

J'ai résumé ici quelques-uns des témoignages entendus et des mémoires déposés. Je cite:

1. Le service actuel n'est pas satisfaisant en raison:

a) du service restreint entre Pentiction et Vancouver;

b) des arrêts requis à Pentiction et à Nelson;

c) du temps excessivement long exigé pour aller à Vancouver et en revenir;

d) de l'absence de repas ou de wagons-voyageurs.

2. La compagnie de chemin de fer n'a ni développé ni favorisé le trafic-voyageurs.

3. La baisse enregistrée dans le trafic-voyageurs est attribuable aux lacunes susmentionnées.

4. Les façons d'agir ou l'inertie de la compagnie de chemin de fer faisaient partie d'un programme visant à se débarasser d'un trafic-voyageurs indésirable.

5. Les autres moyens de transport sont insuffisants, d'autant plus qu'il arrive souvent, durant l'hiver, que les avions soient incapables d'atterrir à l'aéroport de Castlegar.

6. Le prix des voyages par avion n'est pas abordable dans le cas de certaines gens.

7. Le service d'autobus n'est absolument pas recommandable dans le cas des anciens combattants invalides qui doivent aller subir des traitements à l'hôpital de Shaughnessy; ils pourraient toujours voyager par avion et arriver parfois à temps à l'aéroport de Castlegar pour pouvoir être à Vancouver au jour convenu, mais s'apercevraient une fois là que l'avion ne peut atterrir.

8. Le service de chemin de fer est nécessaire la plupart du temps dans le cas des vieillards, des malades et des infirmes qui doivent aller se faire traiter à Calgary ou à Vancouver.

9. Les pertes subies dans le cas du trafic-voyageurs devraient être compensées par le trafic-marchandises que l'on dit avantageux sur cette ligne. (Je mentionne à ce sujet que la Commission a déclaré à l'audience qu'en l'absence de toute preuve du contraire, elle supposerait que le trafic-marchandises sur la ligne ferroviaire est rémunérateur.)

10. La compagnie de chemin de fer devrait favoriser énergiquement le service-voyageurs et les résultats devraient en être évalués à nouveau au bout d'un an.

11. On devrait juger de l'importance du service du point de vue de la défense civile ou d'une catastrophe.

12. La suppression des trains provoquerait un recul dans les régions intéressées.

13. Les services auxiliaires du chemin de fer sont médiocres, comme par exemple l'incapacité où l'on se trouve, à certains endroits, de savoir si le train arrivera à temps ou non, les salles d'attente, et ainsi de suite.

14. On devrait évaluer l'exploitation considérée comme avantageuse des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et des services routiers de la compagnie de chemin de fer.

15. On pourrait modifier les horaires des trains en vue de rendre les heures d'arrivée et de départ plus commodes et de les faire correspondre davantage avec les heures d'arrivée et de départ des autres moyens de transport publics.

● (9.00 p.m.)

16. Que le service entre Lethbridge et Calgary soit modifié afin de coïncider avec l'arrivée des trains 45 et 46 à Lethbridge.

[M. Herridge.]

17. Qu'aucune mesure ne soit prise par la Commission avant qu'une politique nationale complète et coordonnée des transports ait été élaborée.

Voilà pourquoi je fais ces instances au sujet de l'article 1^{er} du bill. Et ensuite:

18. Que, par suite de certains projets d'aménagement, les régions sont à la veille de connaître une grande expansion qui accroîtrait le trafic-voyageurs.

On invoque beaucoup d'autres raisons pour protester contre l'abandon de ce service. J'aimerais rappeler brièvement l'histoire de la ligne. L'histoire du chemin de fer de la vallée Kettle est intéressante et haute en couleur. Il ne servirait à rien de s'y attarder. Qu'il suffise de dire que la ligne, en tout et en partie, a beaucoup contribué à conserver au Canada ces régions du Sud de la Colombie-Britannique qui subissaient l'influence des États-Unis parce qu'elles dépendaient des moyens de transport américains.

Je me suis beaucoup intéressé au développement du transport ferroviaire à l'intérieur de la Colombie-Britannique. J'ai lu l'histoire de la lutte entre les chemins de fer canadiens et américains qui, à un certain moment, ont tenté d'établir un monopole des transports ferroviaires dans le Sud-est de la Colombie-Britannique. Je pourrais dire, en passant, qu'en 1914, le gouvernement fédéral a fait étudier la possibilité de transporter le grain de Revelstoke à la mer par le fleuve Columbia et l'on a constaté que ce serait possible grâce à des vaisseaux d'une certaine dimension. Toutefois, le gouvernement fédéral a accordé des octrois pour prolonger le chemin de fer de Kettle Valley et conserver en territoire canadien la circulation est-ouest, au grand avantage du Canada. Conséquemment, le rapport qui a couronné l'étude que j'ai mentionnée n'a pas été accepté par le gouvernement de l'époque.

Je crois qu'il est très injuste que le Pacifique-Canadien refuse de maintenir le service-voyageurs parce que la compagnie a perdu, si je comprends bien, près d'un demi-million de dollars lorsque la voie fut abandonnée entre Vancouver et Medicine Hat. Je crois qu'il est injuste de séparer le revenu marchandises du revenu voyageurs. La compagnie devrait être tenue de donner des chiffres qui révèlent les profits du service-marchandises aussi bien que les pertes du service-voyageurs.

J'ai dit qu'on décourageait les voyageurs. On s'y est pris de plusieurs façons. Il y a eu tout d'abord un incident déplorable, alors que les Fils de la liberté ont fait sauter le chemin de fer. Ce n'était pas aussi grave qu'on aurait