

M. GORDON: Cela se peut. Je ne dis pas le contraire.

Le sénateur BOUFFARD: Le service était aussi mauvais entre Québec et Montréal avant l'inauguration de l'exploitation en commun.

M. GORDON: Je n'affirmerais pas que l'abandon des services en commun améliorerait nécessairement la situation. Je n'en sais rien.

Le sénateur BOUFFARD: Je ne le pense pas. Il s'agit de la conduite des trains.

Le sénateur MACDONALD: Je pense que le jeu de la concurrence amènerait l'amélioration du service. Je suis convaincu que nous avons un meilleur service sur la ligne Toronto-Chicago, où il y a concurrence, que sur la ligne Toronto-Ottawa, où il n'y en a pas. Vous employez votre meilleur matériel pour les services sujets à la concurrence. Je suis convaincu que l'on n'utilise pas le meilleur matériel pour les trains qui n'ont aucune concurrence à craindre.

Le sénateur BOUFFARD: Vous avez raison, la concurrence joue un grand rôle. Mais entre Québec et Montréal, il n'y aurait pas de concurrence quand même.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'heure avance et je propose que nous permettions à M. Gordon de continuer ses explications sur le budget.

M. GORDON: J'ai écouté attentivement les remarques du sénateur et je m'occuperai personnellement de ce service. Je ne savais pas que l'on avait à s'en plaindre, mais je ferai mon possible en vue d'améliorer la situation.

Le sénateur MACDONALD: Je vous remercie.

Le sénateur ISNOR: Vous m'avez interrompu au moment où j'allais soulever la même question et nous avons consacré vingt minutes à parler des trains entre Ottawa et Toronto.

Le sénateur BRUNT: Ce sont les endroits les plus importants!

Le sénateur ISNOR: J'allais parler du service de Montréal à Halifax, ou plutôt entre Halifax et Montréal. Nous n'avons pas souvent l'occasion de parler à M. Gordon, et je tiens à le remercier de l'amélioration très marquée en ce qui a trait au train *Ocean Limited*. Le service est vraiment excellent et les provinces Maritimes s'en félicitent. Les Chemins de fer nationaux peuvent s'en vanter. Le trajet est rapide et le matériel excellent. Mais on a laissé dans l'oubli deux autres trains, le *Scotian*, 59-60 et le *Maritime*, qui partent à des heures différentes et permettent aux voyageurs de goûter le pittoresque du parcours, en particulier dans le Nouveau-Brunswick et la province de Québec. Je demande la même attention pour le matériel du 59, le *Scotian*, et du *Maritime*. Cela permettrait peut-être de rétablir les recettes, de 700 millions pour l'année courante, au chiffre de l'année précédente, qui était de 753 millions. Naturellement, ce service ne pourrait assurer à lui seul cette augmentation, mais le principe général est en jeu. J'ajouterais qu'on proteste aussi généralement dans les provinces Maritimes contre ces wagons dits *white* que l'on attache au *Scotian* et au *Maritime*. Je me permettrai deux suggestions. Que l'on ajoute une voiture compartimentée à chacun de ces deux trains, en plus du wagon *White*. Ce serait un service payant.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Qu'est-ce qu'un "wagon White"?

M. GORDON: Un wagon-lit-restaurant.

Le sénateur ISNOR: On ne l'ajoute au train que si celui-ci est composé de vingt voitures ou davantage et lorsqu'on a besoin d'une voiture additionnelle pour le service Halifax-Montréal.

M. GORDON: Je regrette d'avoir à vous dire que plus nous aurons de trains de voyageurs et plus élevé sera le chiffre de notre déficit. La question du nombre des trains et du matériel se résume purement et simplement à une question de coût. Quand vous parlez d'une voiture entière, cela signifie environ \$230,000 par voiture. Un train de dix voitures représente une somme de \$2,300,000 en mouvement.