récemment, votre gouvernement a jugé bon de mettre fin au droit exclusif qu'avait Air-Canada d'assurer le transport aérien vers l'est ou vers l'ouest, décision que, à la suite de pressions exercées pendant des années, le Pacifique-Canadien, entre autres, saluait comme le geste à faire dans le régime de supposée libre entreprise au Canada. Nous ne pouvons nous empêcher de dire ici que, dans une région comme celle des Kootenays, où le Pacifique-Canadien, au mépris du bien public, s'acharne à réduire son service, il ne mérite pas d'obtenir le droit d'exploiter un service aérien transcontinental.

Nous croyons pouvoir dire en toute justice qu'en tant que syndicat ouvrier nous nous opposons à ce que cette société obtienne d'autres concessions au moment où elle veut, semble-t-il, réduire les services publics nécessaires dans des régions où elle a le droit exclusif d'exploiter des entreprises ferroviaires, comme c'est le cas dans les Kootenays."

Le 100^e anniversaire

"Comme vous le savez, monsieur le ministre, 1958 est un glorieux anniversaire dans l'histoire de la Colombie-Britannique. Nous célébrons notre centième anniversaire, cent ans de progrès dynamique dans les apports que nous avons faits à la production et à la culture appliquées au bien de la nation et des gens de chez nous.

C'est tout de même un peu ironique que précisément à pareil moment le Pacifique-Canadien veuille rétrograder au lieu de progresser. Au lieu d'envisager des améliorations de son service de voyageurs, parallèlement au progrès général de la région, le Pacifique-Canadien prend allègrement des mesures rétrogrades semblables à celles qu'il a appliquées ces derniers mois.

Durant toute l'année 1958, chaque partie de la province s'attend à ce que des milliers et des milliers de visiteurs viennent assister aux cérémonies du centenaire. Or nous vous demandons ce que ces visiteurs penseront de la florissante province de la Colombie-Britannique lorsqu'ils seront forcés d'accepter un voyage par chemin de fer dans les conditions qu'offre actuellement le Pacifique-Canadien qui, par sa publicité, se vante dans le monde entier d'être l'organisation de voyage la plus étendue et la plus moderne du monde!

Au nom de notre syndicat, et en fait au nom de nos ouvriers syndiqués et du public de notre province en général, nous vous prions avec insistance d'user de votre autorité pour que ces conditions soient redressées, et bientôt."

Monsieur l'Orateur, j'ai cité très longuement ce mémoire parce qu'il va au fond de la question. Il a été accueilli dans toute la région par des commentaires élogieux et, évidemment, bien des gens l'appuient.

On me dit que le ministre s'est montré très aimable à l'endroit de la délégation et qu'après avoir accepté le mémoire et entendu les observations qui l'ont accompagné, il a répondu aux délégués: "Je ne suis pas autorisé à dire au Pacifique-Canadien ce qu'il doit faire." Je crois que, dans l'état actuel de la loi, c'est vrai. C'est à ce moment-là que le ministre a consenti à parler à M. Crump, du Pacifique-Canadien.

Or il y a déjà longtemps que le ministre a eu l'occasion de s'entretenir avec M. Crump. Je suis sûr qu'après avoir dit qu'il allait discuter le problème avec M. Crump et les

membres de la Commission des transports, il l'a fait. La même situation existe toujours. Il n'y a eu aucune amélioration. Il nous faut encore nous accommoder de ce service bihebdomadaire entre Penticton et Nelson, service assuré, de plus, par voiture Budd.

On admet que ce wagon soit un peu plus rapide. Disons que c'est une assez belle voiture pour service de jour. Mais le service est insuffisant et la voiture Budd n'est pas assez confortable pour les personnes âgées, les gens qui voyagent avec des enfants, les malades et d'autres encore qui, pour diverses raisons, peuvent malaisément rester assis durant tout le voyage de Vancouver à Lethbridge, par exemple.

Quant à la nourriture, il faut se fier à un jeune garçon qui apparaît périodiquement. Il apporte parfois du café qu'il prend aux gares et quelques sandwiches, en vérité plutôt secs à l'occasion. J'ai fait des voyages sans café ni sandwiches; les rations avaient été entièrement épuisées du fait du nombre des voyageurs.

Le Pacifique-Canadien alléguera que le trafic ne justifie pas un meilleur service, mais, en réalité, le Pacifique-Canadien est en train de réduire le trafic en rendant ce service des plus impopulaires. Quiconque le peut voyage par d'autres moyens.

Toutefois, nous des Kootenays ne voulons pas être injustes. Personne ne peut s'attendre que les compagnies fassent l'impossible. Mais il s'agit d'un tronçon très profitable du chemin de fer car, en plus de transporter les minerais à Trail depuis Kimberley et d'autres mines, on achemine les produits usinés de Trail vers le littoral et d'autres régions du Canada. Ce secteur rapporte. A notre avis, une région offrant tant de produits et procurant tant de recettes au Pacifique-Canadien ne doit pas être privée des services ferroviaires dont elle a tant besoin.

Je n'insisterai guère davantage sur ce point, car le mémoire expose fort bien la situation. Je signale toutefois que tout ce mécontentement explique pourquoi l'on m'a demandé de présenter cette modification à la loi sur les chemins de fer afin d'autoriser la Commission des transports à fournir aux municipalités en cause, qu'atteignent les réductions de service dont j'ai parlé, l'occasion de soumettre des avis à la Commission et de s'assurer que nulle compagnie ne peut réduire ses services sans d'abord entendre les avis des municipalités en cause.

En vertu de la loi existante, les compagnies de chemins de fer ne sont tenues de demander une audition que lorsqu'elles ont l'intention d'abolir un service. Elles peuvent le réduire sans devoir, pour cela, adresser une requête à la Commission des transports.