

L'hon. M. HOWE: Je crois pouvoir expliquer pourquoi ce service cause des pertes. C'est à cause de son excellence. Il est assuré par deux bacs transbordeurs excellents. Jusqu'à deux ans passés, il n'y en avait qu'un en service à la fois. Les gens demandaient alors un service plus fréquent. Nous avons aménagé un deuxième bac transbordeur. Lors de l'encombrement en été les deux circulent et font jusqu'à huit trajets par jour pour le transport des automobilistes aussi bien que des trains. Quant au prix de passage par automobile, il avait coutume d'être \$7 par trajet; on l'a réduit maintenant à \$3. Je doute que \$7 défrayaient le moins les frais d'exploitation.

Quant au subventionnement du blé transporté à Halifax et à Saint-Jean, je suis heureux que M. Walsh l'ait proposé; les consignations supplémentaires de blé qu'on y acheminerait devraient être ravies à son port de Montréal. Mais vu qu'il a abordé la question avec tant de générosité, je puis dire que ces subventions sont très élevées.

M. WALSH: Il ne se fait pas d'expéditions de blé du port de Montréal en hiver.

L'hon. M. HOWE: Oui; mais on l'y entrepose et on l'en expédie le printemps suivant.

M. WALSH: Il arrive à Montréal de la tête des Lacs.

L'hon. M. HOWE: Je puis dire que le blé expédié à Halifax et à Saint-Jean est fortement subventionné. Le taux de la baie Georgienne à Halifax est de un cent par cent livres, je crois, plus que le taux de la baie Georgienne à Montréal. Quant au National-Canadien, je suis sûr que chaque wagon de blé se rendant à Halifax représente une perte directe pour le chemin de fer. Le mouvement du blé par Saint-Jean et Halifax dépend surtout de l'offre et de la demande et est assujéti à la concurrence quant à l'acheminement en hiver, surtout à partir de Vancouver. Cette année presque tout le blé expédié pour être exporté après la fermeture de la navigation à Montréal a passé par Vancouver, ce qui s'explique par le prix du transport. Il est arrivé que le taux d'expédition océanique à partir de Vancouver a été anormalement bas. Mais je suis certain que les chemins de fer Nationaux du Canada et le gouvernement font tout ce qu'ils peuvent pour rendre ces ports des provinces Maritimes aussi prospères que les circonstances peuvent le justifier. Pour ce qui est des expéditions de toutes sortes de marchandises, sauf le blé, ces ports ont fait très bonne figure ces trois dernières années. Saint-Jean et Halifax ont eu leurs meilleures années quant aux expéditions de marchandises depuis 1936.

M. KINLEY: Monsieur Howe, dans la comptabilité crédite-t-on le bac transbordeur pour le matériel roulant qu'il transporte dans les deux sens? En tient-on compte?

L'hon. M. HOWE: Oui. Nous créditons le chemin de fer pour la remorque du matériel roulant.

M. KINLEY: Vous entendez le bac transbordeur?

L'hon. M. HOWE: Oui; on le crédite des recettes directes tirées des marchandises et des voyageurs.

M. KINLEY: Y compris les marchandises dans le wagon?

L'hon. M. HOWE: Oui; selon le transport régulier des marchandises et le matériel roulant.

M. KINLEY: Je ne comprends pas comment ce service entraîne tant de pertes.

Le PRÉSIDENT: M. Hungerford voudrait parler au Comité.

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs, ce serait déplacé pour moi de commenter certaines des questions discutées ici aujourd'hui. Je me lève simplement pour vous exprimer de la part du personnel —dirigeants et autres—des chemins de fer Nationaux du Canada, leur vive reconnaissance de toutes les paroles aimables que vous avez eues à l'égard du