

Pacifique-Canadien?—R. Nous savions tout sur les wagon-milles les train-milles et les tonne-milles, et comment ces renseignements pouvaient s'appliquer à l'étude particulière que nous poursuivions à l'époque. Nous avions des données certaines.

D. Voulez-vous continuer dans cette voie et nous dire comment vous avez recueilli les données de la page 444?—R. Dès l'organisation de notre travail, nous avons cherché le nombre de train-milles des lignes abandonnées. Ce fut un examen spécial. On nous a fourni un tableau des lignes que l'on avait résolu ou que l'on se proposait d'abandonner; nous pouvions donc faire une étude définitive du nombre de train-milles (mixte) qui entrent dans le cadre de cet examen sur ces lignes. Nous avons les horaires des employés et le dépliant des chemins de fer Nationaux qui renseigne sur les trains de voyageurs et nous dit s'ils sont mixtes ou pour voyageurs seulement. Puis nous avons les tableaux des heures de travail qui servent de guides pour le nombre de train-milles; enfin des opuscules sur les trains rapides de marchandises. Pour les lignes abandonnées on retranche les train-milles là où les trains ne fonctionnent plus, mais le trafic de ces lignes doit passer aux lignes conservées, ce qui grossit le nombre de train-milles des lignes conservées, et l'on a tenu compte de cela pour les lignes abandonnées.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Cette étude de votre part couvrait-elle l'ensemble des 5,000 milles censés être abandonnés?—R. Elle visait absolument l'ensemble des milles censés être abandonnés.

*M. Biggar:*

D. Vous présumiez l'abandon des 5,000 milles?—R. Pour cet abandon, notre calcul ne dérangerait que les chiffres sur les train-milles (mixte) et de marchandises sur les lignes abandonnées.

D. En effet, mais vous nous parlez présentement de la façon dont vous êtes arrivés à ces données.—R. Ce que nous avons examiné ensuite fut le plus court trajet en milles sous le régime de la fusion, l'utilisation de pentes plus douces, sans tenir compte du moins grand nombre de milles, et troisièmement la compensation du mouvement de wagons chargés empruntant maintenant un chemin de fer dans une direction et l'autre chemin de fer dans la direction opposée.

D. Voulez-vous expliquer?—R. Nous constatons à l'occasion, là où les trains entiers du Pacifique-Canadien vont normalement de Montréal à Toronto, et quand pour cette raison les trains partiellement chargés gagnent l'est par le National-Canadien, que les conditions varient de temps à autre. Mais advenant qu'une compagnie obtienne une commande considérable de transport de grains en provenance des ports de la baie Georgienne et à destination de Montréal, la direction du tonnage s'en trouve renversée et les trains entiers iraient à l'est au lieu d'aller à l'ouest. On pourrait rencontrer une circonstance où le Pacifique-Canadien aurait des trains entiers de marchandises allant vers l'ouest alors que le National-Canadien en aurait allant vers l'est.

D. Qu'arriverait-il dans chaque cas pour l'inversion du mouvement?—R. Dans le mouvement inverse les trains se rencontreraient avec un chargement léger dans les deux cas sous le régime de l'unification, comparaison faite avec l'exploitation de deux réseaux indépendants. Quant à la réduction du nombre de milles sous le régime d'un accord, je vais vous montrer sur la carte, avec votre autorisation, ce qu'elle serait.

D. Oui, faites-le et allez-y carrément; indiquez les endroits où ces avantages peuvent s'obtenir.—R. Les deux chemins de fer ont un trafic considérable désigné sous le nom de trafic entre états; il part des Etats centraux et gagne la Nouvelle-Angleterre. L'écart est mince dans le trafic de Détroit ou de Sarnia à Montréal.