

M. GORDON: Nous sommes au fait, puisque nous avons passé aux fabricants de tapis de cette ville une importante commande pour l'hôtel Reine-Élisabeth.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 5?

Le sénateur GOVIN: Pourrait-on nous donner une idée des changements que l'on se propose d'apporter à l'hôtel Nova-Scotian?

M. GORDON: Nous achevons la construction de 160 chambres et nous aménageons les salles publiques de façon à pouvoir recevoir les congrès. Nous améliorons aussi les salles à manger. Ces travaux sont en cours. L'adjudication des excavations a eu lieu et vous pourrez suivre les progrès au jour le jour.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions sur la page 5? Sur la page 6?

Le sénateur BRUNT: Je suis heureux de constater que l'on se propose d'acheter 89 nouvelles voitures à voyageurs.

M. GORDON: Un instant, s'il vous plaît. Il ne s'agit pas de voitures à voyageurs, mais de wagons pour les messageries, les bagages, etc.

Le sénateur BRUNT: Nous resterons en suspens.

M. GORDON: Les wagons BUDD font partie de cette classe.

Le sénateur ISNOR: Pour revenir à la déclaration de M. Gordon à l'effet que plus nombreux seront les voyageurs et plus élevé sera le déficit, il est intéressant de constater d'après le tableau qu'il nous a remis que, depuis 25 ans, c'est l'année dernière qui a été la plus fructueuse pour les Chemins de fer nationaux. Si mes calculs sont justes, les recettes par voyageur-mille ont été de 3.124, relativement à 1.810 pour une autre année choisie au hasard.

M. GORDON: Oui.

Le sénateur ISNOR: Cela ne semble-t-il pas contredire votre assertion?

M. GORDON: Non, il n'y a aucune contradiction. L'explication est très simple. Nous avons réussi à obtenir ce résultat en supprimant plusieurs trains et services de banlieue, dont les recettes sont peu élevées, de sorte que la moyenne des recettes des autres services s'est trouvée accrue.

Par exemple, nous avons abandonné le service de chemin de fer *Montreal and Southern Counties*, où le prix de passage moyen était de 12 à 15c. Nous avons abandonné ce service qui nous occasionnait de lourdes pertes et nous avons aussi discontinué certains autres services de banlieue. Ce qui a résulté en un accroissement des recettes. Nous avons aussi obtenu un relèvement de 100 p. 100 des tarifs de banlieue ces dernières années.

Le sénateur ISNOR: Comme tous les commerçants qui abandonnent la vente des marchandises qui ne rapportent rien, vous éliminez les services non payants.

M. GORDON: Mais on ne nous autorise pas à le faire si nous ne pouvons prouver qu'il existe d'autres moyens de transport.

Le sénateur ISNOR: Ceci confirme ce que je disais et que je répète: vous analysez les résultats du trafic et à cause de l'amélioration des services...

Le sénateur BOUFFARD: Les chemins de fer perdent encore plus d'argent.

M. GORDON: Quand je suis entré au service des chemins de fer, j'étais tout plein d'enthousiasme pour le transport des voyageurs; je croyais qu'il offrirait des perspectives. Mais chaque année, ma déception devient plus grande. En dépit de tous mes efforts, nous ne pouvons faire d'argent à transporter les voyageurs.

Le sénateur ISNOR: Seriez-vous assez bon de m'adresser à votre convenance la statistique du trafic-voyageurs de l'*Ocean Limited* pour les années 1956, 1957 et 1958?

M. GORDON: Je le ferai avec plaisir

Le sénateur ISNOR: Et je reviendrai à la charge l'an prochain.