

pays. C'était une entente faite en partie pour le développement du Canada, c'était aussi, spécifiquement et politiquement, pour relier l'extrême ouest de ce pays avec les provinces de l'Est. Personne n'a encore mis en question les raisons qui ont justifié la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Vous avez entendu plusieurs opinions à savoir comment il fallait comprendre les concessions de terrains et les subventions en argent. Nous en parlons dans le mémoire que nous avons soumis. Toutefois, je partage l'opinion de M. Doak qui pose le problème très clairement; je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur ce point sauf pour exprimer notre point de vue, parce que les gouvernements des quatre provinces des Prairies en ont appelé au Conseil Privé sur la légalité de la décision du Pacifique-Canadien d'abandonner ce service.

Je veux insister fortement sur le point important suivant: Que signifiait l'entente de 1880 quand elle fut conclue? C'est un fait que les facteurs économiques ont évolués ainsi que les moyens de transport, nous vivons plus près les uns des autres, mais on ne peut tenir compte de ces choses quand il s'agit d'étudier l'entente de 1880. Je pense que ces choses devraient être réglées par des mesures législatives venant de la Chambre des communes, lors de l'étude de ces problèmes particuliers. S'il y a quelque chose qui ne va pas, seule une loi pourra être efficace. Je soutiens qu'en réduisant l'efficacité du *Dominion*, comme je l'ai dit dans le mémoire, c'était un outrage à l'endroit de la Commission des Transports, quand on n'a pas, en septembre, remis le *Dominion* sur le même pied qu'auparavant. Nous avons bien souligné le fait qu'avoir une locomotive, un fourgon et deux voitures pour voyageurs, c'était tout simplement le réduire au rang du train de Tonnerreville. Je me souviens qu'au début de septembre, la première fois que je suis monté à bord du train venant de Montréal pour retourner à Winnipeg et après aller vers l'est du Canada, j'ai été frappé de voir la condition de ce train, de constater le résultat d'une politique délibérée du Pacifique-Canadien et j'avais honte de voir le train arrêter à Brandon, même s'il y avait des voyageurs. Je crois que nous avons droit à un service efficace que l'on pourrait vanter et non pas un train dans lequel on se sent à la gêne.

Ainsi, monsieur le président, le principal de notre requête porte sur le fait que nous désirons conserver un service convenable pour les voyageurs comme il en existait un jusqu'à 1964.

● (3.00 p.m.)

Je crois que je devrais ajouter, j'espère bien ne pas me faire trop d'ennemis dans les endroits éloignés, qu'il me semble que lorsque les maires des huit villes de l'Ouest se sont présentés devant ce Comité, même s'ils n'ont pas dit grand-chose, il eût été préférable de ne pas avoir Calgary et Winnipeg avec nous lors de la présentation de ce mémoire particulier. Je crois que ces deux villes ont obtenu certaines améliorations à leur transport aérien, elles ont un meilleur service ferroviaire que les localités plus petites desservies par le Pacifique-Canadien dans le sud de la région des Prairies; et, je suis d'avis qu'il vaut mieux ne pas en avoir que d'avoir un associé indifférent. A mon avis, celui qui voudra contredire notre mémoire recherchera d'abord les points faibles et les appuis tièdes. Les habitants de Calgary et de Winnipeg sont certainement des braves gens et j'y compte de nombreux amis, mais pour les besoins de cette cause, j'aurais préféré qu'ils ne se soient pas associés à nous. Ils ont de bien moins bonnes raisons que nous, elles affaiblissent notre cause et j'aurais voulu qu'elle soit aussi solide que possible.