

serait, en moyenne, de \$500 par mille par année?—R. Non. Tout ce que nous pouvons dire c'est que c'est là la différence pour les 5,000 milles dont nous parlons.

D. Oui. Environ \$500 par mille par an?—R. Oui. La différence entre le coût moyen d'entretien de ces 5,000 milles et le coût moyen d'une ligne secondaire serait de \$500 par mille.

M. Biggar:

D. Je suppose que cette différence sera plus ou moins forte selon que les frais moyens d'entretien de tout le réseau seront plus ou moins élevés?—R. Si nous changeons la base des calculs, il faut prendre d'autres chiffres. Nous parlions de 1932 sur la base de 1930, et ce sont là les moyennes que nous avons obtenues.

D. Je comprends.

L'hon. M. Robinson:

D. En parlant des frais d'entretien pour 1930, vous parlez de moyenne, n'est-ce pas, et non des sommes actuellement déboursées en 1930.—R. Parfaitement. Nous avons tenu compte des frais d'entretien extraordinaires pour ne pas prendre une année trop faible.

D. Vous avez tout calculé au coût de 1930?—R. Oui.

D. Ce n'est pas tout à fait exact.—R. Pour arriver au coût moyen d'entretien on a tenu compte de certains frais qui ne se répètent pas tous les ans. Pour illustrer ce que je veux dire, vous savez que les rails s'usent et que l'année venue de les remplacer les frais d'entretien sont démesurément élevés du fait que les rails coûtent \$52 la tonne. L'année suivante, évidemment, les frais d'entretien seront bas. Pour arriver au chiffre moyen nous avons réparti les frais de cette nature de manière à les faire entrer dans notre chiffre moyen.

M. Biggar:

D. Parfaitement. Ces \$1,400 représentent donc la moyenne pour les 5,000 milles que vous aviez en vue?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez donc calculé sur cette base?—R. Oui.

D. Maintenant, je crois savoir que vous avez une réponse à la lettre adressée à la Commission Duff au nom du National-Canadien à laquelle M. Fairweather a fait allusion et qui se trouve aux pages 336 et suivantes du compte rendu.—R. Si le Comité veut bien le permettre, je suis désireux d'en faire la lecture.

L'hon. M. Horsey:

D. J'aimerais poser une question avant de passer à un autre sujet. Vous pensez que l'unification permettrait d'abandonner 5,051 milles de chemin de fer. Je remarque que pour arriver à ce chiffre on prend au Pacifique-Canadien 1,705 milles de voies ferrées et au National-Canadien 3,258 milles. En d'autres termes, le National-Canadien devrait commencer par abandonner deux fois autant de voies ferrées que le Pacifique-Canadien. Il y a une forte marge entre les deux calculs. Je ne pense pas que vous puissiez vous accorder pour réaliser ces économies,—de fait, le National-Canadien n'admet pas la nécessité de ces économies quand, pour les réaliser, il lui faut abandonner deux fois autant de voies ferrées que vous n'en abandonneriez vous-même.—R. Ceci, monsieur le sénateur, vient du fait que le Pacifique-Canadien ne comprend qu'une seule ligne transcontinentale, tandis que le réseau du National-Canadien en comprend deux avec tout ce qui s'ensuit. Maintenant, si vous le voulez, je vais lire la lettre du secrétaire de la Commission Duff à sir Edward Beatty, en date du 15 avril 1932:

CHER MONSIEUR BEATTY,—Suivant les instructions du président, je vous fais parvenir sous enveloppe séparée une copie d'un travail qui a été fait par le service technique des chemins de fer nationaux relativement à