

entrerait en vigueur le 27 octobre 1957. En conformité des règlements de la Commission, avis devait en être donné au public au moins vingt jours d'avance.

Prévoyant que le public serait mécontent de cette proposition de la société, la Commission a donné instruction, le 22 août 1957, à son inspecteur itinérant de voyager à bord des trains alors en service, de faire rapport sur leur clientèle et d'exprimer ses vues sur la réaction du public à l'égard de la proposition de la société, afin que la Commission soit en mesure de juger de la situation et, au besoin, de répondre aux griefs. On a aussi vérifié l'importance de la clientèle du nouveau service, immédiatement après son inauguration le 27 octobre.

Le changement s'est opéré le 27 octobre et le public n'a pas manifesté de mécontentement. Le premier grief soumis à la Commission remonte au 15 novembre 1957; il portait sur l'insuffisance du service de transport de bestiaux à bord de camions de la société. Ce grief et d'autres analogues ont été reçus et étudiés et on a pu en venir à une solution satisfaisante pour les expéditeurs. Le grief suivant était de nature générale et émanait de M. Herridge, membre du Parlement, et portait la date du 30 janvier; on y a répondu le 14 février.

Des copies des lettres ci-haut mentionnées sont annexées. Je continue:

Soit dit en passant, il est sans doute intéressant de noter ici que M. Herridge, dans une conversation téléphonique avec l'auteur de la lettre en janvier, a eu des commentaires favorables sur le service rapide amélioré assuré par la société dans cette région après l'acquisition de matériel diesel, ce qui avait permis le raccordement à Medicine-Hat avec le *Canadian*.

Le 15 janvier 1958, un train de voyageurs a déraillé parce qu'on avait fait sauter les rails près de Fife (C.-B.) à 76.9 milles à l'ouest de Nelson (C.-B.). Cet incident, ainsi que d'autres attaques à la bombe et le recours à des mines à percussion sur les voies ferrées de la société dans la région de Kootenay, ont incité le procureur général de la province de la Colombie-Britannique, après consultation avec la société et les chefs syndicaux des cheminots, à recommander que la société interrompe tous les mouvements de train la nuit entre Nelson et Penticton.

Il a donc fallu prendre des dispositions pour que les trains roulent de jour, aux heures où les équipes d'entretien de la voie étaient disponibles pour assurer des reconnaissances de la voie, et comme ces employés travaillaient cinq jours par semaine, on a établi un service de lundi à vendredi pour voyageurs entre Nelson et Penticton, conformément à l'horaire suivant:

Départ Nelson 7 h. 30 du matin
Lundi et jeudi
Arrivée Penticton 5 h. de l'après-midi
Départ Penticton 7 h. 30 du matin
Mardi et vendredi
Arrivée Nelson 4 h. 45 de l'après-midi
L'horaire ci-dessus est entré en vigueur à minuit 1 minute le 5 février 1958.
A la suite du changement d'heure du 27 avril 1958, l'horaire ci-dessus a été modifié comme il suit:
Départ Nelson 7 h. du matin
Lundi et jeudi
Arrivée Penticton 3 h. 20 de l'après-midi
Départ Penticton 8 h. du matin
Mardi et vendredi
Arrivée Nelson 4 h. 15 de l'après-midi
On remarquera qu'avant cette modification, la commission n'avait reçu d'autres plaintes que celles qu'on a mentionnées ci-dessus à propos du transport en grande vitesse. Cependant, la commission

a commencé à recevoir des plaintes immédiatement après l'entrée en vigueur du changement ci-dessus, et elle a chargé l'inspecteur régional de visiter la région, d'avoir, sur rendez-vous, des entrevues avec toutes les parties intéressées et de faire rapport de la situation. Le rapport de l'inspecteur a été soumis à la commission le 21 mars dernier.

L'enquête de la commission a révélé que, du fait que la société était obligée de faire rouler ses trains de jour dans la région troublée, il fallait renoncer à la liaison directe Medicine-Hat-Vancouver, et faire une interruption à Nelson et à Penticton. On s'est également rendu compte qu'aucune augmentation de ce service ne pourrait se faire sans une interruption, ce qui avait tendance à décourager la clientèle. On avait également espéré que cette situation serait temporaire, du fait que nous avions été informés que le procureur général de la Colombie-Britannique faisait une enquête approfondie, et on espérait sincèrement qu'une solution interviendrait avant longtemps.

Voici le sommaire:

1. Le service inauguré le 27 octobre 1957 a semblé fonctionner de façon satisfaisante.

2. L'intervention des fauteurs de désordre empêchait la compagnie de faire servir ses installations aux fins pour lesquelles elles ont été construites.

3. Le service actuel n'est pas satisfaisant.

Pour la compagnie:

a) parce qu'elle ne peut pas utiliser pleinement le matériel coûteux qu'elle a acheté récemment pour desservir cette région;

b) parce que ce matériel ne peut fonctionner de façon profitable que s'il roule continuellement;

c) parce que l'exploitation du service de chemin de fer, tant pour passagers que pour marchandises, n'est pas satisfaisante et coûte cher.

Pour le public:

a) parce que les villes de Nelson et de Trail souffrent de ce que le service pour marchandises et passagers à destination de Vancouver doit subir une interruption;

b) parce que Vancouver est le marché naturel et le centre social et culturel de ces deux villes.

Pour résoudre ce problème, il paraît nécessaire que la province de la Colombie-Britannique parvienne à rendre ce territoire assez sûr pour éviter toute interruption du service ferroviaire.

Votre tout dévoué,

(Signé) A. LeSage
directeur adjoint du service de l'exploitation

J'aimerais dire quelques mots du bill lui-même. Je comprends que les honorables députés éprouvent quelque inquiétude quand les compagnies de chemins de fer jugent nécessaire de réduire leurs services de voyageurs, mais je ne vois pas comment cette proposition de modification assurera à la population plus de protection qu'elle n'en a déjà.

D'après la note explicative, le bill a pour objet d'autoriser la Commission des transports à s'occuper, à la demande d'une municipalité intéressée, d'une réduction effective ou proposée du service des voyageurs.

J'ai discuté la proposition de modification avec les membres de la Commission. Ils sont d'avis que la loi sur les chemins de fer autorise déjà la Commission à empêcher une réduction non motivée du service des voyageurs et à s'occuper des demandes et des