

Brandon pour rejoindre les moyens de transport international que nous n'en dépensons pour nous rendre à destination.

Comme vous le savez, il ne faut que deux heures pour aller de Toronto à Winnipeg en DC-8 et cependant nous passons quatre heures et quatre heures et demie pour arriver à l'avion. Cependant, sans ce transport régulier ou transport par rail dans les Prairies, nous sommes dans une région où nous pouvons être très rapidement immobilisés; la région peut s'amonceler de neige ou être paralysée par la glace. Ce que nous craignons, c'est que comme l'a fait le *Dominion*, le *Canadian* disparaisse aussi. On le réduira, il continuera probablement à être en retard; le service-voyageurs se détériorera et éventuellement ce ruban d'acier, cet unique ruban de trafic voyageur, cette seule chose qui relie la nation, ce seul symbole disparaîtra.

Hors, nous ne demandons pas une solution déraisonnable et non économique de ce problème du transport; il ne faut pas s'y attendre. Toutefois, nous attendons quelque chose, quelque chose de simple, facile et efficace, à quelque genre de service de banlieue ou d'automotrice qui serait assuré au moins une fois par jour dans chaque sens entre Calgary et Winnipeg, et alors à Winnipeg, on pourrait faire le raccord avec les trains à quatre places du National-Canadien, ou faire le raccord à Regina pour aller de là à Edmonton. S'il y avait une voiture de banlieue munie de moyens limités de casser la croûte, qui pourraient même être des machines à boutons presseurs qui permettraient d'avoir un sandwich si le trafic n'était pas suffisant pour justifier autre chose, au moins on pourrait avoir quelque chose à manger sur les lieux; si on l'entretenait en état de propreté et si on la rendait attrayante, les gens y recourraient parce qu'ils pourraient y voyager avec plus de confort, ce service serait plus rapide que celui des autobus et l'on pourrait même y faire un peu de travail si on le désirait. Un tel service serait plus sûr, ce qui est important dans la région en hiver. Nous avons besoin de ce service-voyageurs quotidien, nous en avons besoin dans le jour, nous en avons besoin sur la ligne principale du Pacifique-Canadien parce que c'est la ligne principale qui relie toute la partie sud des Prairies, comme le fait le National-Canadien dans le nord. Malheureusement, contrairement à Portage la Prairie, en quittant cet endroit, les voies s'écartent et toute la partie sud n'a pas l'avantage du choix de transport qu'offre le National-Canadien.

Il s'agit d'un besoin social et économique qui est non seulement nécessaire à notre progrès, mais que nous estimons très nécessaire pour prévenir une détérioration des principaux centres entre Calgary et Winnipeg, le long de la voie principale. Nous estimons que notre économie canadienne en dépend; le chemin de fer a contribué au développement de ces petites villes et villages. Si l'industrie doit se diversifier, comme nous le préconisons à chaque niveau de gouvernement, comme nous le préconisons par l'entremise de notre société de développement local et de notre société de développement régional, tout le travail, le temps et l'argent que nous y mettons seront perdus si nous n'avons pas au moins un minimum de service-voyageurs quotidien. Un tel service doit être maintenu si nous voulons appliquer nos politiques et si nous sommes pour investir de l'argent dans le développement de l'industrie.

Vous pouvez vous imaginer ce qu'il peut être difficile de vendre un commerce dans la ville de Virden, ou dans un village comme Moosomin ou Indian Head. Vous ne pouvez pas vendre à ces hommes d'affaires, s'ils doivent vous demander, comme l'a fait le chef d'une des plus grandes entreprises minières du monde: «Comment puis-je repartir de Virden?» Je lui ai répondu: «Il y a des autobus dans l'après-midi.» En fait, je lui ai répondu un peu entre les dents et j'ai pu lui trouver une occasion en compagnie du sous-ministre. C'était le seul moyen de le faire partir dans le confort, après quoi il pourrait prendre le train du National-Canadien à Winnipeg.