

D. Oui. Il ne s'agit donc pas, comme nous en avons discuté hier, d'une réelle économie; le coût est simplement déplacé.»

La compagnie ne réalise donc pas d'économie nette; elle ne fait qu'enlever un montant inscrit sur une feuille intitulée *Dominion* et le transférer à d'autres intitulées «trafic-marchandises, autre trafic-voyageurs et autres services».

Mais lorsque la Commission des transports étudie l'opportunité de remplacer un service transcontinental par un service ordinaire, il importe absolument qu'elle considère des économies réelles, non des économies comptables qui consistent simplement à déplacer des chiffres d'une page à une autre. La rubrique «coût d'entretien de la voie» donne lieu à des observations intéressantes.

L'entretien de la voie en 1964 a coûté \$1,932,657. On a demandé à M. Neveu comment ce coût a été réparti à l'égard du *Dominion* proprement dit. Voyons à la page 5231:

«D. La question qui m'intéresse est votre déclaration à la Commission que vous avez divisé, dans vos comptes relatifs à l'entretien de la voie, le coût attribué au trafic-voyageurs et celui attribué au trafic-marchandises.

R. Oui monsieur—

Page 5232:

D. Et après avoir divisé ces frais entre les voyageurs et les marchandises et fait le calcul que vous avez indiqué pour 1964, votre étude indique qu'en supprimant le *Dominion* le Pacifique Canadien pourrait économiser environ \$2,000,000 sur le coût d'entretien de la voie.

R. Oui monsieur. A la longue.

D. C'est bien ce qu'indique votre étude, \$2,000,000?

R. Oui, monsieur.

D. La suppression du *Dominion* va-t-elle réduire l'entretien de la voie?

R. Je compte qu'elle entraînerait une réduction de l'entretien.

D. Je croyais comprendre que le trafic actuel du *Dominion* sera transféré à d'autres trains, qui empruntent tous la même voie. N'est-ce pas ce que vous avez dit?—que vous transféreriez les voyageurs à d'autres trains circulant sur la même voie et que vous l'avez déjà fait pour les marchandises transportées à l'avant du *Dominion*. Est-ce juste?

R. Oui. Une partie du trafic sera transférée à d'autres trains empruntant la même voie.

D. Et étant donné que le coût varie selon le nombre brut de tonnes-milles, comment réaliserez-vous cette économie en supprimant le *Dominion*?

R. Eh bien, une partie du trafic sera transférée aux trains existants—et l'a même déjà été—dans le cas des marchandises transportées à l'avant et dans les fourgons.

D. Alors?

R. En ce qui concerne le nombre brut de tonnes-milles, le poids des fourgons est sensiblement inférieur à celui des wagons express.

D. Avez-vous tenu compte de cela dans vos calculs?

R. Non, cela n'entre pas dans mes calculs. C'est le coût du *Dominion*, tel qu'il était exploité en 1964.»—