

paraîtrait plus tard dans les frais. Cette dernière question n'entraîne pas dans le cadre de mon étude.

*M. Biggar:*

D. Voici mon autre question: Supposons que la ligne du Transcontinental-National ne disparaîtra pas, toute la partie (a) de cette Pièce 52 serait biffée?—R. Toute.

D. Toute la partie (a), crédit et débit?—R. Le crédit seulement, en supposant que ces trains soient en service, au lieu de ce crédit vous pourriez trouver avantageux de détourner une partie du trafic du Pacifique-Canadien. Nous n'avons pas étudié cet angle de la question, mais il est bien possible que si la ligne du Transcontinental-National est retenue ainsi que le tonnage disponible, une étude nous fera voir qu'un tonnage complémentaire pourrait passer par le Transcontinental-National à certaines périodes de l'année; et quand le grain descend il se peut que ce soit autrement. Sous l'unification, cela pourrait constituer un des détails. Nous ne l'avons pas inclus, mais il pourrait conduire à des économies plus importantes.

D. Donc, si vous supposez que la ligne du Transcontinental-National ne doit pas disparaître, non seulement vous allez biffer tous ces chiffres mais vous pourriez en avoir d'autres à soumettre pour les remplacer?—R. Oui.

D. Maintenant, (b). Pourquoi n'y a-t-il pas de chiffres?—R. En supposant que la ligne du Transcontinental-National ne serait pas utilisable, le trafic du Pacifique-Canadien que nous avons en vue resterait ce qu'il était. Nous avons inclus cela vu la possibilité d'un détournement quelconque. Nous avons étudié ce mouvement à destination de Moncton mais nous avons vu qu'il était impossible d'en tirer profit. Nous l'avons inscrit, mais plus tard nous décidâmes qu'il n'y avait rien d'avantageux de ce côté. Voici notre feuille de travail et vous n'en voyez rien parce que ce n'était pas l'intention d'en faire une pièce à mettre au dossier.

*L'hon. M. Parent:*

D. Pas après la consolidation avec la compagnie du National-Canadien?—R. Avec le Pacifique-Canadien seulement.

D. Si le Transcontinental-National ne disparaît pas, il est possible qu'il faille inscrire des chiffres vis-à-vis (b)?—R. C'est bien possible.

D. Des chiffres indiquant les économies?—R. Il peut y en avoir pendant les mois d'été; mais pas pendant l'hiver, je ne le crois pas.

D. Maintenant (c), Fredericton-Vanceboro, économie, 38,624 train-milles, et sous la rubrique économie de wagon-milles (marchandises)...—R. En 1930, le National-Canadien avait un service de trains entre Fredericton-Junction et Vanceboro, la fin de cette ligne bleue, sur la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, ou rien que dans les Etats-Unis. Sous une direction unique les deux trains pourraient facilement être consolidés en un seul. Ce n'est pas difficile à faire. Le service s'y fait maintenant sur une base coopérative.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Cela est déjà fait?—R. On a effectué une économie de 38,000 milles.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Sous le régime de coopération?—R. Un train commun de Fredericton-Junction à Vanceboro. C'est une exploitation en commun, mais il ne s'agit pas de coopération.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Vous ne savez pas ce qui est économisé effectivement comme résultat de cette coopération?—R. Je n'ai pas les chiffres. C'est une exploitation en commun et le service est partagé également, mais on voit qu'en 1930 il y avait deux