

Lorsqu'un important changement est envisagé dans les services de transport d'une région quelconque, le simple bon sens exige qu'on consulte les gens de la localité quant à son opportunité. Je crois comprendre que les municipalités de cette région n'ont jamais été consultées et qu'on ne leur a pas permis de faire connaître leurs opinions à ce sujet.

Les services de transport sont indispensables au progrès de toute région. Toute réduction dans ce domaine peut nuire considérablement au secteur si l'on ne prévoit pas d'autres modes de transport. Le service aérien prend rapidement de l'ampleur. Il y a expansion partout, car le transport aérien commence à s'avérer rentable. Toutefois, selon l'horaire proposé pour l'aéroport de Castlegar par la Commission des transports aériens tout indique que le service actuel sera énormément réduit. Cet horaire n'a certainement pas été préparé en vue d'assurer un meilleur service à une région qui compte plus de 70,000 habitants et qui se développe rapidement.

En mettant fin à son service-voyageurs sur l'embranchement de Kettle Valley, le Pacifique-Canadien avait déclaré qu'il fournirait un bon service-voyageurs par avion. Le Pacifique-Canadien se devait de le faire, et elle a effectivement fourni un assez bon service à la région. Le Pacifique-Canadien utilisait un appareil DC-6, qui pouvait transporter 84 voyageurs. Il faisait deux voyages quotidiens à Vancouver. Il fournissait à notre région un service direct jusqu'à Calgary. Au besoin, l'avion pouvait transporter un volume considérable de messageries et de marchandises. Le nombre des voyageurs qui partaient de l'aéroport de Castlegar était à la hausse, et le DC-6 était parfois rempli. La compagnie offrait des repas à ses voyageurs sur les parcours de Vancouver et de Calgary. Bien entendu, cela exigeait un excellent service d'hôtesse.

Or, la Commission des transports aériens a offert à notre région un service inférieur, à mon avis. Nous aurons un service de la B.C. Air Lines, qui utilisera des avions de 18 places. Ces avions feront trois voyages quotidiens, aller et retour, à Vancouver, et deux à Cranbrook. Nous allons perdre notre service direct vers Calgary. Sauf erreur, ces avions nouveaux n'offre pas de repas et, évidemment, ils n'ont pas d'hôtesse à leur bord. A l'aéroport de Castlegar, il n'y aura jamais assez de places disponibles pour répondre à la demande. Il faudra attendre pendant de longues heures à Cranbrook, pour les vols de la PWA en direction de Calgary.

De plus, dans ses vols à destination de Cranbrook, la PWA, avec ses Boeing 737, pouvant transporter 95 passagers, va éviter la piste d'atterrissage de Castlegar. Les plus petits avions à 18 passagers peuvent prendre

à bord bien peu de fret. On s'attend qu'ils pourront assurer jusqu'à l'aéroport un service plus fréquent que les avions plus gros, même si l'on peut contester le pourcentage accru d'atterrissages.

En somme, cette décision semble nuire au transport aérien à partir de Castlegar. Même le service de limousines de l'aéroport de Castlegar sera atteint. A l'heure actuelle, un service de limousines dessert Nelson, Trail et Castlegar, desservies par un DC-6 pouvant transporter 84 passagers. Quel genre de service pourra assurer un avion qui transporte 18 passagers et qui est partiellement chargé avant d'atteindre Castlegar? La réponse est évidente: le service de limousines devra cesser et le service de transport aérien subira une autre épreuve.

La Commission a même écarté le comité de l'aéroport. On était à élaborer des plans pour accroître la capacité de l'aéroport de façon à accommoder simultanément 100 passagers. Une dépense de \$150,000 a été prévue. Cette extension devra probablement être annulée.

• (10.20 p.m.)

Le temps ne me permet pas d'entrer dans le détail et de dire pourquoi il est nécessaire d'augmenter les services. Nous ne voulons pas que ces services diminuent. Ces quelques remarques devraient suffire à faire comprendre la nécessité d'une action immédiate et d'un examen de la situation par le ministère des Transports. Il est beaucoup plus facile de prévenir que de guérir.

J'exhorte le ministère des Transports à ré-examiner immédiatement la situation sous tous ses angles. Je me permets d'indiquer au ministre des Transports les points suivants qui réclament son attention immédiate. Premièrement, tenir une audience officielle dans la région au sujet des modifications proposées. Deuxièmement, vérifier la charge utile de l'avion dont se servira le transporteur proposé. Cette charge utile comprend tant les passagers que les messageries. Troisièmement, examiner des raisons du recul des services, du manque d'accès direct à Calgary, du prolongement des périodes d'attente à Cranbrook pour les avions à destination de l'Est, etc. Quatrièmement, examen de la possibilité de mettre sur pied un service de transport des passagers par taxis vers les centres. Un tel service, subordonné en partie au nombre de voyageurs dans un avion de 18 places, serait-il possible? Cinquièmement, il faudrait enquêter sur la perte de revenus à l'aéroport de Castlegar par suite des changements proposés. Sixièmement, il faudrait examiner les graves effets économiques résultant du fait que plus de 70,000 citoyens de la région en