

D. Une partie, en moyenne pour toute l'année, a été détournée dans une direction et une partie dans une autre.—R. Non; ce n'est pas notre calcul. En supposant qu'il y a un train par jour sur le Transcontinental-National...

D. Je croyais que d'après vos calculs la ligne du Transcontinental-National de cette région devait disparaître?—R. Oui, nous avons supposé que cette ligne serait abandonnée.

D. Vous ne pouvez pas avoir un train par jour en cet endroit?—R. Un train de moins par jour en cet endroit n'augmente pas le train du Pacifique-Canadien d'un jour parce qu'il y a déjà des trains à vide qui vont prendre soin de ce demi-train sans augmenter le nombre de milles.

D. Mais nous parlons de 43,200 train-milles.—R. C'est l'augmentation du nombre de train-milles du chemin de fer Pacifique-Canadien de Saint-Jean à Montréal.

D. C'est ce que je dis. Une partie s'en va dans cette direction et une partie par l'Intercolonial.—R. Il faut prendre soin de quelque façon du train de wagons complètement chargés du Transcontinental-National. Nous supposons que le tonnage viendrait à la ligne du Pacifique-Canadien, Saint-Jean-Mégantic-Montréal et que cela n'augmenterait pas le nombre de train-milles du Pacifique-Canadien dans la proportion d'un train par jour parce que nous avons déjà en cet endroit des trains vides qui pourraient prendre une partie de ces wagons sans augmenter le nombre de trains. Nous avons à peser tous ces facteurs.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Le nombre de vos train-milles est augmenté mais non pas celui de vos wagon-milles?—R. C'est singulier mais le train-milles et les wagon-milles ne peuvent avoir aucun rapport dans une situation de ce genre.

*M. Biggar:*

D. Cela a trait aux 4,200 train-milles complémentaires dans votre deuxième colonne. Maintenant, vous avez une économie de 779,200 wagon-milles (marchandises) dans votre deuxième colonne. Comment y arrivez-vous?—R. Les wagon-milles et les train-milles, vu le nombre de wagons que vous pouvez placer sur un train, ne sont pas toujours en rapport. Dans cette situation particulière, il n'existe aucun rapport entre les deux. Si vous avez des wagons à Saint-Jean qui doivent être dirigés sur Montréal, tout ce que vous avez à faire au sujet de vos wagon-milles c'est de prendre le nombre de milles par cette route.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Qu'entendez-vous dire par "cette route"?—R. Par la route de Saint-Jean et Edmundston à Diamond-Junction.

D. Appelez-le le Transcontinental.—R. Tout ce que vous avez à faire est de prendre le nombre de milles par le Transcontinental jusqu'à Montréal et le comparer avec le parcours du Pacifique-Canadien jusqu'à Montréal. Si les wagons suivent la ligne la plus courte il y a une économie en wagon-milles; mais cela n'a aucun rapport avec l'économie en train-milles.

*M. Biggar:*

D. Par conséquent, les wagons suivraient la route la plus courte et vous économiserez ces 800,000 wagon-milles?—R. Oui.

D. Et vous perdriez 4,200 train-milles?—R. Oui.

D. Pour ce calcul vous comptez sur la disparition de la ligne du National-Canadien entre Diamond-Junction et Moncton?—R. Oui, sur l'abandon de la ligne entre ces deux endroits.

L'hon. M. McRAE: Colonel Biggar, je suis tout à fait dans la confusion au sujet de tout ceci, parce que M. O'Brien a dit, si j'ai bien compris, qu'il en