

j'ai été cité comme témoin tard hier après-midi en l'absence du président de la *Community Development Corporation*. Nous ne disposons aujourd'hui que de quatre ou cinq exemplaires imprimés de certaines observations.

Comme je l'ai dit, je suis ici au nom de la *Virден Community Development Corporation* et, à titre d'ancien président, je remplace aujourd'hui le président, ainsi que pour faire part de mes propres expériences comme voyageur assidu dans les divers moyens de transport à partir de centres des Prairies pour aller vers l'est et vers l'ouest. J'ai à vous faire part de quelques commentaires et de quelques expériences par lesquelles je vous assure que nous avons tous passé dans cette région.

D'abord, pour que vous puissiez vous faire une idée, vous avez entendu son honneur le maire de Virден ce matin, mais la situation de Virден dans ce tableau général du transport est que la ville est la capitale pétrolière du Manitoba dans l'est des Prairies. Évidemment, elle ne se compare pas quant à la production aux champs pétrolifères de la région de Red Deer et d'Edmonton, en Alberta, mais c'est la capitale pétrolière de la partie est des Prairies; et il n'existe que deux centres plus considérables que la région de Virден entre Regina et Winnipeg, qui sont évidemment les deux villes de Brandon et de Portage la Prairie.

Virден a été depuis un certain temps l'endroit d'embarquement et de débarquement pour toute la partie sud-ouest du Manitoba et pour le sud-est de la Saskatchewan, et j'ai remarqué à diverses reprises quand j'ai voyagé dans le *Dominion* que je rencontrais M. Dick Southam et certains autres députés du sud-est de la Saskatchewan; ces gens se rendaient en automobile jusqu'à Virден et y prenaient le train quand le *Dominion* entrait à midi. Toutefois, cela ne se fait plus.

Virден est un centre pétrolier et minier et le personnel et les gens d'affaires qui s'y rendent viennent surtout de Calgary, Vancouver et Winnipeg, et quelques-uns viennent de Regina et de Toronto. Nous n'avons qu'un seul train à présent, soit le *Canadian*. Il arrive de l'est à 3 heures du matin et, franchement, ceci tend à supprimer ou certainement à détourner la plupart du trafic-voyageurs des trains qui viennent de l'est.

En outre, le train qui vient de l'ouest en hiver entre vers 7h. 13 du matin, et il n'y a à cette heure matinale ni au cours de la nuit aucun service de gare disponible, sauf une salle d'attente vide.

Vous pouvez imaginer qu'il est assez difficile pour un homme d'affaires de se rendre à la gare dans un centre où passaient auparavant quatre et six trains par jour—de se rendre à 3 heures du matin pour essayer d'arrêter le *Canadian*. Il n'est pas question d'y envoyer votre épouse ou votre fille à 3 heures du matin. Vous entrez dans cette salle vide, vous attendez dans une gare dépourvue de personnel et, en général, vous n'avez aucune idée de l'heure d'arrivée du train et vous n'avez aucun employé ni qui que se soit pour vous renseigner.

Le voyageur aguerri du Pacifique-Canadien commencera probablement par téléphoner au début de la soirée pour savoir si le train est à l'heure; puis il se couchera pour se relever vers 2 heures ou 2h. 30, et il fera un deuxième appel interrurbain à ses frais au chef de cour de Brandon ou de Broadview, qui lui dira que le train est à l'heure. Alors, il saura qu'il pourra partir à 3 heures ou à 2 heures, selon que c'est en été ou en hiver.