

M. GORDON: Nous n'avons pas les chiffres de 1952 pour le Brésil, mais le revenu par tonne-mille des États-Unis est de 1·420. Le Brésil n'a pas encore publié de chiffres.

M. BROWNE: Que signifie ce chiffre de 1·420?

M. GORDON: Ce sont des cents par tonne-mille. Cela signifie qu'on transporte une tonne de marchandises sur une distance d'un mille à un coût de 1·420 cent aux États-Unis. Et au Canada, notre chiffre est de 1·397.

M. FULTON: Et quel est le chiffre du Royaume-Uni?

M. GORDON: Le chiffre indiqué est 4224. Mais je dois vous prévenir que ces chiffres appellent toujours des réserves et nous ne devons pas oublier que le chiffre du Royaume-Uni s'y ressent plus ou moins conditionné des courtes distances. Les chemins de fer n'y bénéficient pas des longues distances que nous avons au Canada. Quoiqu'il en soit, il est clair que mon affirmation est exacte et que nous avons le chiffre le plus bas.

M. FULTON: Quel pays sur le continent nord-américain serait comparable au Canada du point de vue de la densité de la population et des distances. Serait-ce le Brésil?

M. GORDON: Nous avons comparé notre indice de 1951 avec celui des États-Unis, mais on peut difficilement faire entrer en ligne de compte la superficie d'un pays. Par exemple, la Suède est considérée comme un pays assez bien dirigé. Le chiffre de ce pays est 1·9. Je n'ai pas celui de l'Argentine.

Il est possible de contrôler la provenance de ces chiffres. Ils sont du domaine public. Et ils sont publiés par un organisme connu sous le nom d'*International Railway Statistics*. J'y ai simplement puisé au hasard et je n'ai pas choisi les exemples les moins intéressants. J'ai puisé ici et là parmi les chemins de fer.

M. CHURCHILL: Quelle est la base de comparaison?

M. GORDON: Ils sont les plus comparables qui soient. Il y a toujours une foule de raisons. Par exemple, au Canada, nous avons deux chemins de fer transcontinentaux et nous en connaissons les bénéfices d'exploitation. Nous bénéficions ici du réseau du National-Canadien et nous avons deux chemins de fer, les chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien. Nous y trouvons un avantage sous ce rapport. C'est pourquoi, compte tenu de toutes les circonstances, nous avons accompli du bon travail, témoin le fait que nous avons le tarif-marchandises le plus bas pour tonne-mille dans le monde.

M. FULTON: Est-ce là le chiffre moyen du Canada ou de votre réseau?

M. GORDON: Celui de notre réseau, du National-Canadien seulement.

M. BROWNE: M. Gordon nous a dit que si nous avions à payer des intérêts il y aurait un autre 10 millions de dollars.

M. GORDON: Je vous demande pardon. J'ai voulu dire que nous accuserions un déficit de 25 millions et non de 15 millions.

M. BROWNE: Votre situation serait déficitaire de 10 millions de dollars de plus qu'elle ne l'aurait été en 1951?

M. GORDON: C'est exact, si l'on compare le chiffre prévu et le chiffre réel du revenu net d'exploitation.

M. BROWNE: Comment cela se compare-t-il avec l'autre réseau, le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je ne sais pas.

M. BROWNE: Vous devriez avoir ces renseignements. Vous comparez vos tarifs avec ceux de tous les autres chemins de fer du monde. N'établissez-vous pas la comparaison avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je n'ai pas d'exemplaire du rapport annuel du Pacifique-Canadien pour l'année dernière. Je ne crois pas qu'il soit encore publié.