

que cet arrêt ne se prolonge pas au-delà d'une quinzaine de minutes, ce qui ne permet pas à la majorité des voyageurs de se faire servir, il n'est pas inusité que le train, quelques minutes à peine après son départ de Brandon, attende sur une voie d'évitement dix, trente ou quarante minutes afin de laisser passer quelque important train de transport de marchandises s'acheminant vers l'est.

De Brandon, le train poursuit son trajet vers l'ouest et vers 4 heures de l'après-midi il atteint Broadview (Saskatchewan) où il s'arrête pendant 10 minutes. Mais là la compagnie a fermé le restaurant de la gare et, de nouveau, les voyageurs ne peuvent rien acheter à manger, et ils ont quitté Winnipeg six heures auparavant. Prochain arrêt: Regina. Arrêt de 30 minutes, mais le restaurant du Pacifique-Canadien ferme à 7 heures du soir, soit exactement l'heure d'arrivée du train; ainsi, de nouveau, les voyageurs ne peuvent se procurer de nourriture. Prochain arrêt: Moose Jaw, mais là la compagnie a jugé absolument nécessaire de faire arrêter le train à plusieurs centaines de verges à l'ouest de la gare, question d'entretien, mais comme le restaurant se trouve à la gare, de nouveau impossible de se mettre quoi que ce soit sous le dent, et il y a plus de dix heures que nous avons quitté Winnipeg. La même situation se répéta à l'ouest de Moose Jaw, de sorte que les voyageurs qui étaient montés à bord à Winnipeg n'ont pu rien manger avant l'arrivée à Calgary, environ vingt heures plus tard, et n'oublions pas qu'il y avait de petits enfants et des personnes âgées à bord du train. Cependant la compagnie a prétexté le manque de clientèle pour discontinuer ce service-voyageurs. A vous, messieurs, de tirer vos propres conclusions. Précisons, toutefois, que ce fut au cours de cette période durant laquelle la qualité du service avait été réduite que la compagnie a recueilli les chiffres relatifs au nombre de voyageurs transportés par ce train, chiffres qui ont sans doute inspiré la Commission des transports à sanctionner l'éventuel retrait du *Dominion*.

Permettez-nous maintenant de vous entretenir du *Canadian*, dernier train transcontinental de voyageur du Pacifique-Canadien. Il y a quelques mois, l'un des plus hauts fonctionnaires de la compagnie, à qui l'on avait demandé de se prononcer sur l'éventuel retrait de ce train, a fourni presque littéralement la même réponse que le président de la compagnie avait fait il y a quelques années au sujet de l'abandon du *Dominion*: «nous n'envisageons pas, pour l'instant, le retrait du *Canadian* et tant que la compagnie exploitera un service-voyageurs les normes habituelles relatives à l'excellence du service seront maintenues». Ces belles paroles sont aussi rassurantes aujourd'hui qu'elles l'étaient il y a un an et recèlent sans doute exactement le même objet: apaiser les craintes relatives au retrait du *Canadian* pendant qu'on réduira systématiquement la qualité du service afin de repousser la clientèle et ainsi en rendre l'abandon inévitable. Regardons les choses telles qu'elles sont. Lorsque ce train fut inauguré, il était considéré le plus moderne et le plus beau du continent nord-américain. Mais, depuis deux ou trois ans, son entretien a été réduit au minimum, d'où les bruits insolites des wagons ordinaires et des wagons-lits, les pannes fréquentes de l'appareil de chauffage ou de climatisation créant de grands ennuis aux voyageurs; ces derniers, parfois, en souffraient même. Vous pouvez vous rendre compte, messieurs, même si vous n'avez pas vécu pareille aventure, des conséquences d'une panne du système de chauffage par un hiver rigoureux ou de l'appareil de climatisation par un été de chaleur tropicale; il va sans dire que ces pannes sont attribuables au manque d'inspection et d'entretien et au fait que la compagnie devrait affecter une équipe de mécaniciens compétents et expéri-