

raison d'être. Le volume du trafic direct est si faible qu'on peut facilement le diriger vers le Transcontinental et la ligne principale du Pacifique-Canadien (en partie à voie double). Si l'on tient compte du recensement de 1931, il semble qu'on s'est montré très large en calculant le nombre d'habitants qui dépendent directement de cette ligne. Mais ces gens sont groupés en des endroits qui pourraient facilement et économiquement être desservis par le *Temiskaming and Northern Ontario Railway* et par les deux lignes qui resteraient.

*L'hon. M. McRae:*

D. Me permettez-vous une question à ce sujet? Le développement des mines d'or dans la région du petit lac Long a changé un peu la situation au cours des cinq dernières années, n'est-ce pas?—R. Peut-être.

D. Même beaucoup, je crois. Je doute beaucoup qu'on puisse faire disparaître ces lignes actuellement.

L'hon. M. MURDOCK: Ils proposent de laisser la ligne de Nipigon à Longlac. Personne ne parle de l'enlever actuellement.

L'hon. M. McRAE: Non; il me semble que personne ne voudrait le faire.

Le TÉMOIN: Et le mémoire ajoute:—

Comme presque toute cette ligne est située au nord de la ligne de partage des eaux entre le lac Supérieur et la baie d'Hudson, le bois, semble-t-il, pourrait être transporté à peu de frais le long du Transcontinental pour fins de manufacture. On pourrait satisfaire aux futurs développements miniers, en construisant des voies industrielles. Des trois lignes qui vont de l'ouest à l'est, celle-ci fut la dernière à être construite; elle est celle dont les chances d'arriver à un lourd trafic sont les plus faibles et celle aussi dont l'abandon peut se faire avec le moins de frais et d'inconvénients.

*L'hon. M. Parent:*

D. De quelle ligne en particulier voulez-vous parler? De quelle longueur est-elle?—R. Le Nord-Canadien de Longlac à Capreol, 397 milles. Le mémoire dit ensuite:

Dans l'état présenté le 19 février 1932 on faisait allusion aux frais qu'entraîneraient le déplacement et la réinstallation des établissements industriels et des entrepôts qui sont maintenant situés le long des lignes que l'on propose d'abandonner. Le service insiste fortement sur ce point, mais, d'après nos renseignements, ces frais ne seraient pas suffisants pour faire hésiter à conseiller l'abandon de lignes superflues qui, après des années d'essai, n'ont pas réussi à justifier leur entretien.

*M. Biggar:*

D. Pouvez-vous, monsieur Macnabb nous dire avec certitude que le travail dont fait mention le mémoire est bien celui que renfermait la lettre de M. Moxon à M. Beatty?—R. Par moi-même?

D. Oui.—R. Non.

D. On me dit que le travail dont fait mention le mémoire n'est pas celui auquel a fait allusion M. Fairweather et qui se trouve aux pages 336 et suivantes du compte rendu mais un travail tout à fait différent préparé par le service technique du National-Canadien en date du 7 avril 1932 et qui mentionne, je crois, huit lignes; de ces huit lignes, il y en a quatre dont on ne mentionne l'abandon ni dans la Pièce 50 ni dans la Pièce 42.—R. Pourrait-on avoir au dossier le travail dont vous parlez?

D. Si le Comité le permet. Quatre des lignes dont il fait mention ne paraissent ni dans la Pièce 42 ni dans la Pièce 50, et les quatre autres sont compri-