

de fer. Or, quand les gens voyagent, ils font entrer l'élément du coût en ligne de compte, et s'ils peuvent voyager pour un tiers du coût ils se passeront des trains.

Je crois que nous devrions établir si nous subventionnons le service des voyageurs au détriment du service des marchandises. Nous discutons la question des tarifs-marchandises depuis quatre ou cinq ans et je voudrais connaître la réponse.

M. POULIOT: Relativement à cette question de recettes du service des marchandises, je relève qu'elles se sont chiffrées à \$393,544,359 en 1948, tandis que les recettes du service des voyageurs se sont établies à \$41,562,141.

Je soutiens qu'il importerait de compléter ces chiffres en fournissant l'état des dépenses à la fois au chapitre du service des marchandises et à celui du service des voyageurs afin que nous puissions avoir un relevé complet et que nous sachions ce que le service des marchandises nous a coûté comparativement aux recettes perçues de ce chef, et aussi ce que le service des voyageurs nous a coûté comparativement aux recettes dérivées de cette source. Ma critique porte sur l'absence de données quant aux dépenses. Est-ce qu'on ne pourrait pas nous fournir ces données?

M. VAUGHAN: Il serait difficile de donner des chiffres précis. Tel que je l'ai dit il y a quelques instants, ces chiffres furent présentés à la Commission des Transports dans le but d'essayer de faire voir la répartition de nos frais entre les deux services.

Je ne sais si la Commission des Transports estime que nos chiffres tirent à conséquence ou non. Je ne dirai pas que ces chiffres constituent une conjecture, parce que nous les avons présentés de façon aussi précise qu'il nous était possible de les compiler eu égard au fait que nous avons dû conjecturer certaines conditions et certains frais.

M. POULIOT: On suit depuis des années cette ligne de conduite qui consiste à nous fournir des chiffres d'ensemble, et je me plains que ces chiffres ne font pas voir les dépenses du service des marchandises et celles du service des voyageurs. Aussi, j'éprouve beaucoup de difficulté à discuter la question tant que nous n'aurons pas une idée assez nette des dépenses.

M. REID: Voilà le nœud du problème; ces chiffres devraient nous être accessibles.

M. MUTCH: A ce sujet, conjectures à part, tout comme le président l'a dit avec beaucoup de justesse, comment peut-on répartir les frais d'entretien, disons, par rapport à une longueur de voies entre Winnipeg et Fort-William, entre un train de marchandises constitué de 60 wagons de blé et un train-voyageurs beaucoup plus léger et circulant à une plus grande vitesse?

Pour y arriver il faudrait se transporter dans le pays de la chimère, si vous essayez de décider quel train use les traverses le plus vite et quel train soumet les rails à une plus rapide usure. Et comment peut-on répartir effectivement les frais de la main-d'œuvre? Quand vous abordez la question de l'entretien, vous abordez un sujet qui se confine à la chimère.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. REID: Maintenant, quant à la partie des voies en provenance de Vancouver et de New-Westminster vous avez des trains-marchandises et des convois d'entier parcours. Vous avez ces trains-marchandises et ces trains-voyageurs qui circulent en même temps et vous savez qu'ils doivent se rencontrer. Vous avez