

chargements de wagons et de trains, la mise en commun d'ateliers de réparation, le rajustement de services de trains de voyageurs, l'usage en commun des terminus pour les voyageurs et pour les marchandises, l'unification de services de messageries et de télégraphe, etc. Chaque évaluation comporte des postes que ne paraissent pas dans l'autre, mais compte tenu des deux moyens employés pour obtenir ces estimations, cette différence de méthode renforce la valeur de la similitude des résultats, pour le calcul des économies par un fonctionnaire compétent de la Le Pacifique-Canadien a fait reviser minutieusement tout le plan adopté pour le calcul des économies par un fonctionnaires compétent de la *Great Northern Railway Company*. Ce fonctionnaire, M. V. P. Turnburke, directeur général de la comptabilité du *Great Northern* s'est lui-même occupé de la fusion du *Great Northern* et du *Northern Pacific*. Après un examen attentif, il présenta certaines critiques et suggestions, et déclara finalement qu'il n'hésitait pas à adopter les conclusions du comité du Pacifique-Canadien, qui s'était montré prudent.

Un certain nombre des principaux fonctionnaires supérieurs et ingénieurs du Pacifique-Canadien, qui avaient siégé dans dix-sept comités en tout, expliquèrent, en utilisant les principales divisions de la comptabilité ferroviaire, les économies prévues en raison d'une fusion. La plupart de ces divisions étaient elles-mêmes subdivisées en sections et même en sous-section, afin d'établir dans chaque cas deux séries de chiffres, l'une applicable à la section ou sous-section en tant que partie des deux réseaux unifiés, et l'autre représentant l'économie due à l'unification.

On ne peut nier le caractère complet et impressionnant des données établies par ces procédés.

Il convient d'insister sur un aspect particulier de ces économies. On s'est efforcé de donner au public l'impression que les abandons de lignes étaient le seul, ou au moins le principal moyen de réaliser des économies. Les témoignages démontrent clairement que les abandons de lignes ne procurent pas plus de 10 p. 100 des économies réalisables. Et ces 10 p. 100 comprennent le résultat d'abandons de tronçons presque inutilisés, auxquels aucun réseau ne s'oppose. Aucune des personnes qui ont témoigné ne semble avoir l'intention d'abandonner d'autres lignes que celles dont la Commission des Transports, après avoir entendu tous les intéressés, jugerait l'abandon non préjudiciable à l'intérêt public. Il a été démontré que de fortes économies peuvent être réalisées sans abandon de lignes.

Les témoignages entendus ont prouvé, sauf en ce qui concerne certains articles de moindre importance énumérés ci-après, qu'il était possible d'effectuer, en se basant sur l'année 1930, des économies au montant de \$75,300,000, ainsi qu'en fait foi l'estimation soumise par le Pacifique-Canadien à la commission royale de 1932.

Pour compléter les investigations conduites par divers membres du Comité, ce chemin de fer entreprit, dès la première audience, de préparer une nouvelle estimation basée sur le trafic de 1937; celle-ci indique des économies réalisables de l'ordre de \$56,346,000, sans qu'il soit question de désaffecter aucune ligne. En tenant compte des lignes dont la Commission des transports pourrait autoriser l'abandon en vertu des conditions actuelles, le montant précité serait de \$59,361,000. On a expliqué cette réduction en disant que les fluctuations du trafic influençaient les économies possibles; par conséquent, si le trafic revenait à son niveau de 1930, ces économies s'établiraient de nouveau à \$75,300,000.

Les dépositions des témoins du Pacifique-Canadien étaient nécessairement d'un caractère technique. On peut en dire autant, bien qu'à un degré moindre, du témoignage contraire rendu par les fonctionnaires du National-Canadien.

Pour démontrer le caractère très spécial des arguments offerts des deux côtés, il suffit de se reporter d'une façon générale à la méthode utilisée pour déterminer les économies réalisables du fait de l'unification.