

par le National-Canadien sur les prairies et les chargements plus lourds des wagons, l'estimation du Pacifique-Canadien serait encore plus élevée, et au lieu de 5,301,000 train-milles nous aurions un total de 8,897,000 train-milles.

*L'hon. M. Calder:*

D. Cela augmenterait votre estimation générale de 3,000,000?—R. Cela augmenterait notre estimation de tonne-milles de 3,000,000. Notre estimation porte sur bien d'autres choses, locomotive-milles, réparations de locomotives. Nous développons d'abord les unités et plus tard nous aurons ce que cela représente en argent.

D. Mais, à un dollar par mille, votre estimation serait augmentée de \$3,000,000 ou à peu près?—R. Pour les frais des trains, oui, un dollar par mille. Mais l'augmentation des économies totales atteindrait probablement un chiffre plus élevé. Mais c'est une question d'argent que je ne suis pas prêt à discuter dans le moment.

D. Par conséquent, si vous acceptez ces chiffres, cet item unique vous permet d'augmenter votre estimation de \$3,000,000?—R. Oui, et il y a beaucoup d'autres économies qui ne sont pas comprises dans l'une ou l'autre étude et qui seraient effectuées dans la pratique.

Maintenant, l'autre chose ensuite que vous avez mentionnée se trouve à la page 735. Vous m'avez demandé de préparer une estimation du degré auquel les économies dépendent de l'abandon de certaines lignes.

M. BIGGAR: M. Leslie nous dit que tout était pour être traité à la fois.

Le TÉMOIN: Oui, vous trouverez là tout ce qui concerne la question d'argent.

Il y a un seul autre point. Dans cet état de la page 750, il y a 43,000 train-milles qui sont portés au compte créditeur, en d'autres mots, à déduire de notre état. Si les lignes devaient rester intactes, tout cela disparaîtrait. Le total de 2,108,000 en serait augmenté de 43,000.

D. Oui.—R. Il reste encore un item, c'est le dernier. Le sénateur Hugessen s'est informé vendredi du service de Fredericton à Vanceboro et voulait savoir si certaines lignes devaient disparaître.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Non, non; de Calgary et Edmonton à Vancouver.—R. Vous avez posé une question au sujet de la coopération.

D. J'ai demandé à quel degré les économies que vous aviez prévues en 1932 s'étaient réalisées sous le régime de coopération entre les deux chemins de fer relativement au chargement du blé entre Edmonton et Calgary et la côte du Pacifique.—R. Nous n'avons pu réduire ce montant en argent, mais je puis vous donner le nombre de wagons chargés échangés à Edmonton par année. Les renseignements sont très intéressants.

D. Ce n'est pas cela que je veux, mais bien le degré de réalisation de vos prévisions relatives aux économies que vous comptiez faire à la suite du réacheminement du trafic-marchandises.—R. Vous avez un échange de 8,000 wagons. Il serait raisonnable de tabler sur 40 wagons par train-mille dans ce territoire, ce qui ferait 200 trains. Multipliez cela par la distance de Calgary à Vancouver et cela réellement représente en argent \$1,700,000.

D. Non, non.—R. Cela est compris dans les \$1,700,000. Ce sont les économies qui ont été ou sont en train d'être réalisées et il en a été tenu compte. Il s'agira d'une déduction à faire des \$75,000,000 dans l'estimation finale.

Mais vous avez posé une question relative au service entre Fredericton et Vanceboro où existent déjà des facilités communes. Cette situation locale en est une probablement qui pourrait jeter de la lumière sur la différence entre le réacheminement avec l'abandon de certaines lignes et le réacheminement sans abandon de lignes. Le territoire de Saint-Jean à Vanceboro est desservi par les deux chemins de fer.

[M. E. G. O'Brien.]