

générales diminueraient sensiblement si ce service était rétabli durant la période de pointe des vacances, soit de la fin de juin à la fête du Travail. J'ai l'impression que le Pacifique-Canadien cherche à abandonner complètement le service-voyageurs. Si cet argument vaut pour le *Dominion*—c'est-à-dire qu'il n'est pas rentable durant les périodes de pointe—il doit valoir également pour le *Canadian*. Si la Commission des transports du Canada adopte la même attitude à l'égard du *Canadian*, je suis certain que le Pacifique-Canadien réussira à se retirer du service-voyageurs.

Veut-on un exemple des efforts de la compagnie pour abandonner le service-voyageurs? Comparons le tarif des deux lignes. D'Ottawa à Sudbury, voiture ordinaire, le Pacifique exige \$16.35; le National, jour d'aubaine, \$7.65. Entre Ottawa et Sudbury, il en coûte à peu près le même prix pour voyager aller-retour par le National-Canadien qu'en une seule direction par le Pacifique. Ne voyez-vous pas que le Pacifique-Canadien fait exprès pour perdre sa clientèle? Il a une excellente raison de vouloir que les voyageurs le délaissent. Ainsi, il pourra s'emparer d'une meilleure part du transport des marchandises, entreprise lucrative, comme on le sait. C'est sûrement ce qui explique la façon d'agir du Pacifique-Canadien. Si on le laisse continuer, c'est le National-Canadien qui devra transporter ce surcroît de voyageurs.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur un argument que le Pacifique-Canadien a fait valoir pour essayer de supprimer le *Dominion*. La compagnie a évalué à \$1,932,657 les frais d'entretien de la voie en regard de l'exploitation du *Dominion* seulement. Ce chiffre peut être exact selon le système de comptabilité industrielle de la compagnie, mais ce n'est pas un chiffre logique qui reflète exactement les frais d'entretien de la voie. La compagnie a tout simplement affecté un pourcentage du coût total de l'entretien de la voie à l'exploitation du *Dominion*. Pour être plus clair, je dirai que la Pacifique-Canadien est une compagnie de chemin de fer bien administrée—j'en suis sûr—et qui a un programme de remplacement des traverses qu'elle exécute d'année en année, sans égard au maintien ou au retrait du *Dominion*. Si ce train est supprimé, la compagnie continuera de remplacer

[M. Fawcett.]

les traverses comme auparavant, et je suis sûr qu'il en sera ainsi de la transposition des rails dans les courbes.

• (1.20 p.m.)

Puis il y a l'enlèvement de la neige, dont le coût sera exactement le même; l'abandon du *Dominion* ne le fera pas diminuer. Le programme de relèvement des traverses et de ballastage ne changera pas du tout; le retrait du *Dominion* n'aura aucun effet sur ce programme. Je ne parviens pas à m'expliquer comment on peut imputer au *Dominion* ce montant pour l'entretien du chemin de fer, si l'on étudie la question avec réalisme et logique. Évidemment, il n'y aurait pas de réduction de personnel pour ce qui est des équipes de section ou des brigades supplémentaires.

Permettez-moi de dire à ce stade-ci, monsieur le président, que je n'ai pas l'intention d'entamer une discussion ou d'en venir aux prises avec un cerveau mécanique ou une calculatrice électronique, car je n'ai même pas la prétention d'être un spécialiste en économie politique. Mais si c'est là une indication de la façon dont on impute des frais au *Dominion*, je mettrais en doute toute la liste des articles car, à mon sens, c'est très peu réaliste, pour dire le moins.

Pour revenir à la question de la circulation en général, si le *Dominion* n'est pas rétabli cet été, je vois que dans sa deuxième décision la Commission des transports a indiqué que les autocars du National-Canadien pourraient s'en occuper. Je ne veux pas discuter la question quant aux autocars, mais je sais que bien des gens n'aiment pas voyager en autocars; ils préfèrent de beaucoup voyager en train. Toutefois, monsieur le président, ceci est en dehors du sujet car je ne comprends pas comment on veut que le National-Canadien prenne à charge l'excédent de voyageurs.

L'été dernier, je me suis trouvé par hasard chef d'un des trains transcontinentaux du CN à l'ouest de Caprêol, et je dois dire que le service pour la circulation normale de l'été dernier n'était pas efficace. Le train était bondé, un trajet après l'autre. Je ne vois pas comment le National-Canadien pourrait absorber un flot supplémentaire de voyageurs.

On dirait que le National-Canadien tente d'épauler un peu le Pacifique-Canadien car, à en juger par le questionnaire demandant des détails au sujet du refus de retenir des