

*M. Biggar:*

D. Très bien.—R. Il ne reste à étudier qu'un aspect du retour des wagons aux points de chargement. C'est celui des wagons à diriger aux endroits où il y a pénurie de wagons. On résoudrait ce problème de la même façon que celui des wagons chargés.

D. Pourriez-vous donner un exemple de cette façon en comparant ce que serait la situation sans l'unification avec la situation actuelle à ce sujet?—R. L'exemple le plus frappant serait celui des wagons vides au Nouveau-Brunswick,—à n'importe quel endroit ici (il indique sur la carte). Supposons que le National-Canadien ait des chargements à prendre aux papeteries de Dalhousie. Il se trouve des wagons du Pacifique-Canadien dans le voisinage. Il faudrait au National-Canadien charger ses wagons et les diriger sur Montréal ou, sans l'unification les diriger sur le point de raccordement du Pacifique-Canadien le plus rapproché. Si le National-Canadien avait présentement un wagon à Saint-Jean et si le trafic vers l'Ouest était léger, ce wagon serait retourné par la route la plus courte, alors que dans la situation présente il faut le diriger quelque part ici (il indique sur la carte).

*L'hon. M. Robinson:*

D. De quel wagon parlez-vous?—R. D'un wagon vide, d'un wagon du National-Canadien dont on n'a que faire à Saint-Jean. Si l'on a un excédent de wagons vides et qu'on désire les retourner dans la direction de l'ouest, il faut les faire passer quelque part ici.

D. Où?—R. De Saint-Jean à Edmundson ou à Campbellton pour les diriger sur Montréal, puis un peu plus à l'ouest à un point de chargement où il y a pénurie de wagons vides. Par l'unification ces wagons suivraient tout naturellement l'itinéraire le plus court et le moins coûteux.

D. Où il y a un service de trains réguliers?—R. Où il y a un service de trains réguliers on profite de la direction du tonnage.

D. Là où existe un service de trains réguliers sur la ligne du National-Canadien, on pourrait, je suppose, ajouter quelques wagons sans frais supplémentaires?—R. Sur cette route?

D. Sur n'importe quelle route.—R. Cela peut arriver en certaines circonstances, mais vous avez toujours des frais d'usure du wagon et vous constatez souvent que vous avez du charbon à destination de l'Ouest quand vous avez ici vos trains au complet et qu'il vous faut encore voir au roulement des wagons vides dans la direction du tonnage.

D. Mais quand les trains suivent un horaire régulier les frais n'excèdent pas ceux de l'usure.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le mouvement de ces wagons coûte de l'argent.

*L'hon. M. McRae:*

D. Monsieur O'Brien, actuellement, le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien, renvoie ses wagons respectivement au point de bifurcation le plus rapproché pour livraison, sans se soucier de l'efficacité ou du besoin des wagons retournés?—R. Sans se soucier du besoin...

D. De sorte que si ce wagon que vous avez à Saint-Jean est requis à Montréal, il faudra le remorquer jusqu'à Montréal?—R. Précisément.

L'hon. M. DANDURAND: S'il n'y a pas de marchandises à transporter.

*M. Biggar:*

D. Les trois derniers articles que vous avez discutés sont tous compris sous le n° 4 des items rapportés au document C, page 444, n'est-ce pas?—R. La manutention de tous les wagons vides serait compris dans cet item.

D. Le moment serait-il propice d'expliquer le détail des 90,000 et 4,100,000, ou préférez-vous le faire plus tard quand vous arriverez aux détails?

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