

gulaire du Pacifique-Canadien ou par le National-Canadien, et l'économie était bien celle qu'indiquent les chiffres. Ces derniers seraient plus élevés aujourd'hui.

D. Ne savez-vous pas que la population de Farnham souffrirait beaucoup des changements? Vous avez supprimé certaines lignes dans ce district et quelques train-milles ont été ajoutés depuis, pour la population de Farnham.

*M. Biggar:*

D. Je le regrette mais je n'ai pu saisir tout ce que vous avez dit. Pouvez-vous me donner le point d'origine de ce trafic?—R. Le point d'origine est Drummondville.

D. Et la destination?—R. Le point de destination, si vous voulez dire par là l'endroit où la marchandise est transportée—cela n'entraîne pas nécessairement dans le calcul. Tout ce qu'il nous fallait savoir c'était la différence entre le nombre de train-milles et de wagon-milles entre les deux routes divergentes.

D. Nous étudions simplement ce détournement de trafic. Ce dernier prend origine à un certain point et est transporté à un autre point. Maintenant, Drummondville est le point d'origine. Quel est celui de destination?—R. Montréal.

L'hon. M. PARENT: Je vous demande pardon. Une partie va à Québec.

*M. Biggar:*

D. Et vous avez décrit la route actuelle et la route alternative?—R. Oui.

D. Avez-vous fourni un chiffre sur le tonnage?—R. Il se fait que dans ce cas le tonnage n'était pas absolument nécessaire, parce que le train n'avait pas un tonnage complet. Mais nous avons pris le tonnage et avons supposé que sur la base du nombre de train-milles, ce même tonnage serait transporté sur l'autre route. Nous connaissions le maximum de traction de cette route et nous l'avons réparti entre les train-milles de la route directe du National-Canadien et les train-milles de la route triangulaire du Pacifique-Canadien, et nous avons obtenu un chiffre net, soit 28,892 train-milles.

D. Maintenant, passerez-vous à E, Sainte-Rosalie à Montréal, et nous donnerez-vous, brièvement, les points d'origine et de destination, la route actuelle, la route projetée et le tonnage?—R. La jonction Sainte-Rosalie, monsieur, est un point juste en dehors de Saint-Hyacinthe, indiqué ici sur la carte. Ce cas est très similaire à celui que nous venons de discuter. Le tonnage qu'il fallait transporter à Montréal a été tiré des statistiques réelles du Pacifique-Canadien. Puis, en ce qui concernait les train-milles, nous avons supposé que si ce tonnage était détourné ce train disparaîtrait. Il n'obtient qu'un très faible pourcentage de sa charge maximum. Il n'est maintenu que pour les fins de la concurrence, afin que le Pacifique-Canadien puisse livrer au National-Canadien les wagons gagnant l'Est. Cela ne serait plus nécessaire puisque ces wagons seraient placés sur la voie unifiée pour Montréal, passant directement outre.

*Le président (le très hon. M. Graham):*

D. La division de l'Est du National-Canadien commence-t-elle là ou à l'ouest de cet endroit?—R. C'est divisé en zones. La zone de l'Est, je crois, va jusqu'à Rivière-du-Loup.

*L'hon. M. Parent:*

D. Vous dites que la division de l'Est va jusqu'à Rivière-du-Loup. Pourquoi ne va-t-elle pas plus loin dans la province de Québec? Vous devez avoir une raison. Rivière-du-Loup n'est pas très éloigné de Québec, 125 milles environ. La province est beaucoup plus grande. Comment en arrivez-vous à cette division?—R. Le National-Canadien la divise ainsi pour des raisons d'exploitation, je suppose. Je cite simplement cela comme la raison; je n'en sais rien de précis.

[M. E. G. O'Brien.]