

principales, comme la rivière Ottawa, dont les tributaires permettent le flottage des billes à partir des régions boisées, ou dans les ports de mer comme Vancouver, par exemple, où les billes arrivent de tous côtés en trains de bois flottants, les scieries sont de construction temporaire et peu solide ce qui permet le déplacement des machines à mesure que s'épuisent les réserves forestières avoisinantes. Ce serait une opération simple et peu coûteuse que de transporter ces scieries le long d'autres voies ferrées; en parcourant la carte on se rend compte que, dans le cas présent, on peut facilement, pour fins de manufacture, transporter le bois le long de l'Inter-colonial. Puisque l'on peut sans pertes considérables se charger des besoins locaux, il ne reste plus qu'à étudier cette ligne au point de vue du transport direct. Les chiffres cités montrent qu'on ne s'en sert pas beaucoup. Dans le témoignage qu'il rendait devant la Commission des chemins de fer en 1927, dans une cause en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, un haut fonctionnaire du National-Canadien a dit que cette ligne n'était pas en état d'assurer un trafic de grande importance (Proc. B.R.C., Vol. 504, pp. 5148-5151). D'après les renseignements que nous possédons cette ligne n'a pas été améliorée depuis lors. Nous désirons aussi attirer l'attention sur le rapport de la Commission d'enquête sur le Transcontinental-National, document parlementaire 123, 4, Georges V, 1914, page 138. Cette ligne existe depuis dix-neuf ans. Si au cours de cette période on n'a pas cru nécessaire d'en faire un grand usage et si nous prenons pour acquis que les autres lignes sont en mesure de répondre aux besoins présents et futurs, son importance comme tronçon nécessaire au réseau de communications nationales en est fortement diminuée.

Transcontinental-National, Transcona à Nankina, 496 milles.

Grand-Tronc-Pacifique, embranchement du lac Supérieur, 159 milles.

Le Pacifique-Canadien propose que le trafic direct entre les Prairies et la tête des Grands Lacs soit dirigé par voie du Nord-Canadien (via Fort-Francis) et que le surplus soit laissé à la double ligne du Pacifique-Canadien. Il y a là un service suffisant pour répondre aux besoins présents et assurer une assez forte marge pour répondre aux besoins croissants de plusieurs années à venir. Le service admet ce fait et donc la seule raison qui milite en faveur du maintien de ces lignes serait la nécessité de répondre aux besoins locaux. On dit que 3,750 personnes dépendent absolument de ces lignes pour leur transport par chemin de fer. Ce chiffre comprend un grand nombre de trappeurs qui, lorsqu'il s'agit d'aller exercer leur métier dans les vastes territoires du Nord, peuvent bien se passer des chemins de fer. La production annuelle, exclusivement tributaire, est estimée à \$1,900,000, dont \$500,000 en fourrures et le reste en produits forestiers. Il est difficile de soutenir que ce commerce suffit à justifier le maintien de 655 milles de chemin de fer. On pourrait encore, comme on l'a fait pendant une génération avant la construction du Transcontinental, transporter les fourrures jusqu'aux voies du Pacifique-Canadien. Une grande réserve forestière est sous le contrôle d'opérateurs de Kenora qui, pour fins de manufacture, y feront transporter le bois par des chemins de fer forestiers dont la construction est déjà projetée. Le district minier près de Red Lake est déjà desservi par des avions et les machines peuvent fonctionner tout aussi bien près des voies du Pacifique-Canadien. La station de villégiature de Minaki peut être desservie par des bateaux à vapeur de Kenora.

Chemin de fer Nord-Canadien, Longlac à Capreol, 397 milles.

Si l'on garde la ligne du Transcontinental national à l'est de Nakina, comme le propose le Pacifique-Canadien, cette troisième ligne n'a plus sa