

L'hon. M. DANDURAND: J'apprends que le National-Canadien peut dresser une carte à cette échelle.

L'hon. M. McRAE: On a proposé de répartir ces voies par provinces; l'un des départements pourrait ensuite y faire le tracé très rapidement.

L'hon. M. DANDURAND: On pourrait faire la même chose sur la grande carte.

L'hon. M. MORAUD: L'idée est bonne de faire le tracé par provinces, même s'il doit apparaître sur la grande carte.

L'hon. M. BLACK: M. le président, si l'on doit effectuer ce travail, il faudrait avoir une carte d'ensemble qui indiquerait la liaison entre les provinces.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): il vaudrait peut-être mieux poursuivre l'interrogatoire du témoin en attendant de donner suite à la proposition relative à la carte.

M. BIGGAR: Avant d'interroger M. McNeillie, je dois dire que l'on m'a prié d'esquisser la nature des témoignages que M. McNeillie et les autres témoins se proposent de rendre. A commencer par M. Macnabb, témoin d'hier, et jusqu'à M. Jefferson qui sera le troisième ou quatrième témoin à entendre, tous les témoignages viseront l'économie physique plutôt que l'économie en espèces; puis un témoin subséquent traitera de l'économie physique au point de vue financier.

D. Monsieur McNeillie, nous parlions hier après-midi des modifications à apporter au calcul approximatif de 7 millions et demi de train-milles (voyageurs), chiffre constituant l'un des items de l'estimation et qui apparaît au document B, page 443 des délibérations. Voulez-vous dire clairement au Comité ce que vous en savez et dans quelle mesure ce chiffre de 7,574,454 milles train-voyageurs doit être modifié?

L'hon. M. DANDURAND: Je tiens à prévenir le témoin qu'il nous faudra savoir sur quelles voies cette économie devra s'effectuer. Il nous faut des renseignements détaillés et non généraux.

Le TÉMOIN: Cette question des estimations est assez compliquée. J'ai déclaré en toute franchise hier que les données approximatives de 1930 étaient de 20 p. 100 trop élevées.

*M. Biggar:*

D. Vous voulez parler des données de 1932?—R. Oui, pour l'année 1930, et j'ai dit qu'elles dépassaient de 20 p. 100 la situation réelle. Je constate, en sus, que les conditions du trafic-voyageurs au pays se sont modifiées assez souvent de façon permanente. De plus, les deux compagnies ont effectué des économies indépendantes qui réagissent sur les économies futures. Pour cette raison,—et je veux qu'on me comprenne bien,—je crois aujourd'hui que dans des conditions normales de transport au Canada les données approximatives sur les économies à effectuer sur le trafic-voyageurs devraient être fixées à 4 millions et demi de milles-train de voyageurs au lieu de 7 millions et demi, chiffre inclus dans le calcul approximatif d'une économie de \$75,000,000. J'ai voulu établir des données plutôt restreintes, or je les crois trop restreintes.

D. Sur quoi vous êtes-vous guidé et comment y êtes-vous arrivé?—R. Mes données ne comprennent pas le nombre de milles utilisés en commun. En présentant une estimation de \$75,000,000 d'économie, sir Edward Beatty négligeait les économies effectuées depuis la coopération. Et alors le chiffre de 7 millions et demi utilisé pour 1930 ne tenait pas compte du million de milles environ réduit du chef de l'exploitation en commun.

D. C'est ce million de milles déjà économisé par l'exploitation en commun effectuée par coopération?—R. Oui. De même, ma donnée actuelle de 4 millions et demi ne tient pas compte de ce million.

[M. R. G. McNeillie.]