

(et ce qui subsiste de l'été 1965) et les réparations onéreuses pour se préparer à cette opération sont réparties sur ces deux années.

Il est conséquemment difficile de savoir si le personnel de la Commission a déterminé qu'il y aurait un déficit annuel de \$3,000,000 comme il appert à la page 84 ou un déficit de \$3,000,000 pour l'exploitation pendant un été, comme on l'indique à la page 88.

A notre avis, la Commission a fait erreur dans l'évaluation des frais d'exploitation qui lui ont été exposés et n'a pas tenu compte de la contre-preuve établie au cours du contre-interrogatoire.

Je traiterai maintenant des principaux titres de la méthode adoptée par le Pacifique-Canadien dans la catégorie des frais, le premier étant l'économie de main-d'œuvre.

Le Pacifique-Canadien allègue que les frais variables de l'exploitation du *Dominion* au cours de l'année 1964 furent de \$20,828,166. Les dépositions antérieures avaient démontré que l'élimination du *Dominion* aurait comme résultat le congédiement dans l'ensemble du réseau d'environ 100 hommes.

Commencant à la page 5208, M. Nepveu est contre-interrogé par M. Mauro:

D. Pourriez-vous dire à la Commission quel est dans le cas du Pacifique-Canadien, l'intrant de la main-d'œuvre dans l'ensemble des frais pour déterminer dans quelle mesure la main-d'œuvre influe sur le coût d'exploitation d'un chemin de fer?

R. J'estime que faisant une abstraction du coût de l'argent, la main-d'œuvre est d'environ 56 p. 100.

D. Environ 56 p. 100?

R. Des frais d'exploitation du chemin de fer.

D. Peut-on conséquemment déduire qu'à même ces vingt millions de dollars que vous allez économiser en éliminant le *Dominion* il y aurait quelque chose dans l'ordre de 11 millions qui représenterait une économie de main-d'œuvre?

R. Oui, je dirais environ 56 p. 100 de 18 millions de dollars.

D. Alors disons environ de 8 à 9 millions.

R. Oui.

D. Pouvez-vous dire à la Commission comment le Pacifique-Canadien entend effectuer cette économie de neuf à dix millions de dollars en abandonnant le *Dominion*? Est-ce par une mise à pied?

R. Bien, je crois que des témoignages antérieurs aux miens ont été donnés, à l'effet qu'il y a eu une augmentation substantielle du transport marchandise autre que les céréales. Il y a une augmentation considérable du transport des céréales par suite des engagements dont on a parlé plus tôt et conséquemment, s'il y a une augmentation de transport, il faut plus de main-d'œuvre dans les services autres que le service-voyageur.

D. Je comprends bien que du personnel peut être affecté ailleurs mais j'envisage la chose maintenant comme vous, un expert en prix de revient, vous l'envisageriez. Y a-t-il maintenant beaucoup de temps supplémentaire? Est-ce que les mises à pied seront diminuées parce qu'il en coûte actuellement 10 millions de dollars de temps supplémentaire pour faire du travail que les hommes actuellement occupés au *Dominion* seront en mesure d'accomplir?

R. Non. Il n'y a pas 10 millions de dollars en temps supplémentaire qui soient actuellement dépensés. Je crois que nous devons considérer le *Dominion* comme il était exploité en 1964... Vous pouvez donc constater que cette diminution ne s'effectue pas en une nuit. C'est une réduction