

l'abandon de certains tronçons de leur réseau. Ce travail a été fait à la demande du président et il aimerait connaître les commentaires que vous jugeriez à propos de faire.

Je vous saurais gré de bien vouloir nous retourner ce travail quand il vous plaira.

Bien à vous,

(Signé) ARTHUR MOXON,  
*Secrétaire.*

Le 8 juin 1932 fut envoyée la réponse suivante:

M. ARTHUR MOXON, K.C.,  
Secrétaire,  
Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports,  
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR MOXON,—Le travail fait par le bureau technique du National-Canadien relativement à l'abandon de certains tronçons de son réseau, qui accompagnait votre lettre du 15 avril, a été remis à nos hauts fonctionnaires et leurs commentaires se trouvent dans le mémoire ci-joint. Vous trouverez aussi ci-inclus copie de ce travail.

Bien à vous,

(Signé) E. W. BEATTY,  
*Président.*

C'est une copie du mémoire qui accompagnait cette lettre.

*M. Biggar:*

D. Vous pourriez nous dire par qui le mémoire a été adressé à M. Beatty.—R. Il ne portait aucune signature. La lettre dit: "a été remis à nos hauts fonctionnaires et leurs commentaires se trouvent dans le mémoire ci-joint".

D. Alors il faudrait savoir quels étaient ces hauts fonctionnaires.—R. Le mémoire n'est pas signé.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Qui a signé la lettre?—R. Elle est ainsi signée: "Bien à vous, E. W. Beatty, président".

*L'hon. M. Haig:*

D. Lisez le mémoire.—R. (Lecture):

Des 3,162 milles de chemin de fer dont parle le service technique du National-Canadien, le Pacifique-Canadien a déjà, dans sa pièce qui accompagnait l'état sur l'unification, proposé l'abandon de 1,423 milles. Quant aux autres 1,739 milles, nous sommes d'accord pour les garder et il n'y a donc pas lieu d'en tenir compte dans l'étude qui va suivre.

Le service est parti de l'idée que les deux réseaux continueraient à exister comme entités distinctes. Il a considéré chaque tronçon dans ses relations avec le reste du réseau du National-Canadien comme tout complet et dans ses relations avec la vie économique du pays. Il n'a pas insisté outre mesure sur la nécessité de conserver les positions stratégiques, mais il est clair qu'il en a tenu compte. On apporte, par exemple, des arguments pour justifier le maintien des deux lignes du National-Canadien reliant les provinces des Prairies à l'Est du Canada; or, s'il y a dans toute l'Amérique du Nord un endroit où le service de chemin de fer dépasse les besoins locaux et les besoins de transport direct, c'est bien là. Le seul argument en faveur du maintien de ces deux lignes serait la néces-