

D. Document C, page 444?—R. Le chiffre comparable du document C à la page 444 est sous la rubrique "service des trains sur les lignes abandonnées". J'estime que c'est là un item comparable à celui de la page 512, section IV, abandons de lignes, c'est-à-dire service des trains sur les lignes abandonnées, et l'autre catégorie, abandons de lignes.

D. Pour les fins de comparaison entre ces Pièces n<sup>os</sup> 49 et 42 j'ai compris qu'il fallait prendre la deuxième colonne sous "Conditions normales."—R. Oui, avec les \$4,300,000.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Comment pouvez-vous comparer les deux? Dans un cas il s'agit de milles et dans l'autre de dollars.

L'hon. M. CALDER: On nous a dit qu'en moyenne un mille représente \$1.

*M. Biggar:*

D. C'est ce que je veux savoir. Les train-milles, nous a-t-on dit, représentent \$1 du mille.—R. A peu près. Un chiffre comparable de \$4,300,000, qui serait l'économie réalisée par le National-Canadien.

D. Par l'unification?—R. Par l'unification. Telle est l'estimation du National-Canadien. D'après le Pacifique-Canadien il y aurait une économie de 2,217,148 train-milles. Nous avons supposé, en faisant cette comparaison, que le calcul de \$1 par train-mille s'applique au trafic-marchandises comme dans le cas des train-milles (voyageurs). De sorte que si d'un côté le Pacifique-Canadien prévoit une économie de 2,217,148 milles...

D. De train-milles?—R. De train-milles; de son côté, semble-t-il, le National-Canadien espère économiser 4,300,000 train-milles.

D. Si vous ne faites pas erreur à ce propos, le Pacifique-Canadien compte épargner 2,217,148 train-milles en abandonnant quelque 5,000 milles de ligne tandis que l'économie de \$4,300,000 par le National-Canadien serait réalisée par l'abandon de 2,434 milles seulement.—R. Je n'avais pas pris cela en considération.

D. Mais c'est un fait?—R. C'est un fait, oui.

D. Tournez la page avec cet item de \$4,300,000 et voyez si vous ne pouvez pas le reporter au tableau au milieu de la page 513. J'ai voulu le faire mais sans succès. Pouvez-vous y réussir?—R. Je n'y vois pas.

D. Préférez-vous laisser cette tâche à M. Liddy?—R. Nous nous occupons seulement des unités physiques et non pas des frais. Nous en avons parlé uniquement dans le but de chercher à établir une comparaison entre les deux estimations. C'est le seul endroit, je crois, où nous n'avons pas de train-milles.

D. Pouvez-vous faire une comparaison quelconque entre votre item n<sup>o</sup> 2 à la page 444 et les chiffres contenus à la Pièce 42?—R. Item n<sup>o</sup> 2, consolidation du trafic-marchandises. Il pourrait être compris, je croirais, dans les chiffres du National-Canadien relatifs aux chargements plus forts de wagons ou au plus grand nombre de chargements de wagons.

D. Au plus grand nombre de chargements de wagons?—R. Oui. La pièce du Pacifique-Canadien contient deux item: n<sup>o</sup> 2, consolidation du trafic-marchandises; n<sup>o</sup> 3, chargement plus lourd par wagon. Les deux étant réunis nous avons calculé une économie de 886,000 train-milles.

D. En calculant \$1 du mille.—R. Dans ce cas en particulier le chargement plus lourd est parfaitement réparti à la pièce de la page 535.

D. Oui.—R. Vous noterez qu'elle indique une diminution en wagon-milles.

D. Il s'agit de la Pièce 14 au milieu de la page 535?—R. Oui. Elle fait voir une diminution en wagon-milles à cause de l'augmentation de 5 p. 100 de la charge moyenne par wagon. Dès que vous avez des wagon-milles vous avez des unités et vous pouvez faire une comparaison avec vos train-milles.