

Autrefois, avant la construction du chemin de fer de Kettle-Valley, nous avions un service satisfaisant de vapeurs. Un vaisseau transportait chaque jour des voyageurs vers le sud tandis qu'un autre faisait le service en sens inverse. Durant les mois d'été, un troisième transportait les fruits frais destinés aux marchés de Calgary et d'Edmonton.

Depuis l'aménagement de la voie de Kettle-Valley, le service est devenu de moins en moins satisfaisant. Je crois en connaître la raison. Nous sommes plus ou moins des orphelins en matière de transport, pour ce qui est de nos rapports avec le Pacifique-Canadien. Naturellement le chemin de fer de Kettle Valley désire accaparer autant que possible le trafic ferroviaire. Un dirigeant du Pacifique-Canadien, à qui l'on demandait il y a quelques années, pendant la crise, pourquoi le service laissait à désirer, répondit que la société ne voulait pas perdre la clientèle d'une partie des touristes qui se rendaient au lac Louise ou à ses hôtels du littoral. Si nous faisons de la publicité au lac Arrow ajoutait-il, ou si nous améliorons notre service, beaucoup de touristes trouveront le pays tellement merveilleux qu'il ne se rendront pas aux hôtels du littoral et s'arrêteront peut-être moins longtemps au lac Louise.

Nous sommes sans recours et n'avons aucune commission à laquelle nous adresser. Il me semble injuste de demander à des gens de consacrer une grande partie de leur vie et de leur argent à l'essor du pays sans leur garantir des services de transport. Ces derniers temps, par suite d'une erreur commise par un inspecteur des Postes à l'égard de la correspondance entre le Pacifique-Canadien et son ministère, des lettres sont parvenues à un maître de poste de la région d'Arrow-Lake disant que la société de chemins de fer allait probablement interrompre son service de passagers sur le lac. Evidemment, c'était une erreur. Cependant, cette rumeur a causé un vif émoi dans la région. Beaucoup m'ont réclamé des renseignements là-dessus, car ces gens savent combien précaires sont leurs services de transport.

Durant les mois d'été, au lieu d'avoir un voyage en un sens un jour et en sens inverse le lendemain, nous devons nous contenter d'un service bihebdomadaire. C'en est donc fait du commerce des baies avec les Prairies. Les fraises doivent être livrées le lendemain de la cueillette; elles ne peuvent attendre deux ou trois jours l'arrivée d'un vapeur. En hiver, on divise le service à cause du faible tirant d'eau et de la rapidité du courant dans les passages étroits.

Sur la partie supérieure du lac nous avons un service trihebdomadaire, ce qui est à peu

près suffisant durant les mois d'hiver. Sur la partie inférieure nous avons une espèce de bac, le *Columbia*, qui dessert la population depuis nombre d'années.

L'hiver dernier, j'ai passé sur ce navire douze heures dans une petite cabine de dix-huit pieds de longueur sur dix de largeur. Nous étions là vingt-deux personnes, hommes, femmes et enfants. A bord, on ne servait pas de repas et on ne vendait rien à manger. Ce genre de service est insuffisant pour les gens de la région. Si, dans le courant de l'hiver, quelqu'un se blesse accidentellement ou tombe subitement malade, on ne peut les transporter à l'hôpital qu'en canot-automobile.

En hiver, ce vieux bateau de dimensions insignifiantes pousse une barge chargée de fruits; voilà pour le trafic-marchandises. Ce vaisseau est si petit qu'il ne peut transporter, qu'une seule wagonnée à la fois jusqu'à la tête de ligne. Les fruits qu'on a cultivés et récoltés à grands frais doivent être transportés sur une barge découverte, par des froids qui approchent de zéro. Comme je l'ai signalé antérieurement au cours de la session, des gens qui avaient commandé des centaines de tonnes de foin ont dû en attendre la livraison pendant des mois, parce que ce petit bac et la petite barge ne pouvaient en transporter qu'une wagonnée par voyage. Ces gens qui ont consacré leur vie et leur argent à la mise en valeur de la région ne devraient pas être à la merci du caprice d'une société ferroviaire au point de vue du transport. J'invite le ministre à faire un examen sérieux du problème. Qu'est-ce qui empêche de faire relever de la loi et de la Commission des transports le service des navires du Pacifique-Canadien aux lacs Kootenay, Arrow et Slocan?

L'hon. M. CHEVRIER: La réponse se trouve en toutes lettres dans la loi des transports, qui stipule que la compétence de la Commission des transports, à l'égard des vapeurs dont le tonnage dépasse la limite indiquée, ne s'étend qu'à la région du fleuve Mackenzie.

M. BURTON: On a employé la majeure partie de la soirée à demander de combler les lacunes de nos réseaux de transport ici et là dans tout le pays. Les fonctionnaires du ministère sont sans doute depuis longtemps au courant d'un état de choses qui règne depuis toujours sans recevoir l'attention qu'il mérite et que je me sens obligé de signaler au ministre.

L'ancienne ligne principale du Canadian Northern, de Winnipeg à Edmonton, et de là à Vancouver, traverse de l'est à l'ouest le centre de la circonscription de Humbolt.