

Vous admettez sans doute que le Canada se développe par régions; vous avez la région des Maritimes, Québec est une autre région distincte, et vous avez à côté l'Ontario, qui est une autre région. Je pense que l'on peut mettre ensemble approximativement trois et demie des provinces de l'Ouest; les trois provinces des Prairies sont unies par ce problème de transport des voyageurs par chemin de fer, par avion ou sur les grandes routes. La Colombie-Britannique est unie à elles jusqu'à un certain point, mais se développant, surtout à l'ouest des Rocheuses, sur un plan régional d'une conception différente, avec des problèmes qui diffèrent légèrement des nôtres.

Ainsi, il vous faut considérer quels sont les transports requis dans cette région particulière si vous tenez à avoir une vue transcontinentale de ce problème. Vous avez reçu des mémoires et entendu des commentaires sur ce qui serait nécessaire au développement de la région des Prairies. Le Conseil économique du Canada a reconnu que ce sont là les secteurs qu'il faut étudier pour savoir ce que l'on doit faire pour que cette région atteigne le même rythme de développement que le reste du Canada. Je prétends toujours que les membres de ce Comité, comme individus, citoyens de ce pays et membres de la Chambre des communes, doivent penser à l'aspect sociologique de cette question de l'unité canadienne et ne pas laisser se développer des îlots de pauvreté dans certaines régions. J'hésite à faire des comparaisons avec d'autres problèmes particuliers. Toutefois, il existe dans l'Ouest, dans la région des Prairies, une impression d'avoir été négligés; je pense que cela se confirme jusqu'à un certain point en comptant les bulletins de vote des élections des dernières années. Il y a un malaise dans l'Ouest, messieurs, à part ce dont nous ne parlons pas. Il est évident que la législation que vous avez adoptée n'en tient pas suffisamment compte. Je pense que la Loi pour le développement des régions sous-développées est la meilleure mesure législative, à mon avis, pour le développement de certaines régions dont le rythme de croissance économique est en bas de la moyenne pour diverses raisons. Les gens veulent savoir que vous êtes disposés à adopter les lois nécessaires telle que la Loi pour le développement des régions sous-développées, ils veillent d'un œil intéressé à ce que l'entreprise privée, que j'appuie, ne vise pas seulement le dollar ou adopte une politique de laisser-aller, abandonne les secteurs les moins romantiques ou les moins rentables, comme ils disent, ou le service des voyageurs pour transporter plutôt la potasse, le soufre et autres choses de ce genre. Je pense qu'elles sont les seules à blâmer jusqu'à un certain point pour la rareté des wagons et la façon dont ont commencé les audiences de la Commission des transports à Winnipeg en septembre dernier, alors que quelques-uns de nos ruraux réclamaient à hauts cris que les diesels tirent des wagons de marchandises au lieu des voitures pour voyageurs. Je crois que cette pénurie était due en partie à un manque de prévoyance de la part des administrateurs de nos chemins de fer en ne se rendant pas compte de l'importance de l'exploitation de la potasse, en ne voyant pas le développement rapide de l'industrie du soufre, du pétrole et des autres produits. Je suppose qu'à la suite de cette pauvre estimation de la croissance économique du Canada, ils ont automatiquement tourné leurs regards vers les secteurs moins romantiques et moins rentables comme le transport des voyageurs.

J'ai fait une fois une remarque à une réunion de la Chambre de commerce du Canada que je vais répéter ici maintenant pour tenter de vous expliquer pourquoi les gens de l'Ouest ont l'impression d'avoir été négligés. J'ai dit alors, sur la foi d'informations que l'on m'avait fournies, que le bill C-120—je le mentionne, monsieur le président, parce qu'il y est question, en partie, du transport des voyageurs—semble avoir été inspiré par les sociétés ferroviaires, et