

nibles en cas d'urgence serait plus élevé, comme, par exemple, pour le mouvement du grain sortant des ports de la baie. Si pour le mouvement particulier de ce grain vous avez en disponibilité ces plus lourds wagons vous aurez une diminution marquée du nombre de wagons en circulation. Mais dans le calcul qui a été fait il se peut que ce soit moins ou plus de 1 p. 100. Cela dépend de la catégorie du trafic que vous manutentionnez.

D. En d'autres mots, ce n'est qu'une estimation?—R. C'est une estimation.

D. Il se peut que cela ne devienne jamais une réalité?—R. Il se peut que les chiffres soient réellement beaucoup plus élevés.

D. L'augmentation peut être moins que cela ou beaucoup plus?—R. Oui. Mais cette estimation de 1 p. 100 était basée simplement sur la capacité du chemin de fer unifié d'accomplir quelque chose.

*L'hon. M. Robinson:*

D. La situation des deux chemins de fer ne s'améliore-t-elle pas même sans unification?—R. L'amélioration constitue un problème excessivement difficile. J'ai étudié cette question avec beaucoup d'attention et toutes les associations de chemins de fer s'occupent de ce problème. Il y a toujours la question de concurrence. Elles font ce qu'elles peuvent par elles-mêmes. Sous l'unification elles auraient un plus vaste champ d'action.

D. Et "que le diable emporte le public".—R. Non, cela n'était pas notre estimation. Notre estimation de 1 p. 100 était basée entièrement sur notre capacité d'obtenir les plus gros wagons et de les placer où ils pourraient servir le plus avantageusement possible; je veux parler des wagons d'une plus grande capacité. Si vous avez une demande soudaine de gros wagons dans une région et si vous avez 5,000 wagons dans cette région vous pouvez avoir le nombre de wagons que vous désirez; si vous n'en avez que 2,500 sur une ligne particulière, vous ne pourrez en avoir que la moitié.

*M. Biggar:*

D. Monsieur O'Brien, aux pages 734 à 738 inclusivement du compte rendu, on vous a demandé de préparer pour aujourd'hui une série d'états par écrit. Le premier état à la page 734 et se rapportait aux item F à Y inclusivement, à la Pièce n° 32, page 750; ensuite, au milieu de la page 735, on vous a demandé d'indiquer aussi loin que possible à quel degré les économies que vous deviez effectuer dépendaient de l'abandon de certaines lignes; cela devait s'appliquer aussi à l'item n° 5, à la page 444 et à la page 737 il est référé aux item 2, 3 et 4. Maintenant, avez-vous les états écrits que vous deviez apporter aujourd'hui?—R. J'ai l'état relatif au réacheminement du trafic. Il y a...

D. Voulez-vous le lire pour en arriver aux faits?—R. Oui. Mais je n'ai pas pu le résumer en un seul item comme vous l'aviez demandé.

D. J'éprouve un peu de difficulté à suivre l'effet de votre témoignage dans le moment.—R. Vous demandez trois ou quatre références et je m'efforce de vous les donner pour la même année.

D. Ne pouvez-vous pas d'une façon générale prendre tous ces points et en finir?—R. Je vais faire un effort. Ils ne peuvent pas être dans le même ordre. Pour en finir avec la dernière question, je désirerais résumer la différence. Si nous comprenons l'économie additionnelle, les estimations du Pacifique-Canadien de la page 444 qui paraissent dans les estimations du National-Canadien, le résultat serait d'augmenter l'estimation du Pacifique-Canadien de 5,301,000 milles d'un total de 3,596,000.

D. Quand vous parlez de milles, voulez-vous dire des milles de voie ferrée?—R. Je parle de train-milles. D'après l'estimation du Pacifique-Canadien, l'économie résultant du réacheminement du trafic représente un total de 5,301,000 train-milles. Si nous devions ajouter à cela l'économie additionnelle réclamée