

pu le croire. J'ai parlé à certains d'entre eux à quelques reprises. Je leur ai demandé comment ils pouvaient concilier l'idée de faire sauter une voie ferrée avec leur philosophie de la vie. Ils m'ont répondu: «M. Herridge, nous attendons que le train soit passé avant de faire sauter les voies.» Cependant, le Pacifique-Canadien a prétexté ces incidents pour supprimer le service, même si, d'autre part, les wagons-marchandises quittaient notre région chaque jour pour les ports de la côte. Il n'y a pas beaucoup de différence, d'après moi, entre fournir un service-voyageurs et faire circuler des trains de marchandises.

Ensuite, le service-voyageurs a été sectionné à Penticton. Les voyageurs devaient passer la nuit à cet endroit avant de poursuivre leur route le lendemain. Cela a découragé les voyageurs et, à mon avis, la compagnie a établi cet horaire afin de réduire ses recettes du service-voyageurs. Une foule de mes commentants, avec qui j'ai discuté de la chose, partagent aussi mon avis.

Bien des raisons motivent le maintien d'un service-voyageurs dans la région. Les gens ne sont pas exigeants. Ils voudraient simplement un service-voyageurs quotidien entre Vancouver et Medicine Hat. Tout ce qu'il faudrait pour l'assurer est une locomotive, un wagon ordinaire ainsi qu'un wagon-restaurant et dortoir. Si le service était rétabli et si les gens savaient pouvoir voyager de Vancouver à Medicine Hat ou *vice versa* le même jour, la clientèle ne manquerait pas, j'en suis sûr.

Pourquoi un service-voyageurs en plus des services dont on a parlé? D'abord, parce que l'hiver est très rigoureux dans la région. Nous avons de fortes chutes de neige en Colombie-Britannique et il n'est pas prudent de voyager sur certains tronçons de route, surtout le long du chemin de traverse de Salmo-Creston et de l'autoroute Hope-Princeton. Ces tronçons sont souvent fermés à la circulation par mesure de sûreté. La route de Princeton à Hope est extrêmement dangereuse à certaines époques de l'hiver. Ensuite, les voyages par avion de Castlegar et d'autres points de l'intérieur ne sont pas de tout repos en hiver.

Les gens de ma région et je parle certainement au nom de bon nombre de résidents de Kootenay-Est—m'ont demandé de signaler ces questions au comité et de réclamer qu'elles soient examinées comme elles le méritent par la Commission des transports du Canada et par les responsables de la politique des transports. Je demande qu'on réexamine cette question pour faire rétablir le service-voyageurs de Kettle Valley et pour convaincre la société de ses responsabilités envers les

150,000 résidents du Sud-Ouest de la Colombie-Britannique qui ne peuvent pas, à l'heure actuelle, bénéficier d'un service-voyageurs à cause de la décision rendue par la Commission des transports du Canada. Voici la décision:

La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien a reçu l'autorisation d'interrompre à partir du 16 janvier 1964 les services des trains 45 et 46 reliant Lethbridge (Alb.) à Spence's Bridge (C.-B.), pourvu qu'un préavis de 60 jours soit remis à la Commission et affiché à chaque gare desservie par lesdits trains.

Ledit préavis doit aussi paraître dans une livraison d'un journal publié ou largement diffusé à Fernie, Cranbrook, Creston, Nelson, Trail, Penticton, Princeton et Merritt.

H. H. GRIFFIN,

Commissaire en chef adjoint  
de la Commission des transports du Canada.

La circonscription que j'ai l'honneur de représenter s'oppose énergiquement à cette ordonnance autorisant l'abandon du service-voyageurs de Kettle Valley, et les résidents de cette région espèrent que cette question importante sera minutieusement étudiée par ceux qui appliquent la politique des transports au Canada.

• (9.10 p.m.)

**M. Pugh:** A-t-on complètement abandonné le service-voyageurs sur cette ligne? Aucun train de voyageurs ne passe à Penticton depuis un certain temps déjà. Le député pourrait-il nous indiquer la date à laquelle le dernier train de Kettle Valley a circulé sur cette voie?

**M. Herridge:** Au printemps de 1964, je crois.

**M. Webb:** Le député me dirait-il si Radio-Canada dessert toute la circonscription qu'il représente?

**L'hon. M. Pickersgill:** Je me demande quel rapport cela peut avoir avec le bill sur les transports.

**M. Webb:** En réponse au ministre, je dirai simplement que les chemins de fer sont largement subventionnés par les contribuables, tout comme Radio-Canada, en sorte qu'il serait peut-être juste d'assurer le service de radio et le service ferroviaire à cette région.

**M. Ballard:** Lors de l'examen de ce projet de loi au comité permanent, on a parlé à maintes reprises de rationalisation des modes de transport au Canada. Tous les intéressés déclaraient qu'il fallait faire des transports une entreprise rationnelle et je dois féliciter le ministre d'y avoir assez bien réussi. Je tiens aussi à le féliciter de la façon dont il a