

D. Quelle est la différence entre les deux? De combien êtes-vous au-dessous du National-Canadien?—R. Sur l'item n° 2 l'estimation du National-Canadien était de 405,602 locomotive-milles; celle du Pacifique-Canadien, de 131,149. L'estimation du Pacifique-Canadien est donc de 274,000 milles inférieure à celle du National-Canadien.

D. Passons maintenant au troisième.—R. Le National-Canadien avait fait une estimation de l'économie à réaliser sur le mouvement seulement de Toronto à Sudbury, tandis que l'estimation du Pacifique-Canadien était basée sur un territoire plus étendu. Nous avons inclus le réacheminement des marchandises à partir de North-Bay. Cela fait une importante différence au point de vue du total obtenu. L'estimation du National-Canadien au sujet du parcours Toronto-Sudbury n'était que de 76,000 milles, tandis que l'estimation du Pacifique-Canadien, par suite du réacheminement combiné du trafic Sudbury et North-Bay, était de 140,000 milles.

*L'hon. M. Calder:*

D. En utilisant les mêmes voies?—R. J'ignore les voies que la compagnie désire utiliser.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Il s'agit ici de locomotive-milles?—R. Dans son état le Pacifique-Canadien parle de train-milles mais le National-Canadien parle de locomotive-milles. Mais quand vous envisagez ces milles au point de vue de la valeur en argent, ces milles représentent bien près d'un dollar le mille. Par conséquent, je suppose qu'il peut y avoir une petite différence, mais elle ne peut pas être importante.

*M. Biggar:*

D. Y a-t-il d'autres points sur lesquels vous voudriez ajouter à votre exposé de vendredi, monsieur O'Brien?—R. D'après la base de ces trois études, qui sont d'intérêt commun aux deux endroits, vu le fait que l'estimation du National-Canadien est faite après trois opérations et celle du Pacifique-Canadien après vingt-cinq opérations, je crois que cela jettera un peu de lumière sur le total indiqué au document "C" relativement à la question du réacheminement du trafic.

D. Quelle lumière jette-t-elle?—R. Au sujet de ces trois item, le National-Canadien en inscrit 331,000 train-milles ou locomotive-milles de plus que n'en inscrit le Pacifique-Canadien. Sur le reste des vingt-deux item que j'ai étudiés l'estimation du Pacifique-Canadien est faite d'après la même base, je crois, et je suis porté à croire qu'il y a d'autres économies qui n'entrent pas dans l'étude du Pacifique-Canadien. Ces choses se révèlent dans la pratique. Dans les consolidations qui ont déjà eu lieu il a été découvert que de nouvelles économies étaient possibles plusieurs années après la consolidation des chemins de fer.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Pourquoi ces estimations seraient-elles faites d'après la même base quand nous voyons une telle variété dans les résultats?—R. J'avoue qu'au sujet de l'item n° 2 la différence est très prononcée. Nous avons pris le trafic autour de Calgary tandis que l'exposé du National-Canadien inclut le trafic à l'est de la Saskatchewan-Nord. Une certaine partie de ce trafic pourrait passer par là et il se peut que l'économie soit plus forte que celle indiquée dans l'étude du Pacifique-Canadien.

*L'hon. M. Calder:*

D. Cela veut dire, alors, que si nous décomposons vos chiffres dans une direction vous les rétablissez dans une autre?—R. Je ne crois pas qu'il y ait de chiffres dans l'exposé comparatif de ces trois item qui ne soient pas tous très modérés, et il y a un certain nombre d'autres item que je pourrais inclure. . .