

d'ici à Portage la Prairie et à Brandon n'est pas difficile et je ne crois pas qu'un train omnibus ou tout autre genre de train puisse effectivement y faire concurrence ou y être utile car il lui faudrait avoir un horaire tel qu'il y ait un départ à toutes les heures afin de faire concurrence à l'automobile.

Mais je suis persuadé qu'avec un bon horaire et un bon service, vous pourriez faire concurrence à l'avion et à la voiture.

Je regrette d'avoir parlé si longtemps pour vous répondre monsieur Sherman, mais je ne veux pas paraître adopter l'attitude que ce Comité devrait nécessairement recommander que le *Dominion* soit remis en service de Montréal à Vancouver tel quel. Je crois qu'on devra rétablir le service d'été et le service devrait certainement être rétabli entre le début des grands lacs et Vancouver; mais comme solution immédiate, le Comité pourrait, à la suite de ses délibérations, décider que le service devrait être rétabli dans une région plus restreinte.

Une autre recommandation qui pourrait être faite est qu'une enquête approfondie soit faite sur les services ferroviaires de passagers au Canada afin de se faire une idée précise de ce que sont les besoins réels du public canadien dans le domaine des services ferroviaires de passagers.

M. SHERMAN: Merci.

● (11.48 a.m.)

M. REID: Monsieur Mauro, j'aimerais vous féliciter ainsi que votre province pour avoir si bien énoncé d'une façon claire un grand nombre des plaintes qui nous sont parvenues de gens qui n'avaient pas toutes les facilités de recherche nécessaires et les faits et chiffres dont vous disposez.

J'aimerais vous poser une question au sujet de votre première recommandation qui est de réinstaller le *Dominion*. Est-ce que vous voudriez que le *Dominion* soit remis en service, que ce soit entre Montréal et Vancouver ou entre le début des grands lacs et Calgary, exclusivement comme un train de passagers, sans le transport des marchandises et des colis qui faisaient une partie intégrante de son chargement.

M. MAURO: Ma réponse à cette question monsieur Reid, serait à l'effet que le chargement du train a de l'importance seulement en autant qu'il tient compte des données économiques. Si le Comité décide que le *Dominion* doit être remis en service, je crois que le Comité n'aurait pas vraiment alors le devoir ou le droit de donner des ordres au Pacifique-Canadien sur la façon dont le chargement de ce train devrait être constitué. Le chargement du train est important pour les fins de cette discussion seulement en autant qu'il est question des économies qui ont pu être réalisées par suite de la discontinuation du *Dominion*, car la situation peut être tout à fait différente selon que des économies appréciables ont pu ou non être réalisées en transportant d'une autre façon, soit par la route, soit par trains de marchandises rapides le chargement du *Dominion* en colis postaux et autres marchandises de ce genre. Toutefois, je ne crois pas que je me préoccuperais du fait que le *Dominion*, une fois remis en service, transporte ou non des colis postaux et d'autres marchandises du genre. Je crois qu'il s'agit là d'une question qui relève de l'exploitation du chemin de fer et qui doit être décidée par la compagnie; si cela fait leur affaire, alors très bien; il est dans leur intérêt de minimiser les dépenses.

Ce que je voulais souligner est que lorsque le Pacifique-Canadien a annoncé que son contrat avec le bureau de poste ne serait pas renouvelé, l'explication qu'ils en ont donnée était que cela avait été dans le but de rendre le service de passagers plus rapide et attrayant. Si le *Dominion* est remis en service comme ce train de passagers, alors la question de le rendre le plus attrayant et le plus populaire possible doit entrer en ligne de compte pour la compagnie.