

M. EMMERSON: Si le trafic ne peut être dirigé sur Halifax, n'est-ce pas ce qui va s'ensuivre?

M. HUNGERFORD: Cela dépend du volume de trafic qui peut y passer. Cela dépend des services de navigation et de facteurs auxquels nous ne pouvons rien. Je puis vous dire qu'avec les installations que nous construisons cette année,—les améliorations que nous faisons cette année,—sans tenir compte de la centralisation de la commande du trafic qui a été ajournée, nous pourrions transporter presque le double du trafic de l'hiver dernier si besoin est.

M. BLACK: Cela se rapporte-t-il à la partie Moncton-Truro de la ligne?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BLACK: Dois-je comprendre de M. Hungerford que l'an dernier le trafic entre Moncton et Halifax a atteint le double de celui de la meilleure année de la dernière guerre, et que pour cette année, 1940-41, on s'attend au double du trafic de l'an dernier, ce qui ferait quatre fois plus que le record?

M. HUNGERFORD: C'est exact, sauf sur un point—j'ai parlé de la ligne Moncton-Truro—une grande partie du trafic de l'hiver dernier entre ces deux villes se composait de houille et d'acier en provenance de Sydney et se dirigeant vers le Haut Canada.

M. BLACK: Avez-vous fait l'estimation du coût d'une voie double entre Moncton-Halifax? Vous avez dit qu'elle coûterait très cher.

M. HUNGERFORD: Non, je ne me rappelle plus du chiffre. Je ne saurais vous répondre.

M. BLACK: Le chemin de fer doit en avoir une estimation.

M. HUNGERFORD: Oui, je le crois.

L'hon. M. HOWE: Environ \$6,000,000, si je me rappelle bien.

M. SMART: C'est plus que cela.

L'hon. M. HOWE: Le colonel dit que c'est \$9,000,000. Je fais erreur.

M. HUNGERFORD: Comme je l'ai déjà expliqué, le doublage d'une ligne où le trafic est intense gênerait tellement ce dernier que nous ne saurions l'envisager en temps de guerre.

M. BLACK: En ce qui concerne la ligne de Sydney à la terre ferme, j'ai entendu dire que c'était la plus mauvaise en Amérique du Nord, compte tenu de l'importance de son trafic.

M. HUNGERFORD: Nous pourrions dire d'abord, que sa situation est mauvaise et qu'elle compte un nombre excessif de courbes. Mais ce qui restreint le trafic de cette ligne de Sydney au sud du détroit de Canso c'est la capacité du transbordeur à travers le détroit. Nous projetons des améliorations à la ligne Truro-Sydney cette année telles que voies de passage supplémentaires ou plus longues, mais seulement afin d'ajuster le service sur cette ligne à la capacité du transbordeur à travers le détroit. Rien ne servirait d'aller plus loin. Ce serait une perte d'argent.

M. BLACK: Mais l'exploitation de cette ligne est très coûteuse, à cause de ses rampes et de ses courbes, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BLACK: Par rapport à son trafic?

M. HUNGERFORD: L'unique façon de l'améliorer, ce serait de la reconstruire—d'en faire une autre.

M. BLACK: A-t-on fait une estimation générale de ce que cela coûterait?

M. HUNGERFORD: Non.

M. BLACK: Pour la moderniser?

M. HUNGERFORD: Non. Cela coûterait plus d'argent que le volume du trafic ne le justifierait. J'en suis sûr. Je veux vous assurer que cette ligne est en