

L'hon. M. Buchanan:

D. Tous les chemins de fer sont-ils compris?—R. Les deux chemins de fer seulement.

L'hon. M. McRae:

D. Quels furent les chiffres globaux pour les deux chemins de fer? L'écart entre les deux n'est pas aussi considérable que les frais de retour des wagons vides. Quel fut ce chiffre?—R. Voulez-vous parler du nombre de milles parcourus par les wagons vides ou les frais de retenue par jour?

D. Tout ce qui s'est déboursé par les deux chemins de fer.—R. Le Pacifique-Canadien a encaissé \$567,696 et versé au National-Canadien \$447,523.

D. Soit un million de dollars?—R. Environ un million de dollars.

Le très hon. M. Meighen:

D. Si je comprends, ce chiffre ne représente pas nécessairement les économies à effectuer. Si je vous suis bien, la situation est celle-ci: entre les chemins de fer américains et canadiens vos économies consistent en un itinéraire plus court du retour des wagons parce qu'il est possible d'atteindre un point de raccordement plus rapproché. Avec deux chemins de fer indépendants, chacun d'eux doit retourner à son propre point de départ, alors qu'avec l'unification le point le plus rapproché peut s'atteindre sur l'un ou l'autre chemin.—R. Oui, monsieur.

D. Mais en ce qui vous regarde—la nécessité de retour disparaît, et en conséquence vous tirez un meilleur usage de tout votre roulant, d'où moindre nécessité d'un roulant considérable et moins de déboursés globaux pour la manutention de ce roulant.—R. Sous une administration unifiée.

D. Selon ma manière à moi de développer votre argumentation?—R. Oui, et comme nous voyons l'entreprise, il serait impossible d'atteindre ce but sous le régime de la concurrence, compte non tenu des accords de coopération.

M. Biggar:

D. Voulez-vous poursuivre? Vous avez épuisé le sujet du renvoi des wagons par les deux compagnies. Passez à autre chose.

L'hon. M. Moraud:

D. Vous êtes absolument persuadé de l'impossibilité d'atteindre un tel résultat autrement que par l'unification?—R. Je suis absolument certain de son impossibilité non seulement d'après ma propre expérience mais d'après celle des chemins de fer américains qui ont cherché à créer un régime à cette fin et n'y ont pas réussi malgré la bonne volonté entière et unanime de tous les chemins de fer intéressés.

L'hon. M. McRae:

D. Le chiffre global de \$1,000,000 en frais de retour pour les deux compagnies canadiennes diminuerait considérablement avec l'unification?—R. Il ne serait plus question de comptabilité. Présentement les deux compagnies échangent leurs bilans.

L'hon. M. Calder:

D. Les frais de retour comprennent aussi ceux du transport des wagons mêmes?—R. Vous revenez là à notre point de départ. Le retour des wagons est l'élément économique de l'unification traité à la page 444: "Nouvel itinéraire des wagons des chemins de fer des Etats-Unis qui retournent aux lignes qui les possèdent et des wagons canadiens vides retournés aux points de chargement."