

D. Bien.—R. Depuis 1930, 2,194,821 train-milles furent éliminés du chef de la régression du trafic. De plus, 972,000 train-milles furent éliminés par la mise en commun des trains sous la coopération. Les économies d'argent obtenues de la dernière élimination furent étudiées dans l'exposé du président.

Une bonne part de ces premiers 2,194,821 train-milles devraient sans doute être rétablis si le trafic revenait au niveau de l'année 1930 considérée comme normale.

Pour cette raison je suis d'avis que mes prévisions de 6,649,836 train-milles constituent un calcul assez juste et modéré des train-milles d'élimination avec les conditions qui existaient en 1930.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Mais il vous faudrait déduire les trains atteints par l'abandon de voies?—R. J'y viendrai, monsieur le sénateur.

De plus, j'ai abordé la question sous un autre angle et j'ai calculé en chiffres ronds le nombre de train-milles d'élimination possible en 1937 sous l'unification. Et j'en suis venu à un chiffre dépassant légèrement trois millions et demi de milles, compte non tenu des économies déjà effectuées par la mise en commun sous le régime de la coopération.

Si l'on pouvait éliminer ce chiffre en 1937, vous constaterez qu'on eût pu économiser encore bien davantage en se basant sur le trafic de 1930.

Pour en revenir aux 2,194,821 train-milles éliminés, personne ne peut dire ici aujourd'hui quelle partie serait abandonnée d'une façon permanente ou temporaire; mais, à notre avis, une bonne partie serait rétablie. Nos affaires prospèrent. Elles ont rétrogradé quelque peu, mais elles ont repris l'an dernier et cette année. Le transport de skieurs dans les Laurentides augmente. Quelques années passées, il était moindre; il est présentement à l'apogée. Nous transportons aujourd'hui une foule nombreuse en fin de semaine; nous ne pouvons même en transporter davantage. Il y a deux ans, nous n'avions aucune idée des développements du trafic sur la côte du Pacifique et ailleurs. Nous avons constaté que le gouvernement des Etats-Unis avait versé un boni à ses légionnaires, ce qui nous a valu un chiffre formidable de voyageurs sur nos lignes. Il surgit des événements de cette nature qui empêchent un technicien du trafic de prévoir l'activité ferroviaire. Et puis, la réduction des tarifs de transport a occasionné un volume également formidable de voyageurs additionnels. Nous ignorons présentement ce que seront nos tarifs dans quelques années; il est possible qu'ils soient réduits. Les voitures climatisées nous ont, nous en sommes absolument certains, ramené un volume incroyable de voyageurs qui nous avaient quittés. Nos grandes voitures climatisées sont très, très appréciées. Nous savons de la bouche même des entreprises d'autobus dans quelle mesure elles ont nui à leurs affaires. Il se produit d'année en année des événements de cette sorte. Nous croyons vraiment à une reprise des affaires.

D. Oui. Rien à ajouter?—R. C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet.

D. Vous avez traité toutes les questions du mémoire que vous nous avez communiqué?—R. Sur la première feuille du mémoire, qui porte pour en-tête "Réduction de train-milles (voyageurs)—Chiffres révisés," les données sont toutes fournies.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Page 1, monsieur McNeillie, voulez-vous expliquer l'item Montréal-Windsor, 1,175,548, et Montréal-Toronto, 180,312 train-milles? Pourquoi cette distinction?—R. Pardon, monsieur le sénateur?

D. Page 1 des réductions détaillées de train-milles (voyageurs), chiffres révisés, il y a Montréal-Windsor, 1,175,548 train-milles, et Montréal-Toronto, 180,312 train-milles. Pourquoi deux item différents?—R. Montréal-Toronto, dans le premier calcul des réductions, avait un train de nuit, et c'est un des trains inclus dans la surestimation.