

Pacifique-Canadien à Saint-Jean, Mégantic et Montréal. Cela comportait une réduction du total de nos économies, parce que ce trafic devait ou suivre cette route par Saint-Jean-Fredericton ou suivre, si cette ligne du Transcontinentale-National était supprimée, la route de Moncton ou du Pacifique-Canadien. De ces deux routes, celle du Pacifique-Canadien par Saint-Jean, Mégantic et Montréal, était meilleur marché. Mais il en coûte encore un peu plus que pour le mouvement de ce trafic par le Transcontinental-National, Saint-Jean-McGivney-Diamond-Junction.

*L'hon. M. McRae:*

D. Pourquoi cela? Le parcours n'est pas si long.—R. Oui. Mais vous avez une augmentation en train-milles, parce que vous avez deux trains couvrant une distance plus courte. Et dans le rapport vous noterez que tout en ayant une augmentation en train-milles il y a une diminution en wagon-milles, à cause de la distance plus courte.

D. Cela est en faveur du Transcontinental actuel dans cette section?—R. Oui. Mais cette partie de l'étude que j'ai eue à faire ne portait pas sur la question de savoir si cette ligne devait être retenue. On m'a passé la chose comme un fait et j'avais ces deux lignes qui restaient et je devais calculer ce que cela devrait coûter.

*L'hon. M. Parent:*

D. En d'autres mots, en tant que vous êtes concerné, vous n'avez eu rien à faire avec la question de l'abandon des lignes?—R. Non. Cela est une question d'administration. Il y a beaucoup d'autres dépenses outre celles des trains qui entrent en ligne de compte.

D. Vous avez fait vos calculs en supposant que la ligne disparaîtrait et que cela aboutirait à une certaine situation?—R. Oui.

*M. Biggar:*

D. Nous allons parcourir ce document que vous m'avez passé...

L'hon. M. McRAE: Puis-je poser quelques questions à M. O'Brien?

M. BIGGAR: J'en ai encore beaucoup à dire à ce sujet. J'allais référer au document parce qu'il faudra communiquer au Comité ce que sont les divers item à mesure que nous procédons. Mais on ferait mieux de joindre le document aux pièces afin qu'il puisse être imprimé et que nous comprenions ce dont nous parlons. Ce sera la Pièce 52.

(Le document montrant les détails de la réduction du nombre de train-milles (marchandises), train-milles (mixte) et autres train-milles et de wagon-milles (marchandises) découlant du réacheminement du trafic (item 5, page 444 du compte rendu), est déposé et marqué Pièce 52.)

M. O'Brien vient de traiter du premier item, endroits de la Nouvelle-Ecosse à Montréal et à l'ouest. Colonne 1, train-milles (marchandises), train-milles (mixte) et autres train-milles, crédit 43,200 wagon-milles (marchandises). L'autre colonne donne 799,200 wagons-milles (marchandises).

D. Avant de laisser ce premier item, voudriez-vous nous dire, monsieur O'Brien,—peut-être c'est aller au-devant de la question du sénateur McRae,—combien de tonnes vous avez supposées pour les fin de ce calcul?—R. Pour ce qui concerne le tonnage qui n'était pas très défini, nous avons tablé sur un demi-train par jour. Connaissant le tonnage des trains,—je n'ai pas les détails du tonnage,—mais nous sommes arrivés à un demi-train par jour.

D. Vous devez avoir le tonnage quelque part, n'est-ce pas?—R. Nous avons le tonnage qui, avons-nous supposé, pouvait être remorqué. Mais je doute si j'ai bien maintenant les détails de ce tonnage. En procédant au calcul de ces

[M. E. G. O'Brien.]