

M. HUNGERFORD: Elles ne l'ont jamais été.

M. WALSH: Avant l'incendie vous pouviez faire usage des installations qui existaient à cet endroit.

L'hon. M. HOWE: Les installations sont les mêmes.

M. WALSH: On me laisse entendre,—je regrette que le député de Saint-Jean ne soit pas présent.

L'hon. M. HOWE: Il est ici.

M. WALSH: Il peut probablement mieux répondre à cette question que je ne le pourrais. J'ai discuté cette question avec son prédécesseur alors que nous gagnions nos foyers l'an dernier. Il discutait cette question même, et j'en ai fait une note mentale dans le temps.

M. McAVITY: Je ne fais pas partie du Comité, mais je puis poser une question? Je voudrais m'enquérir pourquoi, eu égard à cette mise de \$23,000,000 dans le port de Saint-Jean, l'on ne fait pas un plus grand usage de ce port? Les chemins de fer Nationaux du Canada ont dépensé \$10,000,000 en 1903. Je crois qu'ils ont dépensé plus que cela. Ils ont voté \$10,000,000 pour la construction de l'embranchement transcontinental des chemins de fer Nationaux du Canada en plein centre du Nouveau-Brunswick dans le but de raccourcir la ligne de quarante milles. Saint-Jean est plus rapproché du centre que d'autres points de 168 milles. Je ne conçois pas pourquoi l'on ne fait pas un plus grand usage du port de Saint-Jean et je voudrais poser cette question. Comment se fait-il que 750,000 tonnes de marchandises environ sont transportées 168 milles plus loin chaque année? J'ai une autre question dans le même sens mais elle est bien moins importante. Des marchandises destinées à des endroits situés aux Etats-Unis passant par voie de Saint-Jean pourraient être confiées au chemin de fer Pacifique-Canadien pour être transportées à ces endroits aux Etats-Unis, au même tarif que les marchandises qui sont actuellement transportées, je crois, sur un parcours de 84 milles, à Fredericton et confiées au Pacifique-Canadien. Les chemins de fer Nationaux du Canada ne touchent rien pour ce transport supplémentaire. Pourquoi ce transport ferroviaire supplémentaire est-il effectué sans que les chemins de fer Nationaux du Canada n'en retirent apparemment aucun avantage? Voilà ma question.

M. HUNGERFORD: Quant à la première question, nous transportons les marchandises au port où les gens veulent que nous les y transportions. Nous n'avons absolument rien à y voir.

M. HOWARD: Ils les transportent au port que l'expéditeur désigne.

M. McAVITY: Est-ce ce qui arrive dans chaque cas? Est-ce spécifié dans chaque cas. Est-ce que toutes les marchandises allant à Halifax sont marquées spécialement à destination de cette ville au lieu de Saint-Jean? J'entends qu'une partie de ces marchandises peut être transportée là où le chemin de fer veut l'y transporter. Je voudrais savoir si toutes les marchandises sont désignées particulièrement à destination de Halifax?

M. HUNGERFORD: Nous devons nous conformer aux instructions du consignateur. L'expéditeur indique l'endroit où il veut faire transporter les marchandises et nous les y transportons.

M. HANSON: Je prends pour acquit que le député de Saint-Jean veut les envoyer non pas à Halifax mais à Saint-Jean. Mais les chemins de fer doivent les transporter là où on leur demande de les transporter.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, ceci complète notre tâche, et le Comité se réunira de nouveau quand le budget des dépenses de l'année 1938-1939 sera présenté à la Chambre et soumis ensuite au Comité pour étude. Dans l'intervalle, je voudrais que vous m'autorisiez à préparer une ébauche de rapport à être soumis au Comité.

M. HOWDEN: Je présente une motion à cet effet.