

services de passagers, cet organisme dont nous avons parlé, pourrait alors trouver une solution au problème et tenir le Gouvernement et le Parlement au courant des problèmes actuels et futurs dans le domaine du transport à mesure qu'ils se soulèvent.

M. SHERMAN: Une dernière question monsieur Mauro. Je veux d'abord profiter de cette opportunité pour remercier le président et le Comité de m'avoir permis de participer le premier à cet échange de questions et réponses: Au cours de nos délibérations et de nos séances à travers l'Ouest jusqu'à maintenant, on nous a demandé à plusieurs reprises que soient améliorés les services ferroviaires locaux dans l'Ouest, mais il n'était pas nécessairement question des services transcontinentaux. Endroit après endroit, on a essayé de nous démontrer que telle localité particulière, telle ville ou région n'étaient pas desservies adéquatement par les services de transport locaux exploités par le Pacifique-Canadien, mais qu'un second service transcontinental n'était pas nécessairement requis pour suffire à leurs besoins. On nous a laissé entendre que peut-être un service ferroviaire du début des grands lacs à Vancouver serait suffisant.

Je remarque que dans les derniers paragraphes de votre exposé, vous affirmez que de l'avis de la province du Manitoba, il est évident que le service ferroviaire de passagers dans la région concernée sera inadéquat si le *Dominion* est discontinué, et j'en conclus que la province du Manitoba est intéressée à ce que le train de passagers *Dominion* soit remis en service.

Désirez-vous absolument que le *Dominion* soit remis en service? Vous contenteriez-vous d'une sorte de service local supplémentaire pour subvenir aux besoins par exemple des voyageurs allant de Brandon à Moose Jaw?

M. MAURO: Je crois qu'il ne faut pas rejeter à priori l'idée d'un service autre que transcontinental. Lorsque j'emploie le mot *Dominion*, cela ne veut pas dire que mes paroles doivent être interprétées à la lettre comme s'il était question nécessairement d'un voyage de Montréal à Vancouver.

Je crois qu'il se fait un travail intéressant dans le domaine de l'utilisation et de l'usage des trains de passagers aujourd'hui. Je crois qu'il existe certains voyages pour lesquels le train de passagers peut faire concurrence efficacement à l'automobile et à l'avion, et je dirais qu'ils se situent autour d'une distance de 400 milles environ. Au delà de 400 milles, l'avion devient réellement un concurrent sérieux du point de vue prix et du point de vue temps; je crois qu'au-dessus de 400 milles, le voyage devient plus économique par avion. Je crois que toute personne normale qui envisage un voyage de plus de 400 milles pensera au temps qu'elle peut économiser en prenant l'avion.

Mais je crois que pour ce genre de parcours, les trains de passagers peuvent réellement faire concurrence aux voyages par avion et par route; et si vous songez à notre région—je veux parler de Winnipeg-Fort William et Winnipeg-Regina—le *Dominion* constituait un service tout à fait exceptionnel et agréable. Vous pouviez monter à bord ici à Winnipeg le soir à 7 heures et vous étiez le lendemain à Fort William; vous pouviez y travailler toute la journée, reprendre le *Dominion* à Fort William le soir et être de retour à Winnipeg le matin suivant sans avoir du tout perdu de temps; et vous pouviez faire la même chose en sens contraire vers l'Ouest. Vous pouvez donc envisager le problème selon qu'il s'agisse d'une région restreinte ou plus étendue. J'ai parlé d'une région ayant comme point central Winnipeg; mais on peut envisager le problème en pensant à la région qui va du début des grands lacs jusqu'à la côte. Je ne suis pas prêt à discuter quelle devrait être l'étendue de cette région particulière, mais je crois que le *Dominion* répondait à une demande et pourrait encore le faire aux endroits où l'automobile ne peut réellement lui faire concurrence. Le voyage en voiture jusqu'au début des grands lacs est assez difficile. Le voyage en voiture d'ici à Regina est difficile. Par contre, le voyage