

mise en circulation n'est pas motivée par l'importance du trafic. En outre, nous maintenons ce chemin de fer au même degré d'excellence que les autres voies transcontinentales et nous le mettons sur le même pied que ces dernières sous le rapport du confort et de la sécurité.

Le réseau de l'Etat.

Les frais d'exploitation de tout le réseau de l'Etat se sont élevés à \$24,627,271 pour les douze mois; l'année précédente, ils s'étaient chiffrés à \$17,797,061. Quant à la recette, elle a été cette année de \$23,468,998, contre \$18,373,143 pour l'exercice précédent.

Le découvert, dès lors, sur l'ensemble de ces opérations, pour l'exercice en question, s'élève à \$1,158,272.

Le charbon.

J'ai déjà signalé les causes auxquelles l'administration attribue l'augmentation considérable des frais d'exploitation. Le combustible tient une très grande place dans cette augmentation. Nous avions commandé du charbon en quantité plus que suffisante, mais dans le cours de l'hiver, les exploitants des houillères de l'Est canadien se déclaraient incapables de tenir leurs engagements, bien que nous leur eussions offert un prix plus élevé. Plutôt que de mettre en réquisition le charbon que nos voies ferrées transportaient pour les objets du commerce et de l'industrie, nous en importâmes de grandes quantités, ce qui occasionna une dépense additionnelle de \$486,240.

L'extrême rigueur de la température.

Jamais depuis bien des années la température n'avait, dans la province de Québec et dans la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick, été aussi rigoureuse qu'elle y fut l'hiver dernier. Du 20 janvier au 19 février, ce fut une succession presque ininterrompue de tempêtes de neige et de froids polaires; il y eut même de fortes tempêtes en mars. Tout ce temps-là, il fallut tenir à l'œuvre nombre de chasse-neige et d'équipes de pelleteurs. En janvier et février, l'enlèvement de la neige entre Montréal et Moncton a coûté \$169,288; l'année précédente, la dépense de ce chef s'était élevée à \$64,757.

Les retards occasionnés par le mauvais temps et l'accumulation des marchandises à la gare du Grand-Tronc, à Montréal, ont aussi contribué à grossir les frais d'exploitation et à créer le plus déplorable état de choses. En effet, en vertu du bail emphytéotique consenti par nos prédécesseurs en 1898, nous nous trouvons à la merci du

[M. Cochrane.]

Grand-Tronc pour ce qui concerne le service de tête de ligne à Montréal. Cette compagnie se trouvant incapable de transporter nos marchandises, il fallut, à un moment donné, acheminer quelque 3,000 wagons vers l'Ouest qui, encombrant un grand nombre de voies d'évitement, retardèrent plus de 700 wagons chargés d'acier dont les fabriques de munitions avaient le plus pressant besoin; il fallut aussi former sur notre propre voie les trains à destination de l'Ouest, chose qui se fait habituellement à l'aide de locomotives de manœuvre dans les cours de Montréal.

Au service des marchandises, le travail de surcroît accuse une augmentation de \$38,000. La situation qui prévalait à Montréal nous obligea d'y faire venir d'Halifax quarante-neuf locomotives et fourgons sans charge afin d'assurer la continuité du transport des marchandises à destination d'outre-mer.

Réduction du service des voyageurs

A l'instar des autres grands réseaux de chemin de fer du Canada, et après en avoir conféré avec le président de la commission des chemins de fer, nous avons décidé, eu égard à la situation houillère et à l'urgence du transport des choses à destination d'outre-mer, de réduire le service des voyageurs de l'Intercolonial. Au cours de l'hiver nous avons, dans ce but, supprimé plusieurs trains du service de gare à gare et l'un des trains directs à grande vitesse. Cette réduction du service, outre qu'elle a contribué au fléchissement de la recette, a suscité de nombreux inconvénients; mais l'amélioration de l'état général des choses due au retour du printemps et à la réouverture de la navigation nous a permis de rétablir l'ancien service des voyageurs de l'Intercolonial.

Près de six millions de voyageurs transportés—Nulle perte de vie.

Le nombre total des voyageurs qui ont circulé sur ce chemin de fer de janvier à décembre 1916, inclusivement, s'élève à 5,673,796. Dans ce nombre sont compris les militaires et les marins, dont le nombre a atteint 277,155, transportés en 443 trains spéciaux. Bien que nous ayons transporté près de six millions de voyageurs durant l'année, il n'y a eu que très peu d'accidents et nulle perte de vie, bien que vingt-deux personnes aient été blessées.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre dit qu'il n'y a pas eu de perte de vie. On m'a dit qu'au cours d'une seule semaine, l'hiver dernier, il y eut vingt accidents de chemin