

Le sénateur BRUNT: D'après ce que vous nous avez dit, les services de banlieue sont en train de disparaître au lieu de s'accroître. Je songe en ce moment aux trains de la banlieue de Toronto.

M. GORDON: Je ne hasarderai aucune prédiction à ce sujet. Je ne pense pas qu'on nous permette d'abandonner ces services, à cause de leurs avantages et de l'augmentation de la population. La grande difficulté qui s'offre dans les services de banlieue est celle des heures de pointe. Si nous pouvions répartir uniformément le nombre des voyageurs sur toutes les heures de la journée, nous ferions de l'argent; mais le trafic se concentre sur une ou deux heures de la matinée et de la soirée. Il nous faut garder des équipes d'employés les bras croisés, nous ne pouvons les employer ailleurs. Le prix de revient est formidable par rapport aux recettes.

Le sénateur LAMBERT: Pensez-vous que le chiffre des dépenses des hôtels a quelque rapport avec le trafic-voyageurs?

M. GORDON: Plus maintenant. On croyait autrefois que les hôtels contribuaient à accroître le nombre des voyageurs, mais aujourd'hui leur effet est beaucoup moins important.

Le sénateur LAMBERT: Les recettes des hôtels suffisent à leur exploitation?

M. GORDON: En effet. En outre, la plupart des voyageurs arrivent par automobile et ils viendraient de toute façon. En d'autres termes, l'existence d'un hôtel n'attire pas de nouveaux voyageurs, à la seule exception près de *Jasper Park Lodge*, où une bonne partie des clients arrivent par les trains.

Le sénateur BOUFFARD: Quelle est la raison des dépenses d'établissement de 45 millions pour Air-Canada?

M. GORDON: Air-Canada a son propre budget et M. MacGregor comparait à cette fin. Je n'entreprendrai pas de discuter le budget d'Air-Canada, et je me bornerai à des réponses qui peuvent vous être utiles. On ne peut s'attendre que je dépose au nom d'Air-Canada. Mais, en général, ces dépenses ont trait à l'achat de matériel et à l'agrandissement des moyens d'entretien du matériel. Il s'agit d'avions à réaction et des choses nécessaires à leur entretien: hangars, machines, etc.

Le sénateur LAMBERT: Les commandes d'appareils Vanguard dépassent ce chiffre, je crois.

M. GORDON: La somme en question se rapporte uniquement aux dépenses de l'année courante. Je parle de mémoire, mais je crois qu'Air-Canada contracte des engagements, tout comme nous. Ce chiffre porte seulement sur les sorties de fonds.

Le sénateur MACDONALD: Vous souvenez-vous si Air-Canada a réalisé des bénéfices l'an dernier?

M. GORDON: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Quel en a été le montant?

M. GORDON: Les bénéfices nets ont été de \$404,674 sur un chiffre d'affaires de 105 millions.

Le sénateur MACDONALD: C'est moins de 3 p. 100.

M. GORDON: C'est approximativement .4 p. 100.

Le sénateur ISNOR: M. Gordon serait-il assez bon de nous donner les détails des recettes d'exploitation de 700 millions, indiquées à la page 9? Je m'intéresse surtout aux recettes du trafic-marchandises et du trafic-voyageurs.

M. GORDON: Le meilleur moyen d'établir la comparaison serait d'examiner les chiffres de l'année précédente, qui offrent à peu près les mêmes proportions. A la page 30 de notre rapport annuel, vous verrez que le total des recettes