

M. BIGGAR: Je présume que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien pourraient dire que toute autre chose serait une sorte d'expropriation graduelle.

L'hon. M. DANDURAND: Ainsi, il y a toujours eu tentative d'établir l'équilibre.

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, nous pouvons peut-être passer le reste rapidement. Je vais vous donner les numéros dans la Pièce 50 et vous pouvez me dire s'il y en a qui se trouvent dans une autre situation que ceux que nous avons déjà examinés. N° 16.—R. Recommandé pour abandon. C'est approuvé pour abandon sous le régime de la coopération.

D. Très bien. N° 30.—R. C'est réglé.

L'hon. M. Murdock:

D. Quand a-t-on réglé ce cas, monsieur Macnabb?—R. En 1932.

D. Avant l'adoption de la loi?—R. Oui. Après la présentation du crédit et avant l'adoption de la loi, je crois.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais c'est dans les 5,000 milles?

M. Biggar:

D. C'était réglé lorsque les 5,000 milles furent inscrits.

D. Ce doit être dans la Pièce 31, mais je ne l'ai pas vérifié. Le numéro suivant est 33, ligne Jarvis-Port Dover.—R. C'est une ligne électrique. C'est la dernière, voyez-vous. Le trafic irait au National en vertu de quelque arrangement.

D. Je comprends. N° 35, Saugeen-Walkerton.—R. C'est la même situation.

D. N° 36, Wingham Junction-Wingham.—R. Sur l'embranchement de Kincardine du National.

D. N° 37, Embro-St. Marys.—R. Même situation.

D. N° 46, Arborg-Teulon.—R. Ligne parallèle du National, même chose.

D. Et 58, Boissevain-Lauder.—R. Ce serait partagé avec la ligne du National.

D. Dans les mêmes conditions?—R. Avec la même clause.

D. Soixante-quatre, Southall-Neptune.—R. La même chose.

D. Soixante-sept, Vernon-Okanagan Landing.—R. Cette ligne comporterait aussi un accord avec le National-Canadien; elle se raccorde au service des lacs que donnent les deux compagnies. Nous ne pourrions abandonner cet embranchement de Vernon à Okanagan Landing sans quelque sorte d'entente avec le National-Canadien au sujet du trafic sur le lac Okanagan.

D. Entendu. Je crois que ceci termine les 507 milles, à l'exception des nos 2 et 11 dont nous avons déjà parlé; la ligne de Bay-Shore à Shore Line Junction et celle de Elkhurst à Windsor-Mills dont nous avons parlé au début.—R. Le n° 30 a été étudié aussi, monsieur.

D. Nous avons étudié tous les numéros nommés, excepté ces deux-là.—R. Oui.

D. Vous deviez nous parler de ce qu'on a appelé le déclassement des lignes. Quelle serait la différence en argent entre une ligne de première classe et une ligne déclassée?—R. Prenez le chiffre de 75 millions; il renferme 7 millions pour abandon de 5,000 milles de chemin de fer. Pour ces 5,000 milles, les frais d'entretien s'élèveraient donc en moyenne à \$1,400 par mille. Ce chiffre représente donc la moyenne pour ces 5,000 milles.