

bon état, mais que ses caractéristiques ne sont pas bonnes. Elle a trop de courbes et de fortes rampes.

M. BLACK: Les accidents y sont fréquents, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Je vous demande pardon?

M. BLACK: Les accidents y sont fréquents, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Non, je ne dirais pas cela.

M. McCULLOCH: Quel est le chiffre d'affaires de cette ligne?

M. HUNGERFORD: Je vous demande pardon?

M. McCULLOCH: Quelle est l'augmentation du trafic sur cette ligne?

M. HUNGERFORD: Je n'ai pas les chiffres.

M. McCULLOCH: Je crois que le trafic y est beaucoup plus considérable qu'il y a un an.

M. HUNGERFORD: Oui, de beaucoup.

M. McCULLOCH: Je crois que tous les records y ont été dépassés.

M. HUNGERFORD: Les tonnes-mille y ont augmenté de façon importante en mai, par comparaison avec mai 1939. Cette année ces chiffres sont quatre fois plus forts que l'an dernier.

M. McCULLOCH: Quatre fois.

M. HUNGERFORD: Oui. Mais l'année dernière le trafic avait été plutôt faible. On y a transporté beaucoup de houille l'hiver dernier à destination du Haut Canada.

M. BLACK: Ce n'est pas tout. Je croyais que la construction de l'embranchement de Guysborough pouvait principalement se justifier par la possibilité de servir au transport direct de tout le trafic venant du Cap-Breton?

M. HUNGERFORD: Cet embranchement ne répondrait pas à cette fin sans le prolonger jusqu'à Sydney.

M. BLACK: Oui, jusqu'à Mulgrave.

M. HUNGERFORD: Ce serait un prolongement important.

M. BLACK: L'a-t-on étudié?

M. HUNGERFORD: Il faudrait également multiplier les facilités de transport dans le détroit de Canso pour accommoder ce trafic.

M. BLACK: Je suppose que le chemin de fer a étudié cette question?

M. HUNGERFORD: De prolonger la ligne jusqu'à Sydney?

M. BLACK: Non, d'achever l'embranchement de Guysborough pour le trafic direct, d'en faire une ligne moderne pour le trafic du Cap-Breton, de Mulgrave à Stellarton.

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que ce projet ait été étudié récemment. Il n'y a pas assez de trafic.

Le PRÉSIDENT: M. Bradette avait une question à poser.

M. BRADETTE: Monsieur le président, je voudrais obtenir quelques éclaircissements concernant le dernier poste: "généralités, y compris additions et améliorations au matériel, \$2,123,502". Que comprend-il de façon générale? Est-ce entièrement du matériel ou quoi?

M. HUNGERFORD: Chaque fois qu'une locomotive ou un wagon va à l'atelier, on y fait certaines réparations ou améliorations, et les frais en sont portés aux immobilisations. La locomotive ou le wagon s'en trouvent mieux et en réalité ce montant est dépensé par très petites sommes à la fois, quelques dollars par unité.

M. BRADETTE: Je ne vois pas de poste d'assurance. Est-ce que le N.-C. a des assurances autonomes pour tout genre de matériel?

M. ARMSTRONG: Oui, le C.-N. a une réserve générale d'assurance.