

gnements et je me suis informé de la manière dont le travail a été fait. On s'est basé sur les parcours à abandonner. On a d'abord pris tous les trains des deux réseaux de l'Atlantique au Pacifique et on a calculé, avec toute la précision possible, ce qu'une gérance unifiée pourrait faire pour faire disparaître des trains.

D. Pourriez-vous, d'après les papiers et autres documents que vous avez examinés, nous dire jusqu'à quel point on a tenu compte des besoins du public et on s'est efforcé de garder au public le même genre de service dont il jouit aujourd'hui?—R. Oui. On a tâché de laisser partout un service satisfaisant. On a surtout cherché à supprimer les services doubles. On a tenu compte des services doubles entre Montréal et Toronto, Montréal et Québec et Ottawa et Toronto. Ces services furent mis en commun par la suite. Comme je l'ai dit, ils sont allés d'un bout à l'autre du Canada et ont cherché à supprimer le plus de trains possible sans trop nuire au public.

D. Voulez-vous nous dire quelle est la différence dans le service des voyageurs entre un train-mille et un wagon-mille? Quels calculs faites-vous pour arriver à ces chiffres?—R. Voici. Supposons, par exemple que la distance de Montréal à Ottawa soit de 100 milles,—ce n'est pas exact—supposons aussi que les deux compagnies aient une égale distance de 100 milles à parcourir et que chacune ait un train de 10 wagons. Le parcours sera donc de 200 milles pour les deux trains. Le nombre de wagon-milles sera donc de 10 fois 200, ou 2,000 wagon-milles.

D. Avez-vous basé vos calculs sur le nombre exact de wagons par train ou sur un nombre estimatif?—R. Sur le nombre exact de wagons par train. Si l'on supprime un train on supprime 100 train-milles et 1,000 wagon-milles. Si l'on enlève un train et que pour compenser il faille ajouter deux wagons à un autre train on enlève alors 100 train-milles et 800 wagon-milles.

*L'hon. M. McRae:*

D. Pour fins de calculs, ne faudrait-il pas moins de wagons pour un seul train qu'il n'en faut pour faire marcher deux trains?—R. C'est ce que nous espérons.

D. Mais vous n'en avez pas tenu compte?—R. Non. Si avec deux trains, il nous faut quatre ou cinq wagons-lits par train, il n'y a pas de doute qu'avec le nombre de voyageurs qu'il y a à certains jours il nous serait possible d'en supprimer quelques-uns.

*M. Biggar:*

D. Vous dites que vous n'en avez pas tenu compte?—R. Non.

D. Ce serait assez difficile, je suppose, d'en tenir compte parce que tout dépend des variations journalières dans le nombre des voyageurs?—R. C'est juste.

*L'hon. M. Calder:*

D. Ceci comprend-il les wagons-messageries et les wagons-poste?—R. Oui, tous les wagons du train.

*M. Biggar:*

D. Il ne vous arriverait pas souvent d'avoir à mettre dans un train deux ou plusieurs wagons-poste ou wagons-messageries?—R. Le nombre en serait réduit.

D. Pensez-vous que la réduction du nombre des wagons-poste et des wagons-messageries serait considérable?—R. Je ne saurais le dire.

D. Il faudrait demander à quelqu'un d'autre des détails sur cette question?—R. Oui.

[M. R. G. McNeillie.]