

Ce tableau montre l'erreur commise par M. Fairweather dans sa mise au point effectuée pour des fins de comparaison. En quatre ans, la différence est supérieure et en neuf ans inférieure à la différence autorisée établie sur la base posée par la Commission royale.

Item (2).—Le Pacifique-Canadien a une traction-marchandises moyenne plus longue parce que le transport du grain dans l'ouest du Canada forme un pourcentage plus élevé de son trafic-marchandises total. Cette traction plus longue, cependant, est inséparable des bas tarifs-marchandises légaux sur ce grain. C'est largement à cause de ces bas tarifs que le revenu moyen du réseau du National-Canadien par tonne et par mille pour toutes les marchandises en 1935 a dépassé de plus de 6 p. 100 celui du Pacifique-Canadien et de 2 p. 100 celui de ses lignes canadiennes. Si le Pacifique-Canadien avait reçu le même revenu par tonne et par mille, son coefficient d'exploitation eût été moins élevé. Pour établir une comparaison équitable, M. Fairweather n'était donc pas excusable d'abaisser de 0.9 points le coefficient d'exploitation du National-Canadien (lignes canadiennes) pour compenser les différences dans la traction moyenne au Canada, sans augmenter le coefficient de 1.5 points pour tenir compte des revenus moyens par tonne et par mille plus élevés au Canada.

Item (3).—Tout calcul qui attribue une différence de 1.9 points dans le coefficient d'exploitation pour 1935, ou un montant de \$2,747,000, à l'élément chargement du wagon plus lourd, ne saurait être fondé sur des données capables de supporter l'examen. Jusqu'à un certain point, le chargement du wagon reflète la nature des marchandises transportées. Les marchandises en vrac voyagent en forts chargements et habituellement à bas tarifs. Le chargement du wagon obéit aussi à la pratique de l'exploitation—le contrôle du chargement par le personnel des hangars, etc. La capacité moyenne des voitures à marchandises est à peu près égale pour les deux réseaux, et ni l'un ni l'autre des réseaux charge ses wagons à pleine capacité. En réalité, le National-Canadien avait un chargement plus lourd il y a dix ou douze ans qu'en 1935, malgré le fait que dans l'intervalle il a mis au rancart une forte partie de son matériel léger qu'il a remplacé par du matériel plus lourd. Vu ce qui précède, on se rendra compte de l'impossibilité d'établir une mise au point précise pour la différence dans le chargement du wagon, voire même de déterminer si le coefficient du National-Canadien en subirait une augmentation ou une diminution.

Item (4 et 5).—Le coefficient d'exploitation a subi une mise au point pour l'intensité tant du trafic-voyageurs que du trafic-marchandises. Pour l'année 1935, la mise au point pour l'intensité du trafic-marchandises a été de 5.8 points et pour l'intensité du trafic-voyageurs de 3.4 points, soit un total de 9.2 points. L'excédent du revenu d'exploitation du Pacifique-Canadien par mille de ligne sur celui des lignes du National-Canadien au Canada a été de 19.8 p. 100 pour l'année. Donc, en 1935, chaque 2 p. 100 de différence dans l'intensité du trafic a nécessité une mise au point d'environ un point dans le coefficient d'exploitation. Des mises au point équivalentes ou plus considérables ont été opérées en d'autres années. Ces mises au point doivent avoir été calculées sur une base très arbitraire et en prenant beaucoup pour acquis. L'auteur de l'état explique la méthode qui fut employée à la page 132 des Témoignages. On peut juger de l'importance de la mise au point qui fut opérée en apportant une mise au point semblable pour d'autres chemins de fer. Par exemple, le New York Central, en 1935, avait un revenu d'exploitation par mille de voie de 320 p. 100 supérieur à celui du National-Canadien. Le côté ridicule de la mise au point devient visible lorsqu'on cherche à déduire plus de 100 p. 100 du coefficient d'exploitation du National-Canadien. Il est évident que l'effet de l'intensité du trafic a été fortement exagéré.