

m'informer pourquoi on doit tellement s'empresser de décharger la marchandise et d'en disposer. J'ai suivi un de ces wagonnets afin de voir où il allait. Il est tout simplement parti de la voie numéro deux pour aller déposer son voyage dans un autre wagon à bagages sur la voie numéro six. Je n'ai pas compris pourquoi on ne pouvait placer le second wagon à côté du premier, ce qui aurait vraiment permis de faire vite. Je ne comprends rien à leur façon de procéder. Je suppose bien qu'ils estiment que cela les regarde; j'espère qu'avec le temps ce mode de travail finira par s'améliorer.

L'autre question que je veux aborder se rapporte à ce qu'on a appelé les retards punitifs à l'entretien. On retarde l'entretien et il peut s'ensuivre des conséquences fâcheuses. Je voudrais savoir jusqu'où va cette pratique, car l'automne et l'hiver derniers il s'est produit de nombreux accidents très graves. Or, c'est là que la question des retards d'entretien entre en jeu. Comme le personnel affecté à l'entretien a été réduit, les voies ferrées ne sont pas inspectées comme elles le devraient. Certains effondrements de la voie ont causé des accidents graves.

La diminution de personnel et les retards d'entretien y ont-ils contribué? Un grand nombre d'employés du chemin de fer, dont certains sont retraités mais les autres encore actifs, prétendent que c'est une des raisons pour lesquelles le chemin de fer ne fonctionne pas à son mieux et une des causes de ces accidents. Bien des gens soutiendront qu'il n'y a aucun rapport, mais ces effondrements nous portent à croire que les inspections n'ont pas été suffisantes. J'estime donc que le chemin de fer devrait nous donner une explication satisfaisante sur ces effondrements qui ont causé l'année dernière tant d'accidents graves.

**M. Herridge:** Monsieur le président, j'ai été très sage ce matin, me contentant d'écouter avec intérêt les autres députés. Mais vu que la présentation d'un poste des crédits supplémentaires concernant l'administration ouvre la porte à un débat général, je vais en profiter pour signaler à la Chambre une question qui préoccupe beaucoup mes commettants. J'y reviens parce que lors de l'examen du poste relatif à l'administration dans le budget principal, j'avais exposé brièvement cette question sans obtenir une réponse du ministre. Je lui signale donc de nouveau cette affaire.

Je veux parler du service des voyageurs du chemin de fer de la vallée Kettle. Je veux simplement donner lecture d'un éditorial très court et poser ensuite une question au ministre. Chacun sait ici que je ne fais jamais perdre le temps de la Chambre mais que

chaque fois que je prends la parole c'est pour parler de sujets importants qui se rattachent à des questions de principe ou qui intéressent mes commettants. L'article de fond a paru dans le *Daily News* de Nelson le samedi 12 mars 1960. Il s'intitule: Revenez souvent sur le problème ferroviaire. C'est ce que j'ai essayé de faire depuis quelques années. Voici l'article:

Il semble que la création de commissions ait pour résultat, entre autres choses, de permettre au gouvernement d'éluider ses responsabilités. Répondant à M. H. W. Herridge, représentant de Kootenay-Ouest, le ministre des Transports, M. Hees, a dit que ni lui, ni le gouvernement de la Colombie-Britannique n'avaient l'autorité nécessaire pour ordonner la reprise d'un service quotidien pour les voyageurs sur la ligne de la vallée de Kootenay entre Nelson et Vancouver.

Voilà qui laisse les citoyens de la région dans la situation malheureuse d'avoir à accepter un service ferroviaire totalement insuffisant jusqu'à ce que la Commission des transports ferroviaires ait pris une décision. Autrement dit, les gens des Kootenays sont entièrement à la merci de la Commission qui échappe à toute autorité, même à celle du Parlement. Notre seul recours semble consister à continuer de bombarder la Commission de nos plaintes.

Je le répète, monsieur le président, j'ai déjà présenté des instances au ministre au sujet de cette question qui préoccupe beaucoup les gens du sud-est de la Colombie-Britannique, mais, ce qui est tout à fait inusité, je n'ai pas obtenu de réponse. D'ordinaire, le ministre ne se fait pas prier pour répondre. De fait, il a déjà fourni des réponses à des questions bien moins importantes que je lui avais posées. L'auteur de l'article de fond avait-il raison quand il déclarait que tout ce que nous avions à faire, c'était de continuer à faire pleuvoir nos griefs sur la Commission des transports?

**L'hon. M. Hees:** Oui. Cette question relève entièrement de la compétence de la Commission des transports.

**M. Herridge:** Le ministre reconnaît donc que, même en qualité de ministre des Transports du Canada, il ne peut rien faire pour nous aider?

**L'hon. M. Hees:** J'ai fait ce qu'il m'était possible de faire. J'ai porté la question à l'attention de tous les gens qui ont compétence en la matière, et je ne saurais en faire davantage.

**M. Campbell (Stormont):** Monsieur le président, j'aimerais signaler quelques questions intéressantes la voie maritime du Saint-Laurent et le piètre état du canal de Cornwall à l'heure actuelle. On connaît mes réserves au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent et la sollicitude que je voue au ministre des Transports qui a eu la tâche ingrate d'en assurer le bon fonctionnement. J'admire