

L'hon. M. MURDOCK: Pardon. Le Comité a déjà entendu des dépositions à l'effet qu'avec l'unification on ne se propose nullement d'abandonner les voies du National-Canadien entre Détroit et Chicago, ou entre Port-Huron et Chicago.

Le TÉMOIN: Oh! non.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Vous allez trouver ce renseignement au dossier; vous y verrez aussi que le Pacifique-Canadien se propose d'utiliser le tunnel du Michigan Central et ses voies pour pénétrer à la gare de l'Illinois Central à Chicago. Ce que je désire savoir ce matin est la façon dont tous ces milles désignés aux cinq item spécifiés entre Toronto et Windsor vont s'économiser; si les trains vont emprunter les voies du Pacifique-Canadien ou celles du National-Canadien?—R. Je puis vous expliquer la situation. Dans les calculs pour 1937 il s'agissait en définitive des voies du National-Canadien.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Quelle page?—R. Page 5.

L'hon. M. HAIG: Ce devrait être la page 3, si on ne compte pas la première page.

Le TÉMOIN: En tous cas, elle porte l'en-tête: "Calcul des réductions possibles des services de train-voyageurs faisant double emploi basé sur le trafic de 1937", et on y donne le Transcontinental comme fournissant 892,000 milles. L'item "Toronto-Windsor, 565,678 milles" repose sur l'abandon projeté du Pacifique-Canadien entre Woodstock et Walkerville seulement et des trains fonctionnant sur le National-Canadien.

L'hon. M. MURDOCK: Je suis aise d'entendre cela. C'est le premier item que j'aie depuis le commencement. Mais où est la preuve?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Puis-je exprimer un avis? Il semble y avoir deux courants d'idées ici, et il faut choisir. Le sénateur Dandurand a parfaitement raison au point de vue légal, à savoir, qu'il vous importe de prouver votre thèse. Le Pacifique-Canadien doit prouver ses dires, et s'il y tient il lui faut prouver l'économie de chaque boulon du chemin de fer et de tous les item d'importance nulle si le Comité poursuit ses recherches à la loupe jusqu'au dernier détail. Par ailleurs, il invoque l'impossibilité de le faire. Or, il nous faut découvrir un moyen raisonnable de sortir d'embarras si nous voulons vraiment avancer. Nous exigeons nous renseigner suffisamment mais nous ne devons pas exiger des renseignements qui rendent notre enquête futile et impossible. Puis-je demander à M. McNeillie si ma proposition est juste ou non? Quand vous dites que vous allez enlever un certain nombre de milles sur un certain parcours, celui d'Halifax à Montréal, par exemple, page 1, vous déclarez vouloir supprimer environ 115,000 milles.

Le TÉMOIN: C'est là la proposition de 1930.

*Le président (l'hon. M. Beaubien):*

D. Supposons que cette déclaration vienne du National-Canadien et que vous ayez en mains les renseignements que vous avez, si ces chiffres étaient irraisonnables, pourriez-vous le prouver?—R. Je puis prouver que mes données sont parfaitement raisonnables.

D. Non, non. Je demande, pour le National-Canadien, l'occasion d'examiner ces données.—R. Oui, monsieur.

D. Vous connaissant comme je vous connais, je vais vous poser cette question: quand le National-Canadien aura ces données sous les yeux et qu'il saura que vous vous proposez d'éliminer 115,258 train-milles du service Halifax-Montréal, sera-t-il assez renseigné pour pouvoir venir nous dire à nous que ce

[M. R. G. McNeillie.]