

En supposant que le bagage de chaque voyageur fût de 100 lbs., le poids total du bagage aurait été de 6,788 lbs., et le char à bagages et express aurait été divisé en trois parties, savoir : malles produisant 5.462 centins par mille; divers, produisant 15.462 centins par mille; et le bagage des voyageurs, franc de port, 6,788 lbs., et si le tiers du char (soit 8,333 lbs.,) est affecté aux malles, il reste 26,417 lbs. pour le poids des deux autres parties du char. En supposant que le tarif des colis divers soit de 6 centins par tonneau et par mille, il y aura eu dans cette partie du char :

Bagages des voyageurs.....	6,788 lbs.
Divers.....	5,018 "

Total de la charge de cette portion du train..... 11,806 lbs.

Et si cette portion du char était pleinement occupée par les "colis divers" et "les bagages des voyageurs," il y aura eu 15,103 lbs. de ces derniers et 11,314 des premiers.

Il s'en suit que, sur le poids total du train, soit 134,022 lbs., il y avait 99,262 lbs. de chars de voyageurs, et 15,103 lbs. de chars à bagages expédiés exclusivement pour le service des voyageurs=114,365 lbs., qui ont produit, par mille, \$1.3630 de recette.

On peut donc établir la proportion géométrique suivante :

114,365 : \$1.3630 :: 8,333 lbs., : 9.93 centins=\$62.16 par année, pour un seul service, aller et retour, en supposant que le tarif des malles soit le même que celui des voyageurs. Reste à déduire la différence entre la valeur du risque qu'offre le transport de tous les voyageurs, et la valeur du risque qu'offre le transport d'un voyageur et des malles.

La proportion géométrique suivante donnera donc la valeur du service :

lbs.	voyag.	voyag.
114,365	: 67.88	:: 8,333 : 4.94

nombre des voyageurs affecté au compartiment de la poste.

Enfin, à raison de 2.007 centins par mille, moyenne du tarif des voyageurs, la valeur du compartiment de la poste, par mille de parcours, sera de 9.91 centins.

801. Pensez-vous que les efforts des directeurs de chemins de fer Canadiens, pour obtenir un trafic aussi considérable que possible, aient toujours été aussi énergiques que bien dirigés ?

Certainement non.

802. En sorte que leur trafic est aussi considérable que possible, dans les circonstances actuelles ?

Je n'en doute pas.

803. Le président vous a dit que le capitaine Harness avait calculé le montant que le département des postes devait payer pour le transport des malles en se basant sur la supposition que la ligne faisait un trafic maximum, et faisant payer au département des postes sa part de l'intérêt du capital dépensé; il vous a dit aussi que le capitaine Williams, qui succéda au capitaine Harness comme arbitre de la poste, fit un calcul analogue en tenant compte de l'intérêt sus-mentionné mais en se basant sur le trafic réel de la ligne.—Pensez-vous que le capitaine Williams eût raison ?

Je ne crois pas, parce que, d'après son calcul, il semble rendre le département des postes responsable jusqu'à un certain point du succès des opérations de la compagnie. Une comparaison fera voir par où ce calcul pêche : si un constructeur bâtit 20 maisons et ne trouve des locataires que pour 10 de ces maisons chaque locataire ne devra pas payer la dixième partie de l'intérêt du capital dépensé, mais seulement la vingtième. De même si, sur une ligne de chemin de fer, qui peut servir au parcours de 20 trains par jour on n'expédie que 10 trains, on ne doit pas s'attendre à ce que chacun de ces trains produise un dividende égal à un dixième du coût de construction.

804. Vous avez fait un calcul analogue à celui du capitaine Williams relativement au chemin de fer Grand Tronc ?

Oui, et je l'ai soumis à la commission; c'est le troisième calcul relatif au Grand Tronc.

805. Dans ce calcul comme dans le premier, vous ne tenez pas compte de l'intérêt sur l'avance du gouvernement, mais vous incluez le coût du pont Victoria; n'est-il pas vrai ?

Telle était mon intention, et je crois avoir ainsi fait le calcul.