

Le tableau ci-après montre l'effet négligeable de faibles différences dans l'intensité du trafic sur les comparaisons:

Exemple 1	Année	Revenu d'exploitation par mille de voie	Coefficient d'exploitation	Excédent du N.-C. sur le P.-C. (points)
Pacifique-Canadien.. . . .	1930	\$11,952	78.36%	13.70
National-Canadien.. . . .	1930	9,783	92.06%	
Pacifique-Canadien.. . . .	1931	9,254	80.31%	11.75
Exemple 2				
Pacifique-Canadien.. . . .	1931	9,254	80.31%	10.69
National-Canadien.. . . .	1931	7,821	100.00%	
Pacifique-Canadien.. . . .	1932	7,736	80.79%	19.21

L'exemple 1 montre une différence dans les coefficients de 13.70 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$2,169 pour le Pacifique-Canadien, mais l'écart est encore de 11.75 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$529 pour le Pacifique-Canadien. L'exemple 2 montre une différence dans les coefficients de 19.69 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$1,433 pour le Pacifique-Canadien, mais l'écart est encore de 19.21 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$85 pour le Pacifique-Canadien. La comparaison entre 1931 et 1932 est un peu faussée en raison de la réduction des tarifs de salaires effectuée dans la dernière de ces années, mais il ressort du tableau que les mises au point que M. Fairweather a apportées à l'intensité du trafic ne sont pas exactes et que d'autres conditions que la différence dans l'intensité du trafic influent fortement sur la différence dans les résultats d'exploitation.

*Item (6).*—Il ressort des témoignages que le National-Canadien comprend 139 compagnies. Avec ses filiales, le Pacifique-Canadien comprend un nombre à peu près égal de compagnies. Le Pacifique-Canadien, particulièrement à cause de ses services océaniques, exerce son activité sur une vaste superficie. En somme, les problèmes de gestion des deux compagnies ne doivent pas différer sensiblement. Ces problèmes comprennent l'évitement et l'élimination des effets de toutes conditions adverses. Malheureusement, le Pacifique-Canadien a, lui aussi, des obstacles à surmonter.

On soutient que le National-Canadien a été incapable de standardiser son matériel; qu'il a à exploiter et à entretenir des services trop vastes et qui chevauchent ainsi que des lignes qui font double emploi. D'autre part, la rampe sur sa ligne principale est plus douce que sur celle du Pacifique-Canadien, particulièrement en Colombie-Britannique. Une foule de ses lignes furent construites à grands frais à un niveau qui dépassait les exigences immédiates du trafic, dans le dessein avoué d'assurer des frais d'exploitation peu élevés. Son programme de construction de matériel roulant nouveau a été plus vaste que celui du Pacifique-Canadien. Il aurait fallu augmenter le coefficient d'exploitation du National-Canadien afin de tenir compte de ces conditions et d'autres conditions lors des mises au point que M. Fairweather a effectuées en ce qui touche les items dont il a parlé. Il est inexcusable de n'avoir tenu compte que des items prétendus défavorables au National-Canadien, et d'avoir exclu de ses calculs des items semblables que l'on sait défavorables au Pacifique-Canadien. On se rendra compte de l'extrême difficulté pour l'un ou l'autre des chemins de fer d'arriver à une juste estimation unilatérale du fardeau relatif de ces avantages et de ces désavantages. A défaut d'une enquête complète par une autorité impartiale, on ne peut que présumer seulement si la mise au point exacte favoriserait le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien.

*Généralités.*—Si l'on parcourt les thèses formulées quant aux conditions matérielles sous-jacentes qui contribuent aux différences des résultats entre les chemins de fer publics et les chemins de fer privés du Canada, on ne peut que conclure à leur insuffisance. Tel est l'avis exprimé par la Commission royale qui