

D. Alors ces 180,000 milles comprennent ce train de nuit, n'est-ce pas?—R. Je vais vérifier. Oui, vous avez raison.

D. Les 1,175,000 milles comprennent-ils le service en commun Toronto-Windsor?—R. Oui, sous l'unification.

*M. Biggar:*

D. Vous alliez nous parler de la page suivante.—R. Page 1, sommaire; et page 2...

*L'hon. M. Haig:*

D. Sommaire de quoi?—R. Des prévisions révisées, soit les 7,574,454 train-milles (voyageurs).

*M. Biggar:*

D. C'est le premier calcul?—R. Ce dernier est réduit et révisé; veuillez le constater. Page 2...

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Un moment, s'il vous plaît. C'est la mesure dans laquelle vous avez fractionné les chiffres en sections?—R. Oui.

*L'hon. M. Haig:*

D. La page 1 présente la première estimation des détails?—R. En effet.

*M. Biggar:*

D. Et maintenant, page 2.—R. Je vous ai déjà dit dans le mémoire que la page 2 indique l'endroit où la surestimation s'effectue.

D. Qu'avez-vous à dire de la page non numérotée?—R. A la page suivante viennent les réductions de train-milles (voyageurs) depuis 1930.

D. Cela inclut la mise en commun et les autres. Et la page suivante non numérotée?—R. La page suivante donne les réductions possibles de train-voyageurs à double emploi, calculées sur le trafic de 1937, à savoir, 3,508,413 train-milles (voyageurs).

D. Et la dernière page?—R. Trains atteints par l'abandon de voies. J'ai quelque chose à dire à ce sujet. Le sénateur Dandurand m'a questionné là-dessus. Nous avons calculé le nombre de train-milles (voyageurs) atteints par l'abandon de voies; mais ce calcul ne visait par les parcours, comme ceux de Longlac à Beaverton, de Nakina à Paddington, de Regina à Moose-Jaw, de Kamloops à Vancouver ou de Woodstock à Walkerville Junction; la raison en est que la réduction des train-milles ne sera en aucune façon dérangée si les voies ne sont pas abandonnées.

D. Que les voies demeurent ou soient abandonnées?—R. Oui. Pour Beaver-ton-Longlac et Nakina-Paddington, bien que ces voies ne se côtoient pas, si la voie du National-Canadien disparaît, les trains vont emprunter la ligne du Pacifique-Canadien.

D. On me signale que pour éprouver ce programme de trains individuels, il importe de connaître les points de départ et ceux d'arrivée, les heures d'arrivée et de départ aux têtes de lignes et les itinéraires pour le programme de 1932 et de 1937. Qu'avez-vous à répondre?—R. A notre avis, on ne devrait pas nous demander ces détails. Avec l'unification, la question de savoir quels trains doivent demeurer ou disparaître sera du ressort de la direction unifiée; et puis, nous ignorons ce que pourra être le trafic à cette époque. Je ne crois pas juste qu'on nous demande aujourd'hui des détails sur des événements qui se produiront dans un an ou deux.

[M. R. G. McNeillie.]