

D. Ils étaient basés sur les rapports réguliers de routine rédigés par les fonctionnaires du Pacifique-Canadien des régions en question relativement au trafic passant par leurs mains? En tant que le Pacifique-Canadien est concerné, ce sont les renseignements que vous avez utilisés, est-ce bien cela?—R. Oui, mais de plus...

D. Un instant, s'il vous plaît. Vous avez utilisé ces renseignements?—R. Oui.

D. Ensuite vous aviez de plus certains renseignements relatifs aux mouvements des marchandises sur la ligne du National-Canadien?—R. Le fonctionnaire local nous renseignait sur les conditions locales, comme vous le mentionnez, mais pour les chiffres concernant le National-Canadien, nous les avons pris à même les renseignements que nous avons à notre disposition au bureau principal.

D. Ce qui nous occupe réellement c'est de savoir quelles étaient vos sources de renseignements? Vous aviez des rapports de routine venant des fonctionnaires du Pacifique-Canadien?—R. Oui. Mais puis-je ajouter que les rapports de routine des fonctionnaires, du moins certains d'entre eux, n'ont pas été fournis particulièrement pour les fins de cette étude. On pouvait déjà les consulter au bureau principal.

D. N'est-ce pas un rapport de routine?—R. Oui.

D. Quelle est la différence entre un rapport fait régulièrement et un rapport préparé pour les fins d'une étude spéciale?—R. Je ne vous avais pas compris.

D. Avez-vous eu d'autres rapports outre les rapports de routine?—R. Quand nous avons vu que nous avions besoin de nouveaux renseignements nous avons eu recours au téléphone ou au télégraphe pour obtenir les renseignements que nous ne trouvions pas dans les rapports de routine.

D. Ces renseignements ne porteraient pas sur le mouvement des marchandises pendant une période particulière?—R. Non.

D. Quels étaient ces renseignements?—R. Ils portaient sur la possibilité de manutentionner tout le trafic sur un seul train, sur la direction du mouvement du tonnage ou sur certains aspects du trafic au sujet desquels nous ne pouvions pas nous former une idée claire avec les rapports accessibles au bureau principal.

D. Alors vous diriez au Comité que pour arriver à ces chiffres vous avez consulté tous les détails, tous les faits qui, à votre avis, avaient quelque rapport avec votre étude et qui dans le temps étaient accessibles?—R. Oui, tout ce qui pouvait être obtenu ou était accessible.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Ces feuilles semblent se rapporter aux réseaux entiers, à l'exception des chemins de l'ouest d'Ontario conduisant aux Etats-Unis. Comme je l'ai dit déjà, le National-Canadien possède des lignes de Détroit et de Port-Huron à Chicago. Rien ici n'indique ce que l'on se propose de faire maintenant avec le trafic des deux chemins de fer à l'ouest de Windsor et à l'ouest de Sarnia. Aurions-nous droit d'en savoir quelque chose?—R. Quant aux dépenses du National...

D. Et les possibilités d'unification, par exemple?—R. Cela a été discuté. Si je comprends bien, la question du sénateur Murdock réfère au détournement du trafic en faveur du National-Canadien ou du *Grand Trunk Western*.

D. Oui. Le National-Canadien avait deux lignes dans cette région, une venant de Windsor et l'autre de Sarnia, et toutes deux à destination de Chicago. Avons-nous le droit d'être renseignés à ce sujet et aussi au sujet des économies possibles sous le régime de l'unification?—R. Cela se résumerait à une question de savoir quels étaient les frais d'exploitation des lignes qui font concurrence au *Grand Trunk Western* et quelle serait la proportion de ces frais par rapport aux recettes. Si vous détournez le trafic en faveur du *Grand Trunk Western* et obtenez un surplus de recettes, il y a aussi un surplus de frais sur le National-Canadien ou le *Grand Trunk Western* entre Sarnia, Détroit et Chicago. Si vous référez à la page 543 vous noterez un item, remorquage plus long du trafic

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