

D. Mais votre estimation ne tient pas compte de tout cela?—R. Ah, oui, au contraire. Il faudrait tenir compte du nombre de tonnes brutes à manutentionner. En certains cas, ce facteur est négligeable quand il y a en circulation deux trains légers parallèles avec bien peu de tonnage à transporter.

D. Ces chiffres étaient-ils basés sur le tonnage effectif d'une certaine période d'années avant cela, sur le tonnage effectivement transporté?—R. Ils étaient basés sur le tonnage de 1930, effectivement, alors que le tonnage constituait un facteur, mais le tonnage n'était pas compris dans chacun de ces item. Quand nous avons fait cette estimation nous avons ce tonnage, du moins en tant que nos propres lignes étaient concernées, et il nous fallait utiliser les meilleures sources d'information pour ce qui est du National-Canadien.

D. Ce n'est pas une forte garantie d'exactitude?—R. Vu certaines fluctuations, ces chiffres pourraient ne pas être exacts en certains cas, mais pour les fins d'estimation nous avons des renseignements assez sûrs, les meilleurs que nous puissions obtenir dans le temps.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Mais dans cet état ne donnez-vous pas le tonnage à détourner?—R. L'estimation portait sur l'effet du détournement ainsi que sur le tonnage. Si vous prenez les détails vous verrez qu'il en a été tenu compte.

*L'hon. M. Calder:*

D. De fait, vous aviez le tonnage de 1930 exactement, pour ce qui concerne nos lignes. Vous avez fait une estimation d'après les meilleures sources d'information sur le tonnage des lignes du National-Canadien et, en groupant les résultats des deux, vous avez fait votre estimation?—R. Oui, précisément. C'est la seule base d'après laquelle nous pouvions procéder. Mais nous avons découvert des cas où il y avait d'autres facteurs. Prenez la situation entre Saint-Jean et Fredericton, il était question d'un parcours moins long. Et cela comptait pour quelque chose.

D. Vous avez ces deux tonnages et vous pouvez communiquer les renseignements si quelqu'un le désire?—R. Vous voyez cela sur ces feuilles qui ont été fournies.

*M. Biggar:*

D. Alors, tous les renseignements que vous possédez sont sur ces feuilles?—R. Non, pas tout ce que nous savons. C'est ce que nous avons inscrit, mais nous avons...

D. Je veux dire les renseignements d'après lesquels vous avez préparé votre estimation sont sur ces feuilles?—R. Oui. Mais nous avons d'autres renseignements qui ont servi à la préparation de ces feuilles, puisés dans les dossiers concernant les trains, le tonnage, et autres documents de même nature.

D. Qu'il est impossible de consulter maintenant?—R. Nous détruisons nos dossiers après une période de six ans.

D. Quelle est toute cette documentation que vous avez apportée?—R. Je vous avait dit que je ferais un effort pour trouver les milliers de feuilles qu'il a fallu consulter pour arriver à réduire le nombre des wagons requis pour la manutention des marchandises. Voilà le nombre de feuilles concernant cet aspect particulier de la question. Maintenant, il n'est pas très certain que les feuilles des expéditeurs de trains et les feuilles du tonnage soient encore dans nos voûtes, car c'est la coutume du chemin de fer de détruire les dossiers après six ans. Cette coutume est conforme à une décision de la Commission des chemins de fer.

D. Alors vous déclarez que ces chiffres de la page 444, à l'item n° 5, sont des chiffres auxquels vous êtes arrivé à la suite d'une série de calculs basés sur les renseignements puisés dans les rapports réguliers de routine qui émanaient de temps à autre des régions en question?—R. C'est bien cela.