

L'hon. M. FULLERTON: En argent des États-Unis il y a à peu près parité du change.

L'hon. M. MANION: Je suppose qu'il s'agit de l'année dernière, 1933; car en ce moment je ne crois pas que l'écart soit aussi considérable.

L'hon. M. FULLERTON: Probablement. Je crois que ce sont ici les chiffres de l'an dernier; je n'ai pas contrôlé.

M. GRAY: Je n'avais pas l'intention d'aborder cette question; mais M. Honbury a commencé et M. Hungerford lui a répondu. Je veux parler des frais supplémentaires des convois d'excursion. Je ne donne que mon expérience personnelle. Je conviens qu'en général ce que dit M. Hungerford des trains d'excursion est vrai, savoir que le tarif est trop modique pour que la compagnie de chemin de fer fasse des dépenses additionnelles; seulement je note qu'un nombre d'excursions sont rattachées aux convois réguliers. Par exemple, j'ai fait le trajet de Toronto à Ottawa et de Toronto à Chicago sur des trains d'excursions qui étaient incorporés au convoi régulier. Il me semble,—et j'ai entendu de nombreuses plaintes à ce sujet que l'on ne devrait pas tolérer là des voitures-dortoir ou des voitures-parloir vides: on devrait les remplir. Il peut y avoir une raison à cela. Je ne fais que commenter ce qu'a dit M. Hanbury. Je ne m'explique pas ces voitures vides sur les trains réguliers. Existe-t-il quelque raison, M. Hungerford, qui nous empêche d'accepter leur argent sur les convois réguliers?

M. HUNGERFORD: Eh bien, l'idée c'est qu'on offrirait ces services de première qualité à un tarif réduit, démesurément hors de toute proportion avec le tarif normal que les gens payent d'ordinaire pour le privilège de pareil service. Va sans dire que les wagons-lits et les voitures-salon ne servent qu'à un nombre restreint de voyageurs.

M. GRAY: Il est peut-être relativement restreint, le nombre des gens qui peuvent payer de \$2.25 à \$2.75 pour un lit.

L'hon. M. MANION: J'essaie de voir si j'ai saisi la pensée de M. Hungerford. Avez-vous bien dit qu'en fournissant le transport à ces excursionnistes à raison d'un sou au mille de parcours,—c'est bien votre tarif?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. MANION: Si vous leur fournissez des voitures-salon, où leur permettez de louer des fauteuils dans ces voitures en les payant moins que le prix normal,—des fauteuils ou des lits,—vous perdriez de l'argent parce que vous seriez dans l'obligation d'utiliser un supplément d'installation?

M. GRAY: Je ne parle pas d'un supplément d'installation. Je voyage souvent, sur le convoi régulier, entre Toronto et Sarnia; et je me trouve tout seul dans le wagon-salon; à vrai dire c'est une voiture privée, pour moi seul. Nombre de gens y entrent et demandent à acheter un fauteuil; mais on leur refuse parce qu'ils voyagent sur un billet d'excursion. Je ne suggère pas la moindre installation supplémentaire, pas un seul compartiment, ni fauteuil, ni lit. Ce que je dis c'est: "Faites remplir ces voitures."

M. MCGIBBON: Cela ne serait pas juste à l'endroit du voyageur qui aurait payé le plein prix.

L'hon. M. FULLERTON: Précisément: si l'on comble les compartiments de gens qui voyagent au rabais le voyageur qui paye le plein prix ne trouvera pas de place et il ne manquera pas de protester vigoureusement. Voilà le hic.

L'hon. M. MANION: J'ai ici les chiffres relatifs au change l'année dernière. En 1933, il a été perdu \$4,500,000 sur l'argent américain. Il a été réalisé un profit de \$1,000,000 sur le sterling. Ensuite il y a eu des frais accessoires de perception qui ont été déduits. En tout état de cause, il appert que l'an dernier, 1933, on a perdu \$2,294,000 sur le change. Mais cela me porte à croire que vous avez raison, monsieur Fraser, et qu'en ce moment on n'y perdrait pas beaucoup.