

constituée par les camions et les automobiles, et quelque concurrence résultant du transport aérien.

J'ose dire qu'une fois la route trans-Canada complétée, vos recettes au chapitre du trafic-voyageurs fléchiront davantage.

Quand vous demandez une augmentation des tarifs-marchandises, je demande: qui porte le fardeau? Sont-ce les marchandises qui portent le fardeau au chapitre des voyageurs? Et s'il en est ainsi, pouvez-vous me dire ce que coûte la division des voyageurs.

Je note que vos recettes provenant du transport de voyageurs se chiffre à 8.5 p. 100 seulement alors que vos recettes du service des marchandises s'établissent à 80 p. 100.

En tant que les voyageurs sont concernés, vous faites du voiturier-marchandises la bête de somme. Avez-vous jamais songé à moderniser votre service des voyageurs? Je soutiens que c'est votre service de marchandises qui supplée à votre service de voyageurs, et bien qu'il se peut que le service de marchandises soit rémunérateur, c'est le service des voyageurs qui cause le déficit. Pouvez-vous nous fournir des chiffres à ce sujet?

M. VAUGHAN: Je crois que la question a été débattue devant la Commission des Transports relativement à la demande actuelle pour une hausse des tarifs-marchandises.

La Commission a demandé des données sur le partage des frais entre les services de voyageurs et de marchandises. Nous avons toujours soutenu qu'il est très difficile de donner un relevé précis des frais parce que nous ne pouvons répartir les frais d'entretien des voies, disons, entre un wagon voyageurs et un wagon marchandises.

Nous savons après une longue période d'années que le service des voyageurs a coûté fort cher aux chemins de fer. Il y a quelques convois qui rapportent de légers bénéfices, mais il y a d'autres convois dont l'exploitation se solde par un déficit.

Vous avez parfaitement raison de dire que la circulation par voitures-automobiles et sur les grandes routes enlèvera encore plus de commerce aux chemins de fer. Vous noterez que notre trafic de voyageurs décline d'année en année depuis la guerre. Nous anticipons que le trafic des voyageurs fléchira davantage.

Vous avez soulevé la question de la modernisation du service. Je ferai observer que nous avons commandé des wagons très modernes pour le service transcontinental. Ce sont des wagons à doubles chambrettes. Mais pour ce qui concerne la modernisation avancée du matériel, il n'existe pas de compagnie au Canada à l'heure actuelle qui fabrique ce matériel aérodynamique. L'importation de ce matériel aérodynamique serait trop coûteuse.

Quant à moi, je doute fort que le matériel aérodynamique soit plus confortable. Le matériel peut paraître plus joli, mais je ne crois pas que le voyageur effectue le trajet plus confortablement dans un wagon aérodynamique que dans un wagon ordinaire convenablement pourvu de ressorts, de capitonnage et d'accessoires de cette nature.

M. REID: Mes sympathies sont acquises aux chemins de fer et je me rends compte qu'ils font face à un problème que personne n'a pu résoudre.

Je parlerai maintenant de la route trans-Canada. Je sais que les lignes d'autobus qui transportent des voyageurs d'un bout du continent à l'autre, les transportent pour environ le tiers de ce que coûte le transport par chemin