

*L'hon. M. Dandurand:*

D. De Saint-Jean à quoi?—R. De Saint-Jean à Vanceboro. Vais-je l'indiquer?

*M. Biggar:*

D. Oui, si vous voulez bien.—R. Saint-Jean est ici et Vanceboro est à l'extrémité de cette grosse ligne noire. (Montrant sur la carte). Vous noterez que le Pacifique-Canadien possède plus bas une ligne allant de Saint-Jean par Fredericton-Junction à Vanceboro. La ligne du National-Canadien laisse Saint-Jean, passe par Westfield-Beach pour entrer à Fredericton. Pendant quelques années le trafic du National-Canadien circulait de Saint-Jean à Fredericton et ce chemin de fer possédait des droits communs de circulation ou des facilités communes là où il passait sur les voies du Pacifique-Canadien de Fredericton-Junction à Vanceboro. Nous avons maintenant des arrangements en vertu desquels les trains du Pacifique-Canadien,—il y avait deux trains de Fredericton à Vanceboro, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien,—pour l'établissement de facilités communes de sorte que le National-Canadien ferait livraison de ses wagons au Pacifique-Canadien, et le trafic circule maintenant sur un train, de sorte que vous avez grâce à cet arrangement une économie résultant de l'établissement de facilités communes.

Cependant, je désirerais signaler ce qui arriverait sous le régime d'une administration unifiée. Le National-Canadien suit maintenant cette voie jusqu'à Fredericton (indiquant sur la carte), et le train est ramené à Fredericton-Junction et conduit à Vanceboro. Sous une direction unique ce trafic circulerait directement sur cette ligne jusqu'à Vanceboro. Cela veut dire que la distance par le Pacifique-Canadien de Saint-Jean à Fredericton-Junction est de 44 milles. Par le National-Canadien la distance est de 106 milles. Sous une administration unifiée ce trafic n'aurait que 44 milles à parcourir contre 106 milles par la route présente.

D. Pouvez-vous nous dire si ce trafic circulant sur ces 106 milles est important?—R. Oui, ce trafic est important. Il y a le mouvement des pommes de terre et du bois du Nouveau-Brunswick qui se fait par cette route. Nous savons le nombre de trains qui circulent et en 1930 quand ces chiffres ont été pris je crois que 628 locomotives du National-Canadien étaient en service dans cette section.

D. Dites-moi pourquoi les gens expédient des marchandises par le National-Canadien de Saint-Jean à Vanceboro quand leur expédition doit faire 60 milles en-dehors de leur route?—R. Tous ces wagons ne proviennent pas de Saint-Jean; le train s'y forme, mais les wagons en grande partie contiennent des pommes de terre venant d'endroits à l'est de Saint-Jean et quelques-uns, c'est possible, appartiennent au local de Saint-Jean. Je ne serais pas surpris de voir compris dans cela une bonne partie du trafic venant de l'île du Prince-Edouard et du bas de la Nouvelle-Ecosse.

*Le président (l'hon. M. Beaubien):*

D. Il n'en coûte pas plus cher de voyager sur ces 100 milles du National-Canadien que sur les 40 milles du Pacifique-Canadien?—R. Non, rien de plus. Mais le point est que sous le régime d'unification ce trafic circulerait sur une distance plus courte et on pourrait réaliser de plus fortes économies. Voilà une des études que nous avons négligé de faire en 1932 et il peut se présenter de nombreuses autres situations. Cela vous montre la différence, je crois.

D. Avez-vous le tonnage et les routes sous ce dernier rapport? N'est-ce pas ce qui vous a été réellement demandé, à la page 734 du compte rendu?

*M. Biggar:*

D. Vous n'avez rien d'autre en fait d'exposé?—R. Oui, je vous le fais parvenir.