

l'on veut aller, mais en partant de Hull pour aller à la gare Union actuelle ou à la nouvelle gare Union, il est à peu près indispensable d'utiliser un moyen de transport quelconque et deux milles de plus ne feront pas une trop grande différence. De plus, les communications routières seront augmentées entre Hull et Ottawa et l'accès deviendra plus facile qu'à l'heure actuelle.

(Texte)

M. CARON: Le changement est considérable d'après le plan Gréber qui prévoyait une gare de l'Ouest et une gare de l'Est. La gare de l'Est, du côté de Hull, aurait eu la plupart des trains et surtout les trains rapides entre Ottawa-Hull et Montréal parce qu'il y a vingt milles de moins. Actuellement les trains rapides sont toujours du côté de l'Ontario. Nous n'avons que le train lent qui arrête à toutes les gares et c'est la raison pour laquelle moins de gens voyagent par ce train-là. Je comprends que les compagnies pensent à faire de l'argent avec leurs passagers mais qu'elles n'oublient pas qu'elles font de l'argent avec les marchandises et les autres transports. Je comprends qu'on peut venir à Ottawa sans venir à Hull, mais il y a certains trains qui doivent venir à Hull. Il faut mettre le tout dans un: Il faut mettre ensemble le transport de marchandises et le transport des passagers et voir s'il y a de l'argent à faire pour la compagnie et non pas seulement le transport des passagers d'un côté et le transport des marchandises de l'autre. C'est ce que je ne comprends pas des compagnies. Je me rappelle que, en 1936, j'avais dit à un vice-président du Pacifique-Canadien à Montréal: «Vous devriez prendre le contrôle du transport par autobus et le contrôle du transport routier, parce que vous êtes en train de vous faire rouler.» Et le vice-président du Pacifique-Canadien dans le temps, m'a dit: «It's only a passing fancy.» De sorte que, si c'est seulement une affaire passagère, il a manqué de jugement dans le temps et ils peuvent bien manquer de jugement aujourd'hui.

(Traduction)

M. SPENCE: J'ignore au juste quelle est la question posée.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Caron?

M. CARON: Voici la question. Nous parlions des trains de voyageurs qui font de l'argent ou qui en perdent. Je sais qu'il faut que vous considériez le tout; il faut que vous teniez compte à la fois du service-marchandises et du service-voyageurs pour voir si vous gagnez ou perdez de l'argent avec les deux, et non pas seulement l'un des deux, car l'un est complément de l'autre. Je ne crois pas que les chemins de fer aient été créés seulement pour gagner de l'argent. Ils ont aussi été créés pour fournir un service, et ce n'est pas ce qu'ils font actuellement. Ils réduisent les services qu'ils fournissent au public afin de faire de l'argent avec le trafic-marchandises. Cela me dépasse et je ne comprends pas pourquoi ils le font.

M. SPENCE: On critiquait notre service de messageries depuis des années en disant que le tarif-marchandises était exagérément élevé et servait à combler les pertes de notre service-voyageurs. Nous avons décidé que notre service-voyageurs devait justifier son existence tout comme le transport des marchandises. Il y avait beaucoup de vrai dans les plaintes des expéditeurs quand ils disaient qu'on ne devrait pas leur faire subventionner le transport des voyageurs.

M. CARON: Vous dites que le tarif-marchandises est élevé? Je ne crois pas qu'il le soit, car dans certains cas vous avez réduit le prix du transport par rail au point que le transport routier ne peut affronter votre concurrence. Cela n'indique pas que le tarif est trop élevé. Si vous transportez des conserves ou de la bière, vous pouvez le faire à meilleur compte par rail que par camion ou tout autre moyen de transport.