

L'hon. M. DANDURAND: ... "et en supprimant un certain nombre de trains." Or cette déclaration devra aller à la Commission des chemins de fer, qu'il s'agisse de coopération, ou d'unification, et la Commission devra décider. Le Pacifique-Canadien ayant déclaré pouvoir économiser \$75,000,000, ne lui appartient-il pas de justifier cette assertion ici même? Il dit: "Nous vous soumettons une estimation générale, mais nous ne vous dirons pas quels trains nous retirerons de la circulation ni quelles voies nous désaffecterons parce qu'il serait imprudent de le faire; il vous faut accepter notre affirmation générale." A mon avis, la prudence doit s'effacer. Nous sommes en face de faits, et nous les voulons en entier. Le Pacifique serait tenu de les communiquer à la Commission des chemins de fer, alors pourquoi pas ici même?

Le National-Canadien affirme pouvoir peut-être abandonner 2,000 milles de voies. Qu'il nous dise où sont ces 2,000 milles. Il reste 3,000 milles à étudier. Le Pacifique-Canadien va-t-il déclarer: "Nous consentons à céder sur les 3,000 milles et à accepter 2,000 milles?" Ce Comité a certainement le droit de s'enquérir de tous les faits et de les scruter. Je ne prétends pas qu'il nous faille étudier tous les mouvements d'un train, toutefois, chaque mouvement des trains est indiqué en détail afin d'arriver à un chiffre global. Tout cela ne devrait-il pas être devant le Comité?

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, je suis absolument d'avis qu'on ne devrait pas demander aux chemins de fer d'indiquer du doigt à la population ce qu'ils se proposent de faire exactement et de soulever par là une tempête de récriminations ou de ressentiment. Toutefois, les tableaux que nous avons sous les yeux contiennent cinq items qu'il conviendrait de se faire expliquer car ils visent tout le territoire compris entre Toronto et Windsor; nous devrions savoir comment le service sera effectué car nous savons déjà que la mise en commun existe entre Woodstock et Windsor. Page 1, "détails des réductions à effectuer en train-milles (voyageurs), calculs révisés," nous constatons qu'entre Montréal et Windsor il y a quelque 1,175,000 train-milles à économiser. Un peu plus loin, entre Toronto et Windsor, économie possible de 117,294 milles. A la page suivante, sous le titre: "Détail des réductions de train-milles (voyageurs) effectuées depuis 1930", on trouve une autre réduction de 46,556 milles à effectuer entre Toronto et Windsor. Puis à la page suivante...

M. BIGGAR: Page 4.

L'hon. M. MURDOCK: Oui. La page 4 est la deuxième après celle dont je parlais.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous avez parlé de la page 2. Allez-y. Excusez-moi de vous avoir interrompu.

L'hon. M. MURDOCK: Les pages ne sont pas toutes numérotées.

L'hon. M. Horsey:

D. Votre compagnie a-t-elle fait des calculs...

L'hon. M. MURDOCK: Un moment.

L'hon. M. HORSEY: Je croyais que vous aviez fini.

L'hon. M. MURDOCK: On ne peut jamais finir sa pensée ici. Nous venons donc à la deuxième page suivante, au titre: "Calcul des réductions possibles sur le double emploi des train-voyageurs basé sur le trafic de 1937"; le deuxième chiffre est de 565,678 milles entre Toronto et Windsor. Cela fait donc cinq allusions à Windsor. Comment va-t-on économiser,—par dualité ou par unification,—entre Toronto et Windsor? Nous avons certainement le droit de le savoir.

Le TÉMOIN: Je puis vous l'expliquer.

L'hon. M. CALDER: Mais vous ne pouvez vous arrêter là; si vous entreprenez une section il vous faut les entreprendre toutes.