

dans une large mesure, que le National-Canadien ait dépensé l'année dernière 96.67 p. 100 de ses recettes en frais d'exploitation, tandis que le Pacifique-Canadien ne dépensait que 82.29 p. 100.

On peut citer, comme cas flagrant d'influence politique sur la ligne de conduite du National-Canadien, la promesse de l'achèvement du terminus de Montréal faite par des ministres plusieurs mois avant que les administrateurs aient recommandé la poursuite des travaux.

Nous croyons que la direction commune, en éliminant les interventions politiques de ce genre, et en supprimant graduellement de nombreux doubles emplois et frais superflus, fera disparaître la principale cause des déficits passés.

#### ÉCONOMIES À RÉALISER PAR L'UNIFICATION

Sir Edward Beatty, président de la Compagnie du Pacifique-Canadien, estimait à \$75,300,000 l'économie annuelle réalisable par l'unification administrative, en supposant des conditions normales de trafic, comme celles de l'année 1930. Cette évaluation fut appuyée, avec force détails, par de nombreux fonctionnaires de la compagnie. Ces fonctionnaires et sir Edward Beatty lui-même furent longuement questionnés par le Comité. Pour les années de trafic moins intense, ils donnèrent des chiffres moins élevés, mais encore appréciables.

Il semble important de décrire en détail la méthode employée pour calculer ces économies. En voici le résumé, soigneusement déduit des témoignages et confirmé par eux en tous points:

En ce qui concerne les économies réalisables en unifiant la direction, on prit d'abord en considération les conclusions respectivement soumises à la Commission royale Duff par les fonctionnaires des deux compagnies. Ces conclusions furent les suivantes:

*D'après les fonctionnaires du Pacifique-Canadien:*

\$75,300,000, en se basant sur le volume d'affaires de 1930;

*D'après les fonctionnaires du National-Canadien:*

\$50,340,000 en se basant sur le volume d'affaires de 1931.

Ce dernier chiffre correspondrait à \$56,440,000 en se basant sur le volume d'affaires de 1930, de 30 p. 100 plus élevé que celui de 1931.

Les chiffres correspondants sont donc: \$75,300,000 d'après le Pacifique Canadien et \$56,440,000 d'après les fonctionnaires du National-Canadien.

Ensuite figurait un exposé complet des méthodes très soigneuses employées pour arriver aux évaluations ci-dessus.

Les fonctionnaires du Pacifique-Canadien témoignèrent les premiers. Un comité d'employés des services d'exploitation, du génie, du trafic, de la mécanique et de la comptabilité avaient longuement étudié la question. Ce comité avait examiné les organismes de surveillance des deux réseaux, l'emplacement et les fonctions des diverses lignes, les services de trains de voyageurs et de marchandises, l'outillage des terminus et des ateliers. Chaque sujet d'étude fut soumis à des spécialistes bien au courant. Les fonctionnaires supérieurs furent consultés. En un mot, toutes les ressources de ces organisations furent utilisées par le comité. Celui-ci cherchait à déterminer non pas la limite maximum des économies, mais simplement le chiffre qu'il était normal de prévoir en période ordinaire. Le National-Canadien adopta des méthodes différentes de celles du Pacifique-Canadien. Mais tous deux comprirent, dans leur étude, les économies résultant de la réduction des frais généraux, des frais de sollicitation, de publicité et de surveillance régionale; ils comprirent les abandons de lignes, les modifications d'itinéraires, l'augmentation des