

M. ARMSTRONG: Sur toutes les principales voies. Toutes les voitures des principales voies sont climatisées aujourd'hui.

M. SANDERSON: Vis-à-vis de "Hôtel Vancouver", se trouve la somme de \$1,629,042. De quoi s'agit-il? Est-ce là la somme que les Chemins de fer Nationaux ont dépensée dans cet hôtel.

M. ARMSTRONG: C'est le solde du coût de construction.

M. COOPER: C'est la somme des dépenses de l'année 1939.

M. SANDERSON: Au sujet de cet hôtel, il est une question qu'il vaut mieux poser maintenant, je crois. Quels sont au juste les arrangements conclus entre les deux chemins de fer au sujet de cet hôtel?

M. HUNGERFORD: C'est une question d'exploitation générale. Aimerez-vous à ce que nous préparions un court mémoire en réponse à la question?

M. SANDERSON: Cela me satisfait.

M. COOPER: Nous en préparerions un résumé à votre intention.

M. HUNGERFORD: Je crois que vous comprendriez mieux avec ce mémoire sous les yeux.

M. BERCOVITCH: Pour ce qui est du déficit de \$40,000,000, je crois que c'est là une très jolie amélioration sur l'année précédente, mais pouvez-vous nous laisser espérer qu'un jour nous réussirons à exploiter les Chemins de fer Nationaux sans déficit?

M. HUNGERFORD: C'est là une grosse question. Vous me demandez de lire dans l'avenir. Tout dépend du volume de trafic; si ce dernier est suffisant, les chemins de fer n'accuseront aucun déficit.

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons déjà fait.

M. HUNGERFORD: Oui, nous l'avons fait durant deux ans.

M. McCULLOCH: Durant les derniers six mois la situation s'est améliorée comparativement aux six mois précédents?

M. HUNGERFORD: Oui, considérablement.

M. McCULLOCH: De sorte que le surplus que vous obtiendrez sera beaucoup plus considérable si le trafic se maintient durant les douze mois prochains?

M. HUNGERFORD: Il devrait en être ainsi.

M. BERCOVITCH: Pas nécessairement.

M. HUNGERFORD: Nous aborderons cette question lorsque nous étudierons le budget de 1940, si vous voulez bien attendre.

Le PRÉSIDENT: Poursuivons.

M. ARMSTRONG:

Au cours de l'année ont été achetés ou construits: 1,950 wagons à marchandises, 40 wagons frigorifiques (partie d'une commande de 100), 25 cambuses, 50 wagons à bagages, 9 wagons-lits-buffet, 5 fourgons-poste, 10 fourgons à bagages, 11 charrues à neige, 8 unités de travail.

Pour répondre aux exigences du trafic pendant la guerre, le réseau a acheté 2,765 wagons à marchandises, 500 wagons-plate-forme et 25 locomotives, type Northern. Ce nouveau matériel sera livré en 1940 et inscrit au bilan de l'année.

Ont été réformés en 1939: 60 locomotives, 5,044 wagons à marchandises, 27 voitures à voyageurs et 477 unités de travail. La perte de ce matériel est inscrite au poste "Frais d'exploitation".

Le réseau a continué à climatiser ses voitures de voyageurs. Tous les grands trains sont maintenant climatisés. L'hôtel Vancouver et l'embranchement Senne-terre-Rouyn ont été achevés au cours de l'année.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser?