

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous demandez l'autorisation d'acheter des locomotives de ce genre?

M. GORDON: Oui, le budget à l'étude comporte l'achat de 25 locomotives.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Avez-vous l'intention d'en utiliser une sur le parcours Halifax-Yarmouth des Chemins de fer nationaux?

M. GORDON: Je vous le dirai. Veuillez réserver cette question pour l'instant.

Le sénateur CROLL: Monsieur Gordon, vous nous avez dit deux choses. Vous prétendez que plus vous transportez de voyageurs, plus lourd est votre déficit. Vous avez ajouté que vous vous opposez à l'achat de nouveau matériel dispendieux pour le service des voyageurs. Faut-il conclure qu'il n'y a aucune perspective favorable pour les chemins de fer qui font le transport des voyageurs?

M. GORDON: Je n'irais pas jusque là. Je suis heureux que vous ayez posé cette question, car toute déclaration générale appelle certaines réserves. Nous faisons en ce moment l'analyse de nos services de voyageurs. Nous pensons qu'il y a des chances de profit si nous limitons nos efforts aux trains rapides interurbains et si nous abandonnons les grands trains transcontinentaux. En d'autres termes, au lieu de concentrer nos efforts à l'organisation de trains qui font tout le trajet de Montréal à Vancouver, ou de Montréal à Halifax, nous pensons qu'il serait mieux d'établir un service moderne, rapide et plus fréquent entre les différentes villes et de renoncer à l'idée des grands parcours transcontinentaux non interrompus. Nous en sommes à l'étude de cette proposition. Je ne sais si elle se révélera économique. Nous tenons compte de la concurrence future des lignes aériennes, qui se fera surtout sentir sur les grands parcours. Les avions à réaction ne seront probablement pas économiques pour les courtes envolées, car ils auraient à peine atteint l'altitude à laquelle ils fonctionnent efficacement qu'il leur faudrait atterrir, sur les parcours de l'ordre de trois cents milles. Mais lorsqu'il s'agit de distance de mille milles ou plus, nous n'avons pas la moindre chance de faire concurrence à l'avion.

Le sénateur CROLL: En quoi votre problème diffère-t-il de celui des chemins de fer américains, en ce qui a trait au transport des passagers?

M. GORDON: Le problème est celui du volume du trafic. Nous n'avons au Canada qu'une ou deux grandes villes qui peuvent fournir un volume de trafic intéressant au point de vue du transport des voyageurs. Les grandes villes sont plus nombreuses aux États-Unis.

Le sénateur CROLL: Une autre question. Vous exploitez un service d'utilité publique, un service de l'État. Votre principale inquiétude résulte de vos déficits, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oh, non.

Le sénateur CROLL: De quoi vous inquiétez-vous alors?

M. GORDON: Nous nous préoccupons à deux points de vue. Nous acceptons la responsabilité de l'exploitation d'un service public essentiel, mais un service n'est pas nécessairement essentiel parce qu'on le réclame. Lorsque d'autres services sont assurés au public, nous ne voyons pas la nécessité d'exploiter des services ferroviaires déficitaires. Quant aux services que nous nous sentons obligés de fournir au public, nous croyons qu'une saine gestion devrait s'efforcer d'éliminer les déficits. Cela peut comporter l'utilisation de nouveau matériel, l'établissement de parcours différents, d'un nouveau genre de services, et l'étude de ce que souhaite le public et de ce qu'il consent à payer.

Le sénateur CROLL: Arrêtez-vous là. Ne vous érigez-vous pas en juge relativement aux dépenses que le public est disposé à acquitter? Tant que le Parlement vous fournira les fonds voulus, ne devez-vous pas maintenir les services? Est-ce juste?