

pas sur quoi la Commission s'est appuyée pour faire ce calcul. Tout ce que je prétends, c'est qu'il y a quelque chose d'étonnant soit dans l'élément temps qui joue dans leur calcul des frais variables, ou encore, dans le nombre d'hommes qui seront mis à pied, si l'on doit croire ce chiffre de 10 millions de dollars en frais de main-d'œuvre. Il y a une autre catégorie et c'est le coût du combustible.

Le Pacifique-Canadien prétend que les frais variables pour le combustible pendant l'année 1964 étaient de \$1,226,439. Ces chiffres sont basés sur le nombre de milles parcourus par une unité diesel sur le *Dominion*. En contre-interrogatoire, on a établi que la consommation de combustible variait conformément à d'autres éléments comme le poids du train et sa vitesse. Dans le témoignage portant sur cet élément de frais, on n'a pas donné de poids. Je prétends que c'est une méthode inadmissible d'établir le prix de revient, particulièrement dans le cas du service voyageur—ce calcul du coût du combustible basé sur le nombre de milles parcourus par le diesel. Le coût du combustible diesel variera évidemment avec le poids du train, sa longueur, sa vitesse et non pas seulement par le nombre de milles que le train a parcourus.

Une autre catégorie est celle des frais de gares. Le Pacifique-Canadien allègue à ce titre des frais variables de \$425,579. On arrive au coût en chargeant au revenu voyageur du *Dominion* la moyenne du coût des gares par dollar de revenu voyageur. C'est une curieuse façon de déterminer le prix de revient. Et le Pacifique-Canadien peut inventer les plus curieuses méthodes d'établir un prix de revient. A la page 5226:

M. Mauro: Donc, d'après votre déposition, il y a un rapport direct entre le montant qu'on paie le billet et les frais de la gare?

R. Non, il n'y a pas de rapport direct. J'ai utilisé le revenu—le revenu voyageur. Certains des frais de gares sont en rapport avec les revenus—la vente des billets et les fonctions semblables...»

A la page 5227:

D. Les lundi, mardi, mercredi et jeudi, vous vendez des billets à tarifs réduits, n'est-ce pas?

R. Oui.

D. Ainsi, tous les jours sauf les vendredi et les dimanche, vous vendez des billets à tarifs réduits. Les frais de vente de ces billets n'augmentent pourtant pas les vendredi et les dimanche simplement parce que les tarifs augmentent?

R. Non, ils n'augmentent pas. Évidemment, si nous faisons la même chose pour tous les trains que nous exploitons, il n'y aura pas une grande différence.

Vous voyez ce que faisait le Pacifique-Canadien. La façon d'arriver à cette somme de \$450,000 c'était de prendre l'ensemble des frais de la gare et de l'attribuer selon le revenu de la vente des billets. Évidemment, les frais de la gare ne changent pas avec le changement des prix du billet. Ils changeront pour différentes raisons, pour différents facteurs et j'illustre mon point en mentionnant les jours où les billets sont vendus un peu moins cher. Des frais diminuent-ils? Évidemment pas. Les jours où les billets coûtent un peu plus cher, les frais augmentent-ils? Évidemment pas.

Je ne prétends pas que si une méthode appropriée était utilisée, nous n'en arriverions pas aux mêmes chiffres; mais ce que nous avons prouvé à la Commission, c'est qu'il y a des techniques fort peu rassurantes d'établir le prix de revient.