

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faudra une somme énorme de détails pour y arriver.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Mais la répartition a été opérée en détails.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas d'objection si vous voulez prolonger la séance.

Le TÉMOIN: Je vais vous donner *grosso modo* notre façon d'y arriver. Nous avons voulu examiner les dossiers pour savoir quel parcours à vide était impliqué sur la ligne du Pacifique-Canadien dans le cas d'un wagon remorqué du point où il devient vide jusqu'au point de bifurcation. Nous n'avions pas les renseignements concernant le National-Canadien, mais nous savions qu'il y avait un plus grand nombre de wagons du Pacifique-Canadien sur la ligne du National-Canadien que de wagons du National-Canadien sur la ligne du Pacifique-Canadien et nous avons supposé que le parcours serait à peu près le même bien que nous fussions convaincus qu'en moyenne leur roulement à vide couvrirait une plus forte distance que sur notre ligne. C'était un calcul précis en tant que le Pacifique-Canadien est concerné et une simple estimation, après avoir pris en considération tous les faits connus, pour ce qui concernait le National-Canadien. Les deux ont été pris en bloc.

D. Pourriez-vous nous dire à peu près combien de ces 90,000 et 4,100,000 étaient imputables au nombre de wagons américains retournés et de wagons canadiens vides remorqués aux points de chargement. Vous pouvez répondre plus tard si vous voulez.—R. J'ai ici quelques détails si vous les désirez.

D. Maintenant, procédez avec les points généraux. Vous en êtes au n° 5 maintenant.—“Réacheminement du trafic de marchandises”. L'exemple que nous avons donné relativement au mouvement du trafic entre états de Coteau-Junction à Wells-River, par Montréal et Farnham, comparé au mouvement direct de Coteau-Junction à White-River, est un exemple des économies découlant du réacheminement du trafic. Notre étude en comprend bien d'autres. Nous avons étudié les situations individuellement et envisagé tous les renseignements de manière à pouvoir calculer les économies qui pourraient résulter du réacheminement du trafic.

L'hon. M. Dandurand:

D. Relativement aux 5,000 milles de lignes qui devaient être abandonnés? —R. Le réacheminement du trafic n'a pas d'effet sur l'abandon,—ou plutôt l'abandon des lignes n'a pas beaucoup d'effet sur le réacheminement du trafic sauf en ce qui concerne la rampe.

Mais là où nous avons pris le trafic nous avons supposé que si la ligne disparaissait, ce trafic, ou ce nombre de wagons, se trouvait effectivement transféré à la ligne retenue de sorte qu'il s'ensuivait une augmentation du nombre de train-milles et de wagon-milles sur la ligne retenue, ce qui réduisait, par conséquent, dans une mesure correspondante l'importance des économies à effectuer par le réacheminement général du trafic.

D. Mais si les lignes n'étaient pas abandonnées, les chiffres seraient bien différents?—R. On a calculé que même sans l'abandon de lignes ces chiffres relatifs au réacheminement du trafic seraient quelque peu plus élevés qu'ils ne le sont présentement. Un exemple éclaircira la chose. La ligne de Saint-Jean à Montréal est courte, mais si le trafic qui passe sur la ligne transcontinentale du National-Canadien de Saint-Jean et Moncton à Diamond-Junction, était transféré à la ligne du Pacifique-Canadien, il y aurait une légère augmentation du nombre de train-milles et une augmentation du nombre de wagon-milles. Le wagon individuel roule sur une distance plus courte mais à cause du fait que les convois sont plus courts, il y a plus de train-milles.