

les documents G, H, I et J, pages 447 à 451 inclusivement. Ces documents et les articles 3, 4, 7, 8 et 9 seront encore simplifiés par les explications que fournira au Comité chacun des témoins sur les prévisions faites au cours des calculs, du chef aussi de la déposition des feuilles-sommaires des calculs de 1932.

Le comité chargé de dresser les prévisions a confié le problème des modifications matérielles à effectuer désignées à la colonne de gauche à des employés supérieurs autres que ceux qui étaient chargés des calculs. Il devient donc nécessaire d'entendre, pour désigner ces modifications d'ordre matériel, des témoins autres que ceux appelés à témoigner sur les calculs des économies désignées à la colonne de droite. C'est nécessaire parce que du chef du système de services adopté par le chemin de fer, les employés les mieux désignés pour étudier l'aspect matériel du problème furent souvent d'autres que ceux jugés les plus aptes à convertir cet aspect en dollars. Par exemple, le directeur du trafic-voyageurs qui témoigne sur les modifications éventuelles du service des trains n'est pas directement au fait de tous les aspects des dépenses à envisager dans l'exploitation des trains-voyageurs. Il établit les horaires appropriés des trains et sollicite le trafic-voyageurs. L'exploitation réelle de ces trains dépend des employés du service de la circulation. De même pour les autres services. Cette partie des témoignages est à peu près terminée. Je parle ici du côté gauche de la page 442.

D. Vous voulez dire du côté droit?—R. Non, du côté gauche, modifications d'ordre matériel.

M. Macnabb a témoigné sur le document "A". Le premier témoin, ce matin, sera M. McNeillie, disposé à terminer son témoignage sur le document "B", page 443, qui traite de la réduction approximative des train-milles (voyageurs). Il aura à fournir au Comité les renseignements nécessaires pour prouver l'existence de la dualité du service des trains-voyageurs qui, à son avis, pourrait s'éliminer. D'autres témoins vous expliqueront ensuite les résultats financiers de ces remaniements du service des voyageurs.

Le deuxième témoin sera M. E. G. O'Brien qui terminera son témoignage sur les réductions des train-milles (marchandises) et des wagon-milles (marchandises) qui apparaissent au document "C", page 444.

Le document "D" de la page 445 est une simple liste des endroits où il est possible d'économiser aux stations, parcs et têtes de lignes. Personne ne témoignera sur ce document.

M. Pyne a déjà témoigné sur le double emploi des usines de locomotives et wagons, établi au document "E", page 446. Le troisième témoin à entendre encore sera M. H. J. Humphrey, vice-président et gérant général des lignes de l'Est, qui traitera du document "F", page 447, et expliquera la comparaison entre le service de surveillance nécessaire à une administration unifiée et celle de deux chemins de fer concurrents. Et ce sera la fin des témoignages sur les modifications d'ordre matériel désignées à la colonne de gauche, et on aura ainsi préparé les voies à l'étude des détails apportés à l'appui des chiffres de la colonne de droite.

M. Jefferson a témoigné, l'autre jour, sur l'article 1 de la colonne de droite et vous a expliqué l'augmentation des recettes d'exploitation devant résulter de l'unification au regard de l'exploitation concurrente de chemins de fer isolés. Les détails sur cet article apparaissent au document "G" de la page 447. Quand il reviendra pour traiter des économies dans les frais de transport, document "H", il traitera d'article d'importance moindre négligés lors de son premier témoignage.

L'article principal des économies,—article 2,—traite d'une économie approximative de \$64,268,000 dans les frais d'exploitation. On propose de faire témoigner cinq personnes à ce sujet. Un sommaire de cet article désigné comme document "H" apparaît à la page 448 et s'appuie sur sept états que l'on trouve aux pages 449 à 452.