

*M. Biggar:*

D. Monsieur O'Brien, pourriez-vous, sans passer en détail toutes les autres lettres, de F à Y, nous donner un état de chaque projet et du tonnage détourné? Je veux dire à peu près ce que je vous ai demandé sur les cinq premiers?—R. Dans certains cas nous avons le tonnage. Dans d'autres où ce dernier n'était pas un facteur, je n'ai pas le renseignement.

D. Il y a des cas où vous n'avez peut-être pas le tonnage. Mais vous pouvez, dans chaque cas, donner les suppositions que vous avez faites pour les fins du calcul qui a donné les chiffres des colonnes une et deux de la Pièce n° 52, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Je crois que ce serait plus facile que de passer le tout en revue ligne par ligne.—R. Oui.

D. Permettez-moi d'appeler votre attention sur V avant que vous ne l'abandonniez, monsieur O'Brien, car une explication peut être nécessaire. Il s'agit de la ligne Kamloops-Vancouver; on indique une économie de 398,000 train-milles et de 360,000 wagon-milles seulement. Pouvez-vous me dire pourquoi l'économie en train-milles est de 38,000 supérieure à celle des wagon-milles?—R. Oui, monsieur. Les train-milles et les wagon-milles dans ce cas particulier n'ont absolument aucun rapport entre eux. Il peut exister une faible différence dans le nombre de milles de voie de Kamloops à Vancouver, mais si sur une route vous pouvez remorquer un tonnage plus élevé vous réduisez rapidement les train-milles. Il y a une différence bien faible entre les wagon-milles. Il existe là un facteur concernant les train-milles, mais il est peu important.

*L'hon. M. McRae:*

D. Si l'on me permet une remarque relative à cette section que je connais très bien, il est, je crois, une chose que les chiffres ont ignorée: la nécessité prochaine, vu l'augmentation du trafic,—si vous abandonnez la ligne du Pacifique-Canadien dans cette section jusqu'à Hope,—de doubler la ligne du National-Canadien.—R. Je n'ai considéré que l'aspect de la coopération.

D. Naturellement, cela n'entre pas dans votre étude. Mais c'est là un point qu'il faut reconnaître, car en abandonnant la ligne du Pacifique-Canadien de Kamloops à Hope, il faudra éventuellement doubler la voie de la pente maritime de l'autre côté.

L'hon. M. HUGESSEN: M. Macnabb a dit qu'à son avis tout le trafic pourrait passer sur la ligne actuelle.

L'hon. M. McRAE: En ce moment; mais si on revenait au trafic de 1930, la chose serait impossible.

L'hon. M. HUGESSEN: Il a dit que le trafic avait touché son point maximum en 1928-1929, et qu'à son avis ce point ne serait pas atteint de nouveau.

L'hon. M. McRAE: C'est là utiliser une voie simple à son maximum. Il n'est pas sage de n'avoir aucune marge. Il faudrait, je pense, étudier ce point.

*Le président (l'hon. M. Beaubien):*

D. Cela ne touche en rien au nouveau tracé.

L'hon. M. McRAE: La voie ne restera pas là s'il y a abandon.

L'hon. M. HORSEY: L'abandon est économique.

L'hon. M. McRAE: Oui; mais je crois que cela requiert une mise de fonds.

Le TÉMOIN: Pour ce qui est de ces unités particulières, la question d'abandon ne change rien. Le trafic passerait sur la voie capable de recevoir les plus gros trains.

*M. Biggar:*

D. Monsieur O'Brien, encore un mot au sujet de cet état. Voulez-vous indiquer autant que possible jusqu'à quel point les économies dont vous allez fournir les détails dépendent de l'abandon de lignes, et jusqu'à quel point elles n'en dépendent pas?—R. Oui.