

ments survenus dans les conditions d'exploitation et qui pourraient déranger le calcul des économies possibles quand le trafic reviendra au niveau normal.

Votre Comité a paru s'intéresser aux réactions possibles sur les prévisions, advenant aucun abandon de lignes. Vu le mode de préparation des calculs, le Comité pourrait se méprendre si chaque témoin traitait cette question. Nous suggérons donc de permettre à M. Liddy, présentement sur la sellette, de vous indiquer le chiffre de la réduction prévue (a) si l'on ne fait entrer dans ce calcul aucun abandon de lignes et (b) si les abandons de lignes ne comprennent que 2,098 milles de lignes communes aux prévisions du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. W. M. Neal, vice-président des lignes de l'Ouest, qui témoignera sur les aspects généraux d'exploitation, viendra ensuite avec un sommaire des modifications en progression ou en régression des économies décrites par les témoins antérieurs.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Monsieur Leslie, pourriez-vous remettre à chaque membre du Comité copie de l'état dont vous avez lu des extraits? Ce serait une clé servant non seulement à suivre les témoignages à venir mais aussi à comprendre ceux du passé de la part des employés supérieurs du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le tout sera imprimé pour demain matin.

Le TÉMOIN: Je pourrais le faire polycopier.

R. G. McNEILLIE est rappelé.

*M. Biggar:*

D. Monsieur McNeillie, vous désirez, je crois, terminer votre déposition sur le document "B", page 443, relativement à la réduction approximative des train-milles (voitures et voyageurs)? Vous avez un mémoire en mains?—R. Oui, mais avant de le lire, puis-je faire une déclaration au Comité? Quand, quelques jours passés, je terminai mon témoignage, j'ai promis certaines données sur les économies possibles de train-milles (voyageurs); or, j'ai présentement un état avec un nombre suffisant de copies pour les besoins des membres du Comité. En revoyant ma dernière déposition, j'ai constaté une certaine confusion entre les prévisions de 1930 et celles de 1938, et si vous m'y autorisez je désirerais vous expliquer à ma façon le sens de ces données allant de 1930 à 1938.

D. Parfait.—R. Les prévisions de 1932 donnaient 7,574,454 train-milles que l'on jugeait pouvoir économiser en se guidant sur le trafic de 1930. En vérifiant très soigneusement ces chiffres, j'en suis venu à conclure qu'ils comprenaient 1,490,588 train-milles qu'on n'eût pas pu éliminer sans inconvénient pour le public, étant donné le volume du trafic. Par ailleurs, j'ai conclu aussi que le premier calcul avait négligé de compter 565,970 train-milles pouvant sans inconvénient s'économiser en 1930. Si l'on met cette soustraction en regard de cette addition, on obtient une réduction nette de 924,618 milles du premier calcul, ce qui nous ramène à 6,649,836 train-milles. Voilà pour les chiffres de 1930.

D. Avant de passer à autre chose, monsieur McNeillie. Vous dites que les 1,490,000 train-milles n'eussent pas pu s'éliminer sans inconvénients pour le public mais que 565,970 autres milles de plus eussent pu s'économiser sans ces inconvénients?—R. Les 570,000 de plus n'étaient pas compris dans le premier calcul.

D. Croyez-vous que le chiffre net de 6,649,836 train-milles eussent pu, moyennant unification et en partant du trafic de 1930, s'économiser sans inconvénients pour le public?—R. Oui.

[M. R. G. McNeillie.]