

E. G. O'BRIEN (reprise de l'interrogatoire).

*M. Biggar:*

D. Monsieur O'Brien, vous désirez ajouter quelque chose à la discussion de ce matin. D'une manière générale, vous avez déjà préparé l'état que nous vous avons demandé?—R. Oui, quant à l'étude de 1930 et ses détails. Je pourrais vous faire une étude générale, une estimation l'appelleriez-vous, des changements qui seraient effectués, en réponse à la question de ce matin.

*L'hon. M. Horsey:*

D. A la question relative au réacheminement?—R. A la question du réacheminement, relativement à l'abandon de certaines lignes. Je puis vous donner quelques renseignements à ce sujet. Nous parlions d'une façon générale de la manière dont ces calculs ont été faits. L'état que vous avez maintenant est un sommaire qui va avec l'item n° 5.

*M. Biggar:*

D. Ce sont les détails, en tant que le territoire est concerné, des item constituant le total donné sous l'item n° 5, à la page 444?—R. Oui.

D. Pouvez-vous nous dire comment on est arrivé à ces chiffres?—R. Désirez-vous les détails relatifs à ces chiffres contenus dans le nouvel état?

D. Je crains qu'il nous faudra en avoir les détails tôt ou tard.—R. Prenons-nous le premier?

D. Je me demande si les membres du Comité peuvent suivre ce que vous dites sans avoir devant eux une copie de ces chiffres. Croyez-vous pouvoir nous donner ces détails d'une façon intelligible sans que nous ayons besoin d'avoir devant nous les chiffres dont vous allez nous entretenir?—R. Je puis faire un effort pour vous les expliquer sur la carte. Cela serait peut-être mieux compris. C'est la seule manière de procéder si je puis faire une proposition. Le premier item que nous avons ici sur cette feuille des détails ou du sommaire est le mouvement du trafic provenant d'endroits de la Nouvelle-Ecosse à destination de Montréal et de l'Ouest. Vous noterez que nous assumons un débit ou montrons une augmentation du parcours. Ce n'est pas une économie, c'est une augmentation pour contre-balancer l'autre économie.

*L'hon. M. Parent:*

D. Quand vous parlez des Maritimes à Montréal, oubliez-vous Québec complètement?—R. Non. Il s'agit ici du trafic d'entier parcours de la Nouvelle-Ecosse au fleuve Saint-Laurent.

D. Québec n'est pas loin du fleuve Saint-Laurent?—R. La question générale est celle du mouvement du trafic. Si vous me le permettez, je vais vous expliquer pourquoi nous avons assumé une perte dans notre estimation, c'est-à-dire pourquoi nous avons réduit notre estimation sous le rapport de ce mouvement de la Nouvelle-Ecosse à Montréal. Nous savions quel trafic provenait de Saint-Jean. Nous avons pris les renseignements que nous avons pu obtenir quant au mouvement de Sydney et Halifax et tenté de faire, à même les renseignements obtenus de nos gens de l'endroit, une estimation du tonnage approximatif et cherché ensuite à trouver combien de trains étaient en service, et nous sommes arrivés à une estimation raisonnable. Et nous avons supposé que si cette ligne (montrant sur la carte) n'était pas exploitée, il y aurait encore un train sur l'Intercolonial entre Moncton, Campbellton et Montréal. Mais cette ligne de Moncton-Edmundston à Diamond-Junction ne serait pas disponible. Et afin de tirer profit autant que possible des deux lignes restantes, celles de Campbellton et celle de Mégantic, nous avons supposé qu'une partie du trafic passant par le Transcontinental-National et Edmundston serait détournée en faveur de la ligne du