

M. COOPER: Je ne l'affirmerais pas et je ne le nierais pas catégoriquement; mais il est certain que leur nombre a été insignifiant.

Le PRÉSIDENT: A la page 24: Tonnage productif par denrées—Années 1939-1938:

M. DONNELLY: Vous serait-il possible de calculer pour nous le coût du transport d'une tonne-mille de blé cette année en comparaison du coût en 1926, la main-d'œuvre employée à ce transport en comparaison de celle de 1926?

M. ARMSTRON: C'est une question assez compliquée.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est le coût entier?

M. ARMSTRONG: C'est une question assez compliquée.

M. DONNELLY: Voyez-vous, vos locomotives actuelles sont bien plus puissantes et vos rails sont en conséquence plus lourds. J'aimerais savoir ce qu'a fait épargner au pays la plus grande longueur de vos trains, ou la main-d'œuvre économisée de cette façon, disons, en comparaison de la situation de 1926?

M. BERCOVITCH: Pourquoi en 1926?

M. DONNELLY: J'ai pris cette année parce qu'on la prend d'habitude comme année de base pour fins de comparaison.

M. BERCOVITCH: Bien.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons vous indiquer l'augmentation dans la longueur des trains, par exemple; cependant, ce serait un calcul très compliqué que d'exprimer la chose en dollars et cents.

M. HUNGERFORD: Il faut faire tellement de suppositions.

M. ARMSTRONG: On n'a naturellement pas augmenté la longueur des trains qui circulent sur les embranchements. Ces lignes sont desservies par nos locomotives les plus légères. Ce n'est que sur les voies principales qu'on peut économiser par l'emploi de locomotives plus lourdes; et, comme vous l'avez dit, de meilleurs rails. Il ne s'agit que des voies principales; comparer cette économie au prix de revient total constitue tout un problème; afin de le faire il faudrait avoir recours à toute une série de suppositions et le résultat serait en somme d'ordre absolument théorique.

M. DONNELLY: Voici ce qui me préoccupe: nous avons augmenté la longueur de nos trains, nous avons augmenté le poids de nos rails, nous avons aussi relevé les salaires. Cette augmentation de salaires a-t-elle annihilé les avantages réalisés par l'augmentation de la longueur des trains et du poids des rails?

M. ARMSTRONG: A mon avis, la seule manière de juger de cette question serait d'étudier l'amélioration générale qui s'est produite pour l'ensemble du chemin de fer. Il y a également un autre facteur qui entre en ligne de compte pour compliquer les choses, c'est l'augmentation de l'efficacité du chemin de fer lui-même pendant la période qui a suivi 1926. Il est difficile d'attribuer à chacun de ces facteurs l'importance qui lui revient, l'effet qu'il peut avoir sur l'ensemble de la situation.

M. BERCOVITCH: Vous connaissez le coût du déplacement d'une tonne de marchandise sur une distance d'un mille; vous connaissez cela, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Les prix de revient sont assez difficiles à établir en détail pour le chemin de fer. Ainsi, vous pouvez analyser les opérations d'un embranchement et vous assurer si vous faites un profit ou non. Dès que vous abordez la question des coûts moyens vous êtes confrontés par un problème compliqué qui vous force à faire de nombreuses suppositions; en somme, le calcul est très difficile.

M. BERCOVITCH: Et il est douteux qu'il soit exact.

M. ARMSTRONG: Il est douteux qu'il soit exact; en tout cas, il présente de grandes difficultés à moins de comparer une période à une autre. Cette comparaison vous satisfait-elle? Nous l'avons établie d'une façon très approximative pour les années 1939 et 1930.