

M. KNIGHT: Je souhaite voir le jour où la société ferroviaire deviendra indépendante pour défrayer son exploitation à même ses propres fonds.

M. GORDON: C'est ce que je souhaite également!

M. KNIGHT: Si on applique ce programme, on n'y arrivera jamais.

M. GORDON: Permettez-moi de vous rappeler que pour que la société ferroviaire devienne indépendante, il faut certainement qu'elle puisse payer l'intérêt qui a cours sur le marché à l'égard des sommes qu'elle amasse en placement de capitaux.

A l'égard des prêts sur l'obligation, nous bénéficions d'une garantie gouvernementale sur ces dernières, mais nous payons le plein taux d'intérêt du marché sur ces obligations garanties, ce qui est raisonnable et juste. Nous sommes en mesure de vendre nos obligations à cause de cette garantie gouvernementale, mais je doute que nous puissions amasser ces sommes en nous fondant sur nos gains. En ce qui a trait aux titres de rang inférieur, le National-Canadien, pour réussir, doit pouvoir réaliser suffisamment de bénéfices pour payer le dividende du marché qu'une autre société devrait payer si elle recrutait ce genre de capitaux sur le marché. Mais nous ne sommes pas dans cette situation, et je ne la prévois pas pour l'instant.

M. HAHN: Cela dépend du nombre d'actions privilégiées que vous avez vendues au gouvernement. Le National-Canadien lui vend-il uniquement des actions privilégiées, ou procède-t-il autrement?

M. GORDON: Le bilan vous l'indiquerait. Je pourrai vous répondre plus précisément quand j'aurai sous les yeux votre budget pour immobilisations.

M. HAHN: Nous pourrions peut-être attendre jusqu'alors.

M. GORDON: Oui, j'y reviendrai lors de l'examen du budget.

M. HAHN: J'ai une question à poser à l'égard du paragraphe 2.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions les paragraphes 1 à 3 à la page 5.

M. HAHN: Au paragraphe 2, on constate que le déficit de 1954 s'était élevé à 28.8 millions de dollars. Nous accusons cette année un profit de 26.1 millions.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAHN: Il doit y avoir un stade où on peut accuser un profit. Vous avez laissé entendre antérieurement que les bénéfices commenceront à s'accumuler une fois que ce point d'efficacité sera atteint.

M. GORDON: Oui.

M. HAHN: Quand pouvons-nous prévoir cet état de choses?

M. GORDON: Il est difficile de le préciser. Je l'ignore. Tout dépend de la productivité de la société ferroviaire, j'ignore ce que représenterait son maximum.

M. HAHN: Vous déclarez dans votre rapport qu'on a subi des pertes sur les lignes de transport des voyageurs, mais qu'on réalise des bénéfices sur celles du transport des marchandises.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAHN: Subira-t-on d'autres pertes en augmentant le trafic des voyageurs?

M. GORDON: Tout dépend de la nature du service. Un volume plus élevé sur les trains de voyageurs de notre ligne principale réduira les pertes, sans aucun doute.

M. HAHN: Qu'en est-il des lignes secondaires?

M. GORDON: Il est difficile de le préciser. Quant aux services de banlieue, par exemple, qui représentent 37 p. 100 du trafic-voyageurs, il faut répondre négativement. Je ne vois pas comment, dans les circonstances, on pourrait