

M. Biggar:

D. Monsieur Humphrey, si je ne me trompe vous êtes vice-président des lignes de l'Est de la compagnie du Pacifique-Canadien?—R. Vice-président et gérant général.

D. Monsieur Humphrey, vous avez pris part à cette étude qui a servi de base à la présente estimation, Pièce n° 49, surtout en ce qui regarde l'organisation qu'il faudrait établir avec une administration unifiée des chemins de fer?—R. Oui.

D. Et l'organisation qui, à votre avis, devait suffire à servir à cette fin est celle paraissant au document "F", qui fait partie de la Pièce n° 49 et se trouve à la page 447 du compte rendu, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Voulez-vous nous dire comment vous en êtes arrivé là et à qui vous avez communiqué les résultats pour connaître les conséquences de ces calculs, soit comme question d'arithmétique, soit comme question d'argent?—R. Je vais vous parler des économies qui seraient effectuées par l'organisation de la surveillance sous un régime d'unification.

Puis-je vous faire remarquer que mon témoignage ne traite pas directement des économies en argent à effectuer dans l'organisation des services de surveillance, mais il traite simplement de l'organisation elle-même.

Je ne faisais pas partie du comité qui a préparé sur ce point, pour la commission royale, l'estimation qui devait être incluse dans l'estimation originale des économies à réaliser, mais dans la position que j'occupais alors comme adjoint du vice-président senior, j'étais plus ou moins au courant du travail de ce comité, et j'ai étudié avec soin ce rapport, et j'estime que je suis en état de vous exprimer en toute connaissance de cause mon opinion sur sa valeur.

La méthode suivie pour déterminer l'organisation, tel qu'il paraît au document "F", page 447 du compte rendu, sur l'organisation des services de surveillance sous un régime d'unification, consiste à faire une liste de toutes les unités de surveillance des deux chemins de fer exploités séparément, envisager le nombre de milles surveillés et faire l'estimation de ce qui pourrait être accompli après avoir déduit les lignes qui doivent disparaître.

Pour les fins d'estimation au sujet de l'organisation sous le régime d'exploitation unifiée, on propose de diviser le réseau en quatre régions:

Région "A", avec un parcours approximatif de 7,605 milles, divisé en 3 districts:

- District 1, divisé en 5 divisions, parcours moyen, 638 milles
- District 2, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 744 milles
- District 3, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 704 milles

Région "B", avec un parcours approximatif de 7,975 milles, divisé en 4 districts:

- District 1, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 641 milles
- District 2, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 633 milles
- District 3, divisé en 5 divisions, parcours moyen, 621 milles
- District 4, (*Grand Trunk Western*), divisé en 5 divisions, y compris trois têtes de lignes en territoire américain (Chicago, Détroit et Pontiac). Le parcours d'une division est de 347 milles et celui de l'autre de 688 milles.

Région "C", avec un parcours approximatif de 14,875 milles, divisé en 4 districts:

- District 1, divisé en 6 divisions, parcours moyen, 837 milles
- District 2, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 985 milles
- District 3, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 855 milles
- District 4, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 1,067 milles