

plus facile de suivre les témoins sur des sujets particuliers si M. Leslie indiquait l'orientation à donner à leurs dépositions. Donc, si le Comité y consent, nous entendrons M. Leslie tout de suite sur l'orientation à donner aux dépositions des autres témoins sur la question.

E. A. LESLIE est appelé.

*M. Biggar:*

D. Voulez-vous dire au Comité quelle situation vous occupez au Pacifique-Canadien et comment vous en venez à traiter de cette question particulière?—R. Je suis contrôleur au Pacifique-Canadien.

D. Depuis...?—R. Depuis trois ans.

D. Et auparavant?—R. Je suis entré d'abord au Pacifique-Canadien en 1913, puis après avoir passé quelque temps au collège et outre-mer, je suis devenu employé permanent en 1919; depuis, j'y ai servi continuellement, soit à l'exploitation, soit à la comptabilité.

D. Quelles étaient vos fonctions en 1931 et 1932?—R. Celles de contrôleur adjoint.

D. Vous avez devant vous, je crois, un mémoire sur la façon dont les témoins qui vous suivront doivent traiter l'estimation, Pièce n° 49?—R. Oui, monsieur.

D. Vous nous reportez à la Pièce 49 de la page 442 des délibérations, n'est-ce pas?—R. Si tous se reportent à la page 442, il deviendra plus facile de me suivre.

D. Oui?—R. Pour aider le Comité à comprendre le procédé du Pacifique-Canadien pour présenter cette documentation destinée à étayer l'estimation d'une économie de \$75,373,000 à effectuer par l'administration unifiée des chemins de fer, on a jugé à propos de rappeler brièvement les témoignages déjà entendus sur les détails de ce calcul et d'attirer l'attention sur les témoignages de ceux qui vont se succéder devant vous. Le sommaire des économies à effectuer se trouve page 442 du dossier. A noter qu'à la colonne de gauche de cet état on donne un aperçu des prévisions effectuées et des principales modifications matérielles possibles à envisager. Il en serait comme suit,—j'ai suggéré la lecture de la première colonne:

Si l'unification complète doit prendre cinq ans, de grosses économies sont possibles immédiatement.

Tous les calculs reposent sur l'année 1930, dernière année sur laquelle nous possédons des données complètes. Les tableaux présument que l'unification est à ce moment complétée.

L'unification comprendra:

L'abandon de 5,051 milles de voies.....	Document "A"
L'économie de 7,574,545 train-milles (voyageurs)	
L'économie de 51,793,173 voiture-milles (voyageurs) .....	Document "B"
L'économie de 5,301,323 train-milles (marchandises) et train-milles (mixte). Economie de 67,157,402 wagon-milles (marchandises) .....	Document "C"
Consolidation de stations, parcs et têtes de lignes.....	Document "D"
Consolidation d'ateliers de locomotives et de wagons...	Document "E"
Consolidation des services de surveillance.....	Document "F"

Les documents "A" à "F" apparaissent aux pages 443 à 447 inclusivement; de plus amples détails sur le document "A" sont aux pages 453 à 458 inclusivement.

A la colonne de droite, page 442, se trouve un sommaire du gain net en dollars s'élevant à \$75,373,000, généralement considérés comme constituant les économies d'une administration unifiée. Les articles 1, 2, 5 et 6 sont étayés par