

M. HEAPS: Mais le fait reste que ces ententes ont fait mettre à pied 135 employés et cela signifie qu'il existe 135 positions de moins que s'il n'y avait jamais eu d'entente pour l'exploitation en commun de trains.

M. HUNGERFORD: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, nous allons continuer avec les frais d'entretien de la voie ferrée et des constructions. Avez-vous des questions à poser? Voulez-vous que je vous en lise les détails?

L'hon. M. STEWART: Les crédits pour l'aide aux chômeurs sont-ils impliqués dans ces frais?

M. HUNGERFORD: Pas que je sache.

M. ARMSTRONG: Pas cette année.

Le PRÉSIDENT: Alors, les frais d'entretien du matériel? Approuvez-vous cet article? Adopté.

Frais de circulation, page 16. Adopté.

Frais de transport.

M. HEAPS: Ici je veux soulever un point qui m'a frappé. Depuis quelque temps les chemins de fer organisent des excursions à prix réduit. Je crois qu'elles furent instaurées à titre d'expérience, il y a quelques années, et cette expérience a évidemment été concluante puisque les chemins de fer continuent à faire circuler des trains d'excursion à des intervalles assez rapprochés. Je constate que, tout récemment, il y a eu tendance, chez les chemins de fer, à relever ces prix réduits en comparaison de ce qu'ils étaient il y a quelques années. Pouvons-nous savoir pourquoi ces tarifs réduits ont été haussés de 25 p. 100? Est-ce à cause de l'accroissement des frais de circulation? ou est-ce à cause de l'impression qu'on a que ces excursions étant très populaires, le trafic ne souffrira pas de la hausse du tarif? Ou bien encore, est-ce parce que le tarif était trop bas pour commencer?

M. HUNGERFORD: C'est tout simplement une décision du Conseil d'administration basée en grande partie sur le fait que les frais s'accroissaient, que les salaires étaient augmentés et que le coût du matériel était plus élevé; nous avons cru que cette classe de trafic pouvait absorber cette hausse légère.

M. HEAPS: Depuis qu'elles sont organisées, ces excursions ont-elles été profitables?

M. HUNGERFORD: Dans l'ensemble je crois que oui. Nous avons constaté que nous ne pouvons faire circuler ces excursions trop souvent et avoir assez de voyageurs pour les rendre payantes, mais l'expérience nous démontre que nous pouvons les faire circuler à certains intervalles.

M. HEAPS: Puis-je poser une question qui relève de ce point? Sur les trajets plus longs, disons par exemple d'Ottawa à Toronto, vous consentez un tarif réduit; serait-il possible aux chemins de fer de faciliter, par exemple, l'accès aux wagons-lits pour la durée du trajet, afin de procurer plus de confort à ceux qui aimeraient à s'en servir?

M. HUNGERFORD: Il y est pourvu, mais le tarif de base est un peu plus élevé si les voyageurs veulent se servir d'un wagon-lit.

M. HEAPS: Voulez-vous dire que le billet d'excursion d'Ottawa à Toronto que prendrait un voyageur lui permettrait d'acheter une place de wagon-lit?

M. HUNGERFORD: Oui; mais au lieu de payer 1c. du mille,—maintenant c'est un peu plus de 1c. du mille,—il lui faudrait alors payer 1c.  $\frac{1}{2}$  du mille pour une place dans un wagon-lit ordinaire.

M. HEAPS: Cela représente une augmentation considérable du coût des voyages. Je me demandais si en agissant ainsi les chemins de fer ne pourraient pas utiliser une bonne partie de leur matériel roulant qui probablement reste inactif maintenant et, de ce fait, fournir les commodités des wagons-lits à ceux qui voudraient s'en servir pendant ces longs trajets.