

D. Si ce Comité réussit à réduire certaines de vos estimations, vous les rétablissez en introduisant d'autres choses dont vous n'aviez tenu aucun compte.—R. Il y en a un très grand nombre, et même si je cherchais à vous donner tous les détails, après une étude approfondie de ce mouvement sous une direction unique, il y aurait encore d'autres développements.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Pourquoi présentez-vous une cause aussi faible au Comité? Pourquoi ne pas les inclure?—R. Nous avons étudié nos propres opérations et essayé d'obtenir tous les renseignements possibles au sujet des opérations du National-Canadien.

D. Si vous savez qu'il y en a bien d'autres, pourquoi ne pas les inclure dans votre étude?—R. Je vous parle d'une étude faite en 1932. Si j'avais à refaire cette étude, ou si j'avais eu plus de temps en 1932, je crois que cette étude serait beaucoup plus complète et ferait voir des économies plus importantes.

*M. Biggar:*

D. Allez-vous aborder l'autre point que nous avons laissé en suspens vendredi?—R. Oui. L'item suivant que nous avons laissé en suspens vendredi était celui des chargements plus forts ou plus lourds des wagons, page 512, et aussi page 444, estimation du Pacifique-Canadien. La comparaison offre une certaine difficulté. Le Pacifique-Canadien avait deux item, consolidation du trafic-marchandises et chargements plus lourds pour le trafic en chargements complets. Si nous combinons les deux nous trouvons environ 31,000,000 de wagon-milles. Le seul item comparatif que je puisse découvrir dans l'état du National-Canadien est celui de la page 535,—c'est-à-dire celui que nous discutons,—qui fait voir 61,395,000 wagon-milles.

*L'hon. M. Calder:*

D. Et combien pour vous?—R. 31,000,000.

*M. Biggar:*

D. Où trouvez-vous cela à la page 535?—R. A la Pièce n° 14, quatrième item, 61,395, et vous ajoutez trois zéros.

D. 61,000,000?—R. Et 395,000.

D. Mais vous ne croyez pas que c'est une comparaison utile?—R. Oui. La compagnie a pu inclure quelque chose que nous avons omis, mais notre estimation était basée sur ce qui pouvait être fait, à notre avis, tel que nous le voyons, en 1932; et il en était de même pour l'autre compagnie, je suppose. Mais il y a une légère différence. L'estimation du Pacifique-Canadien était appuyée sur la possibilité, sous le régime d'unification, de mettre plus de marchandises dans les wagons. Voilà une chose dont notre propre personnel ou les employés du chemin de fer sont responsables. Il y a ici quelque chose de singulier. Ces marchandises représentent environ 30 p. 100 du total des wagons chargés et il y a ici de grandes chances de réduire le nombre de train-milles. Notre estimation est faite d'après le chargement plus lourd des wagons, pour ce qui concerne ces deux item seulement, et elle représente une augmentation de 1 p. 100, tandis que pour le Pacifique-Canadien l'augmentation représente 5 p. 100.

*L'hon. M. Calder:*

D. Comment arrivez-vous à ce 5 p. 100?—R. C'est simplement une estimation. Notre 1 p. 100, je suppose, était basé sur le fait de savoir où nous placerions nos wagons plus lourds. Ce n'est pas facile de garder vos wagons plus lourds exactement à l'endroit où ils sont requis et nous avons pensé que sous le régime d'unification le pourcentage des wagons plus lourds immédiatement dispo-

[M. E. G. O'Brien.]