

le volume de trafic en marchandises et en voyageurs qu'ils transportent. Vous connaissez les frais de ces trains. Je prétends qu'il ne serait pas très difficile de calculer exactement ce que coûte l'exploitation de ces trains, et je crois que vous pourriez nous fournir le coût effectif de leur exploitation.

M. VAUGHAN: Nous pourrions vous fournir des données sur les frais généraux d'exploitation. Je crois que M. Cooper sera en mesure de vous communiquer ces chiffres.

M. POULIOT: Je voudrais mentionner une question avant que vous abordiez un autre sujet. Il y a un nouveau train circulant entre Edmundston et la ville de Québec et ensuite à Montréal qui est connu localement sous le nom de train de la compagnie Fraser. Ce sont les nouveaux trains portant les numéros 67 et 68. Je voudrais obtenir des renseignements complets concernant ce train, le coût d'exploitation, le nombre de voyageurs utilisant les wagons-lits, et le reste. Je veux savoir à combien se chiffre le coût total.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous procurer ces données.

M. POULIOT: De plus, je voudrais savoir combien de personnes ont voyagé de la ville de Québec à Montréal dans un wagon-lit spécial qui est raccordé au train du National-Canadien pour la commodité de la compagnie Fraser. Il s'agit d'un nouveau train qui a été mis en service à la demande de la compagnie Fraser et à l'intention de voyageurs d'Edmundston et d'autres localités. On m'informe que le wagon-lit est loin d'être rempli et qu'une bonne partie du service est inutilisée, et je parle maintenant non seulement du service de wagons-lits mais d'autres services également. Je voudrais aussi savoir ce qu'il en coûte au réseau pour les retards causés par les rencontres de trains et les attentes sur des voies de garage pour donner libre passage aux trains rapides. Votre service transcontinental emprunte cette voie où il y a une forte circulation de marchandises; et il arrive souvent que le train que j'ai mentionné est contraint de stopper pour laisser passer les autres trains. Je voudrais savoir à combien s'établit le coût de ces rencontres, et combien cela contribue au coût d'exploitation de ce train.

M. VAUGHAN: En d'autres termes, vous estimez qu'il en résulte des frais indirects par suite du retard occasionné par la rencontre d'autres trains?

M. POULIOT: Oui, en plus du coût d'exploitation du train.

M. VAUGHAN: Je doute qu'il en résulte des frais additionnels.

M. POULIOT: Cela dépend de la fixation des frais, des dépenses au chapitre du service des voyageurs. Il serait très facile de faire ce calcul. Vous savez ce que coûtent votre charbon, votre locomotive, l'équipe du train. Il faut que vous fassiez entrer en ligne de compte aussi la dépréciation et l'entretien, la somme totale affectée à la réparation de locomotives et à des dépenses de cette nature. Vous pouvez faire ce calcul en divisant les montants totaux pour la réparation ou la visite de locomotives par le nombre de locomotives dans les usines. La chose est possible et vous pouvez établir une moyenne qui constituera une estimation assez précise pour mes fins.

M. COOPER: Nous pourrions vous fournir les chiffres des débours.

M. VAUGHAN: Nous vous procurerons tous les renseignements que nous pouvons recueillir. Je n'ai jamais entendu appeler ce parcours le parcours de la compagnie Fraser, auparavant. Les citoyens d'Edmundston, la compagnie Fraser comprise, ont fait beaucoup de démarches auprès de nous avant que nous établissions ce service.