

M. HUNGERFORD: Nous avons dû, à la déclaration de la guerre, étudier l'augmentation du transport entre Moncton et Truro particulièrement. Il a été exécuté beaucoup de travaux l'automne dernier tels que voies supplémentaires de garage, et améliorations plus ou moins restreintes aux gares. Toutefois, le temps a manqué pour l'exécution de quelque entreprise importante. Cette année nous améliorons la gare de Moncton, nous l'agrandissons et utilisons une partie de l'ancienne gare du Transcontinental.

M. BLACK: Quel en est l'estimé?

M. HUNGERFORD: Nous effectuons des améliorations semblables à Sackville, à Truro et certains travaux à la tête de ligne d'Halifax. Nous construisons une nouvelle remise à locomotives convenablement située à Halifax afin de faciliter le trafic. Nous avons étudié ce qu'on appelle la centralisation de la commande du trafic entre Moncton et Truro, mais nous en sommes venus à la conclusion que sa réalisation aurait entraîné de trop grandes dépenses étant donné que le facteur principal là-bas est la capacité du port d'Halifax. Bien que ce poste figure pour \$1,000,000 au budget, il est probable qu'une partie en sera utilisée pour la construction de voies, etc., et que la plus grande partie ne sera pas employée. A cause de la guerre nous avons cru nécessaire d'avoir un fonds de réserve pour les dépenses imprévues afin de parer aux besoins possibles.

M. BLACK: Mais la centralisation de la commande du trafic ne se fera pas?

M. HUNGERFORD: Nous avons décidé de ne pas la faire cette année.

Le PRÉSIDENT: L'an prochain?

H. BRADETTE: Monsieur le président, à propos du dernier poste, généralités, y compris les additions et les améliorations au matériel, pourrions-nous obtenir quelques brèves précisions?

M. BLACK: J'aimerais en finir avec ce poste de \$2,509,000. Puis-je demander à M. Hungerford ce qu'a décidé le National-Canadien à propos de l'achèvement de sa voie double entre Moncton et Halifax?

M. HUNGERFORD: Cela a été étudié à fond. Les frais en seraient énormes et les possibilités de trafic trop grandes pour les installations du port. De plus, la construction en serait trop longue. Ensuite, la voie double elle-même nuirait à l'emploi de la voie simple en cas de gros trafic, de sorte qu'on a renoncé à ce projet. La centralisation de la commande du trafic coûterait moins cher, elle pourrait s'effectuer sans nuire au trafic et elle doublerait presque la capacité de la ligne.

Je répète qu'il est inutile de faire des dépenses en vue d'augmenter la capacité de la ligne entre les termini alors que leurs installations ne suffisent qu'à un certain volume de trafic. Autrement dit, on ne peut justifier la dépense de fonds que pour des améliorations destinées à équilibrer les installations des terminus ou celles des lignes et leur permettre de faire face à peu près au même trafic. L'hiver dernier, entre Moncton et Truro nous avons eu presque deux fois autant de trafic qu'au cours de toute période correspondante pendant la Grande Guerre de 1914-1918.

M. BLACK: Deux fois autant?

M. HUNGERFORD: Presque.

M. BLACK: Il y a eu un peu d'encombrement, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Le trafic y a été considérable, mais nous avons réussi à le transporter sans retard important. Le retard le plus ennuyeux a été causé par l'accumulation du blé et de la farine au terminus d'Halifax. Nous nous proposons cet hiver de les garder en réserve et de les acheminer selon les besoins.

M. EMMERSON: Cela va-t-il impliquer que le port de Saint-Jean sera plus utilisé que dans le passé?

M. HUNGERFORD: C'est ce que nous verrons.