

fut réduit à un train,—en d'autres termes, le service fut réduit de moitié à l'époque où l'accord comportant la mise en commun fut mis en vigueur. Maintenant, ces trains comprennent parfois trois ou quatre sections.

M. SANDERSON: D'Ottawa à Toronto, par exemple?

M. ARMSTRONG: Oui, et de Montréal à Toronto, aussi.

M. SANDERSON: Et de Montréal à Toronto.

M. SHAW: Prenez le cas où le Pacifique-Canadien a abandonné une voie longeant celle des Chemins de fer Nationaux. Je songe à la ligne de Red-Deer, Alberta, à Rocky-Mountain-House, qui dessert une zone houillère. Est-ce que le Pacifique-Canadien utilisera la voie des Chemins de fer Nationaux pour les fins de son trafic?

M. ARMSTRONG: Dans ce cas particulier, le Pacifique-Canadien n'a pas l'intention de prendre des droits de passage sur la voie des Chemins de fer Nationaux. J'aurais dû dire que les abandons de ligne sont de deux catégories différentes. Dans un cas, le chemin de fer qui abandonne une ligne obtient un droit de passage sur la ligne parallèle. Dans l'autre, le chemin de fer qui abandonne la ligne, se retire complètement du territoire desservi et le laisse à son concurrent. L'abandon de la voie ferrée de Red-Deer à Rocky-Mountain-House appartient à la seconde catégorie. Le Pacifique-Canadien se retirerait complètement du territoire desservi par sa ligne.

M. MAYBANK: Pour ce qui concerne l'autre cas, est-ce une question d'accord? La question n'est-elle pas plutôt laissée à la discrétion de la Commission des transports ou des deux réseaux; n'est-ce pas vrai?

M. ARMSTRONG: C'est vrai. Les chemins de fer confèrent ensemble et conviennent qu'ils peuvent réaliser une économie. Ils s'adressent à la Commission pour se faire autoriser à désaffecter telle ou telle ligne si l'intérêt public le permet et celle-ci rend sa décision après avoir pris en considération et l'intérêt public et l'économie réalisable.

M. MAYBANK: Je suppose que le service du contentieux ou le service des statistiques ou quelque autre service du chemin de fer cherchent à se former une assez bonne idée de la quantité de trafic au pays et de sa provenance. Ils surveillent toujours ces possibilités. Pouvez-vous dire combien de milles de trafic-voyageurs tiennent aux départements de militaires? Avez-vous des renseignements à ce sujet?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur, nous n'avons pas de données ici.

M. MAYBANK: Voici où je veux en venir—je me préoccupe fort peu de la manière dont la chose est mesurée—voici, dis-je, où je veux en venir: obtenez-vous votre part de ce commerce du gouvernement ou est-ce le Pacifique-Canadien qui obtient la part du lion?

M. ARMSTRONG: Je dirais que nous voulons en obtenir autant que nous pouvons.

M. MAYBANK: Vous avez probablement raison, mais ce n'est pas une réponse à ma question. Vous savez à quel chiffre s'établit le trafic en question ou vous pouvez vous en enquérir. Or, je veux savoir si le Pacifique-Canadien dans les efforts qu'il déploie pour obtenir le commerce vous donne le pion, à vous qui, je crois, comptez un peu, particulièrement dans un cas comme celui-ci, vous faire donner le commerce.

M. HUNGERFORD: Vu les nombreux facteurs variables qui s'y rattachent, il est très difficile de répondre à cette question, monsieur Maybank. Je ne crois pas qu'il soit possible de vous donner une réponse précise à ce sujet.

M. MAYBANK: Je le pense. Il me semblait que nous ne pouvions être très précis sur ce point quand j'ai posé la question, mais je tiens à me rapprocher autant que possible de l'exactitude, car je veux vous dire bien franchement qu'il y a beaucoup de plaintes à ce sujet. Il m'arrive parfois de pouvoir aller aux