

On ne peut pas se procurer de données mensuelles officielles remontant au delà du mois de janvier 1916.

6. Cinq cents.

COMPAGNIE DE REFRIGERATION DE LOCKPORT.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Quelle somme a été payée par le Gouvernement, à titre de subvention, à la Lockport Cold Storage Company, Limited, ci-devant appelée The Maritime Cold Storage, Limited?

L'hon. M. BURRELL: \$17,055.04.

OLEOMARGARINE.

M. MARTIN demande:

Le ministre de l'Agriculture a-t-il l'intention de soumettre, au cours de la présente session, un projet tendant à autoriser la fabrication et la vente de l'oléomargarine au Canada?

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Toute nouvelle à ce sujet sera annoncée en temps et lieu.

DOCUMENTS ACCORDES SANS DEBAT.

Par M. SINCLAIR:

Copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes, pétitions et autres papiers et documents en la possession du ministère du Commerce demandant de pourvoir à un approvisionnement de sel pour les pêcheries des Provinces maritimes.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides, sous la présidence de M. Rainville.

Chemins de fer et Canaux.—Dépenses imputables sur le capital.—Etablissement et améliorations des voies ferrées de l'Etat, \$6,500,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est d'usage qu'en soumettant son budget, le ministre fasse un exposé général de la situation des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le réseau des chemins de fer de l'Etat comprend maintenant 4,063 milles de voie ferrée. En peu de mots, l'exploitation de ce réseau pendant le dernier exercice financier accuse un excédant de \$1,137,713 pour l'Intercolonial, et un découvert de \$1,996,626 pour le Transcontinental.

Parcours.

Intercolonial, 1,562; Transcontinental, 2,009; chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, 275; International, 112; chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean, 105. En tout, 4,063 milles.

Recettes.

Pendant les quatre mois d'hiver, les recettes de l'Intercolonial ont été anormalement faibles. Vu que nous transportions surtout du matériel de guerre à Halifax et à Saint-Jean, et vu que les tarifs de transports sont les mêmes pour ces ports que pour Portland, l'Intercolonial, qui devait parcourir 836 milles pour rendre la marchandise à Halifax et 740 milles pour la rendre à Saint-Jean, tandis que le Grand-Tronc n'a que 297 milles à parcourir pour atteindre Portland, et le Pacifique-Canadien que 481 milles pour se rendre à Saint-Jean; l'Intercolonial, dis-je, n'a retiré que \$2.20 par tonne pour le transport du foin, de l'avoine, de la farine, et le reste; ce qui est moins que la moitié du coût réel du transport.

En outre, la guerre nous a mis dans l'obligation de transporter de grandes quantités d'articles soumis à un faible tarif; pour cela il a fallu s'abstenir du transport d'une multitude d'autres articles entrant dans le trafic ordinaire et assujétis à un fort tarif. C'est ainsi que pour ces mois-là l'exploitation qui, en temps ordinaire, aurait accusé un excédent, s'est soldée par un déficit.

L'Intercolonial.

Les chiffres que je donne sont peut-être sujets à de légères modifications, mais pour le dernier exercice, la recette de l'Intercolonial est de \$16,805,723 et la dépense de \$15,731,389, ce qui nous laisse un excédent de \$1,074,734, qui sera entièrement versé au compte du renouvellement du matériel roulant. L'exercice précédent s'était soldé par un surplus de \$1,517,295.

Les frais d'exploitation se sont considérablement accrus dans le cours de l'année par suite de la plus grande cherté du combustible, de la main-d'œuvre, du matériel des fournitures; l'hiver dernier, l'extrême rigueur de la température et la surabondance de marchandises aux gares terminales de Montréal, les ont portés à un chiffre tout à fait exceptionnel.

Le Transcontinental.

L'an dernier, la recette du Transcontinental était de \$3,758,387; elle s'est élevée cette année à \$5,916,550; quant aux frais d'exploitation, ils sont cette année de \$7,883,177, contre \$4,410,528 qu'ils avaient été pour les douze mois de l'exercice précédent.

Le fort découvert qu'accuse l'exploitation du Transcontinental est attribuable au volume relativement faible du trafic et à ce qu'il a fallu établir des trains dont la