

rée de Kettle Valley. Il est déjà regrettable que le Pacifique-Canadien, principal actionnaire de la *Consolidated Mining and Smelting Company*, exploite la ligne de Kettle Valley essentiellement pour les besoins de sa filiale. Il serait encore pire si l'on ne tenait nullement compte des intérêts de la population des Kootenay. Si le service-voyageurs était abandonné, certaines régions deviendraient inaccessibles. Il n'existe pas d'autre moyens de transport.

La Commission des transports devrait refuser d'autoriser le congédiement d'autres agents, la réduction des services ou l'abandon d'embranchements tant qu'on n'aura pas mis au point une politique de transport nationale complète et coordonnée.

Ainsi, et ainsi seulement, on pourra garantir le bon rendement des chemins de fer, l'équité pour les employés, la commodité pour la population et le progrès des collectivités.

Plus tard, toutes les municipalités entre Lethbridge et Penticton ont protesté contre l'abandon de ce service de passagers. Toutes les chambres de commerce, tous les syndicats de la région, les bureaux de la Légion canadienne, les organisations féminines, bref, tous ceux qu'on pouvait mobiliser pour organiser des protestations devant la Commission des transports lorsque les audiences avaient lieu.

Maintenant, monsieur l'Orateur, tout dernièrement cette question s'est présentée de nouveau à la suite de mon intervention pour la signaler au ministre des Transports lors du débat sur le bill des transports et j'ai reçu une lettre de M. Guy Constable, de Creston, libéral bien connu à Kootenay-Ouest, qui a souscrit à tous mes efforts. Lors de la réunion de la Chambre de commerce de Kootenay-Boundary le 10 mars, il a proposé les résolutions suivantes:

Attendu que le service du train de voyageurs du chemin de fer appelé le *Crowsnest-Kettle Valley* a été supprimé en 1964, à cause d'une décision rendue par la Commission des transports du Canada en vertu de l'article 314 (1) de la loi sur les chemins de fer, le Pacifique-Canadien ayant déclaré que ce service ferroviaire n'était pas rentable, et

Attendu qu'à l'article 1 du bill n° C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada et modifiant la loi sur les chemins de fer, que le Parlement a adoptée le 24 janvier 1967, il est déclaré qu'un système économique et efficace de transport est essentiel au bien-être et à la croissance du Canada, et

Attendu que la discontinuation du service du train de voyageurs précité privera 150,000 habitants du Sud-Est de la Colombie-Britannique du service de ce chemin de fer qui relie Vancouver à Medicine Hat, et que les autres moyens de transport sont insuffisants, sujets à caution et risqués, surtout pendant les mois d'hiver, et

Attendu que la compagnie de chemin de fer n'a pas mis au point et n'a pas favorisé le service d'un train de voyageurs, qu'elle a reçu diverses subventions et qu'elle a, par des procédés comptables divisant les recettes du transport-marchandises et du transport-voyageurs, fait valoir auprès de

la Commission des transports du Canada que le service des voyageurs est exploité à perte,

Il est donc résolu que des instances soient présentées au ministre des Transports en vue d'enjoindre au Pacifique-Canadien de restaurer le service-voyageurs quotidien entre Vancouver et Medicine Hat via le *Crowsnest-Kettle Valley Railway*, y compris, outre des wagons ordinaires, une voiture-restaurant et une voiture-lits; autrement qu'on accorde au National-Canadien le droit de passage sur ce tronçon ferroviaire.

Ce sujet a fait l'objet d'un intéressant débat lors de la réunion annuelle des Chambres de commerce de Kootenay-Boundary. Plus tard, j'ai relevé le passage suivant dans le *Times* de Trail, livraison du 10 mars 1967:

Lundi, la résolution relative à la restauration du service-voyageurs quotidien entre Vancouver et Medicine Hat (Alberta) a été adoptée à l'unanimité.

Il s'agit de la première résolution adoptée lors de la réunion annuelle des Chambres de commerce de Kootenay-Boundary.

Je cite brièvement un extrait de cette nouvelle parue dans ce journal.

En parlant au cours du débat sur la motion, M. Constable a dit qu'il avait été en communication avec le député de Kootenay-Ouest, Bert Herridge, qui avait encouragé le rétablissement du service.

Le ministre des Transports aurait dit à M. Herridge: «C'est une proposition fort intéressante et digne d'être examinée par les organismes intéressés.»

Je pourrais en dire long à ce sujet, mais j'exhorte le ministre à examiner minutieusement les vœux des habitants de la région et à réexaminer la décision rendue par la Commission des transports du Canada et qui les prive, depuis 1964, du service-voyageurs sur cette voie. Je l'engage à faire en sorte que ce service soit rétabli, car nous comptons en jouir à l'avenir.

**L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, je regrette d'avoir à remplacer mon secrétaire parlementaire en l'occurrence, car sous l'aspect géographique, ce sujet lui est beaucoup plus familier qu'à moi. Je ne regrette pas, d'autre part, de ne pas avoir les pouvoirs despotiques que le député semble m'attribuer—sans doute sans y croire lui-même...

**M. Herridge:** Le cabinet n'en a-t-il pas le pouvoir?

**L'hon. M. Pickersgill:** ...de contraindre le Pacifique-Canadien ou même le National-Canadien à établir un service-voyageurs. Je crois plutôt que le député a considéré à bon droit la Chambre, comme une plate-forme pour exprimer le grief de ses commettants. Je