

M. POULIOT: Ce service a-t-il été porté de un à deux voyages par jour parce que le service unique était tellement profitable que la compagnie ne pouvait pas suffire à tout le courrier avec un service unique?

M. COLYER: Non, monsieur.

M. POULIOT: Puis, l'augmentation de deux à trois eut-elle la même raison; et de trois à quatre, et de quatre à cinq?

M. COLYER: Non.

M. POULIOT: Alors, quelle était la raison?

M. COLYER: La réponse à votre question est passablement compliquée. Il en coûte un certain montant pour établir une ligne aérienne à un voyage par jour; vos frais d'exploitation seront probablement supérieurs à un dollar pour chaque mille de vol. Quand vous doublez, triplez et quadruplez cela, tout compte fait, vos frais d'exploitation sont de la moitié ou même du tiers de ce qu'ils étaient d'abord. De la sorte, même s'ils ne donnent pas une augmentation du volume de courrier proportionnée au nombre de voyages, les courriers supplémentaires établis entre Montréal et Toronto, sont utiles cependant du seul fait qu'ils assurent un fonctionnement plus efficace du matériel et du personnel du sol, et tout, et en arrivant au point où les passagers transportés font plus que compenser pour le coût additionnel des voyages supplémentaires.

M. POULIOT: Conséquemment, M. Colyer, c'était-là, sous une forme déguisée, un subside de l'Etat.

L'hon. M. HOWE: Non, c'est tout simplement une tentative de faire payer par les passagers une partie des frais du courrier en établissant les cinq voyages par jour; ils s'agissait de faire couvrir le coût moindre du transport du courrier à ce voyage-là par les recettes du trafic-voyageurs.

M. MAYBANK: M. Colyer, quand arrivez-vous au point où les frais sont constants? Vous disiez qu'au deuxième voyage, il y avait une diminution considérable du coût, une autre au troisième et ainsi de suite. Vous ne pouvez naturellement pas arriver au point où il ne vous en coûte rien. Avez-vous trouvé ce point?

M. COLYER: J'ai entendu un savant professeur dire, un jour, que lorsque vous avez huit voyages par jour entre deux endroits, et que vous en ajoutez un autre, vous n'obtenez qu'une bien faible diminution des frais généraux. Je ne crois pas que ce soit exact.

M. MAYBANK: Vous ne croyez pas que huit soit le bon chiffre?

M. COLYER: Je crois qu'il est plus fort que cela. Par exemple aujourd'hui, les lignes aériennes américaines ont 23 voyages par jour entre New-York et Boston. Je pense que si elles ajoutaient un vingt-quatrième voyage, le coût du mille de vol n'en serait que peu changé. Je crois que le chiffre est beaucoup plus haut que huit.

M. MAYBANK: En tous cas, vous n'avez pas encore atteint ce point entre Ottawa et Toronto?

M. COLYER: Non, monsieur.

M. MAYBANK: Vous vous attendriez à une autre diminution avec six voyages, n'est-ce pas?

M. COLYER: Oui.

M. MAYBANK: Vous croyez que le chiffre serait plus haut que huit, comme le disait le savant professeur?

M. COLYER: Oui.

M. POULIOT: Ceci ne comprend pas le coût des aéroports?

M. COLYER: Cela comprend le coût...

M. POULIOT: Les aéroports ne sont pas construits par votre compagnie.