

l'on a employée, celle du "moment favorable", c'est-à-dire du moment le plus favorable pour le gouvernement? Si j'ai bien saisi, votre budget était prêt en janvier?

M. GORDON: Non, nous n'étions pas alors prêts à le présenter au gouvernement. Nous avons fait nos premières prévisions en janvier, mais pour notre propre gouverne. Nous n'avons pu présenter notre budget au gouvernement avant le début d'avril.

Le sénateur ISNOR: La tâche du ministre des Finances, lorsqu'il a fait son exposé budgétaire, eût été bien simplifiée s'il avait alors été au courant de vos besoins. Je me demande si on l'avait averti avant la date de son exposé budgétaire.

M. GORDON: N'oubliez pas que nous devons d'abord établir notre rapport annuel, qui est ensuite vérifié. Dans la pratique, nous avons constaté qu'il est impossible de clore les comptes et de les faire vérifier et certifier avant la fin de mars. En réalité, c'est une tâche presque impossible et elle n'est généralement pas achevée avant le milieu d'avril. Nous déployons tous nos efforts afin de présenter notre rapport au début d'avril, afin que le comité parlementaire en soit saisi avant les vacances de Pâques. Cette année, nous n'avons pu le faire.

Le sénateur ISNOR: Mais vous avez sans doute communiqué cette précision d'un déficit de 55 millions avant la présentation de l'exposé budgétaire?

M. GORDON: Oui. Le gouvernement était au courant de nos prévisions générales.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, puis-je m'écarter quelque peu du sujet en demandant un renseignement concernant le service des trains? Ma question se relie directement au bill à l'étude.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons décidé d'examiner le budget en premier lieu. Nous devrions en finir d'abord et ensuite les questions seront permises.

Le sénateur BRUNT: Monsieur Gordon, à la page 1, je vois une somme de 4 millions pour les appareils de signalisation. S'agit-il uniquement des signaux pour la marche des trains ou cela embrasse-t-il les signaux avertisseurs des passages à niveau?

M. GORDON: Il s'agit des signaux pour la marche des trains, mais le budget couvre les deux cas. Je pense avoir assez bien expliqué la page 2; il s'agit des méthodes employées pour le financement.

La page 3 comporte un exposé sommaire du détail des dépenses dans les diverses régions. Vous verrez que sous le titre général "Voies" nous nous proposons de dépenser 7 millions dans la région de l'Atlantique, \$1,900,000 dans Terre-Neuve, et \$20,900,000 dans la région centrale, où nos opérations sont les plus importantes. Il s'agit de l'entretien général des voies, afin de les conserver dans le meilleur état.

Le sénateur BRUNT: Le moment serait bien choisi pour que le sénateur Macdonald, nous expose son problème au sujet de la voie entre Toronto et Ottawa.

Le sénateur MACDONALD: Puisque la question est soulevée, je pourrais peut-être parler des trains en commun. J'ai voyagé sur un grand nombre de lignes et j'ai constaté que le confort des trains en commun laisse généralement à désirer par rapport aux autres trains. N'est-il pas vrai que vous utilisez votre matériel le moins bon pour ces trains en commun, où il n'existe aucune concurrence?

M. GORDON: Non. Il n'en est pas ainsi. Les faits sont les suivants: les trains en commun sont composés de matériel roulant fourni par les deux