

Le Grand Tronc expédie des trains de nuit sur des portions de la ligne où le service des voyageurs n'en nécessiterait point; mais il est obligé de le faire pour la poste; cela devrait être pris en considération lorsqu'on déterminera le tarif. Je crois que le service doit inévitablement se faire par deux trains, aller et retour.

724. Vous parlez d'un contrat avec les Etats-Unis; est-ce un contrat en forme?

Je crois que c'est le contrat général des Etats-Unis dont les blancs sont remplis d'après le tarif.

725. Le document que M. Brydges vient de produire est-il une copie de ce contrat?

C'est possible; je n'en doute pas.

726. Les conditions de ce contrat ont-elles été fixées par vous, et le gouvernement des Etats-Unis les a-t-il toutes acceptées?

Les tarifs insérés au contrat ont été fixés à la suite d'une correspondance entre la compagnie et le gouvernement des Etats-Unis; ils sont moindres que la demande première de la compagnie.

727. Pensez-vous que ces tarifs étaient considérés comme raisonnables par les autorités des Etats-Unis, ou vous ont-elles fait une faveur en les acceptant?

Elles ne nous ont fait aucune faveur, elles nous ont proposé ces tarifs et nous avons été, pour ainsi dire, forcés de les accepter.

728. Le poids des malles sur le Grand Tronc est-il plus considérable ou moindre sur le Grand Tronc proprement dit que sur la portion de ligne entre la frontière et Portland?

Sur la partie du Grand Tronc située en Canada le poids des malles est beaucoup plus considérable.

729. Les portions de la ligne sur lesquelles vous dites qu'un train de nuit ne serait pas nécessaire pour l'avantage de la compagnie, en dehors du service postal, sont-elles situées entre Québec et Stratford; veuillez les désigner?

Lorsque j'étais employé sur le Grand Tronc, les portions sur lesquelles le trafic produisait le moins, et où cependant nous avions à expédier des trains de nuit, étaient celles qui sont comprises entre Québec et Montréal et entre Toronto et Sarnia. En dehors du service postal la compagnie n'aurait à expédier deux trains, aller et retour, sur aucune portion de la ligne sauf durant une partie de l'été. J'en excepterai la portion à l'ouest de Toronto, entre Toronto, Guelph et Berlin, sur laquelle deux trains par jour sont constamment requis.

PAR LE PRÉSIDENT :—

730. Vous dites que vous ne feriez pas la réduction mentionnée d'un tiers lorsque le Grand Tronc est obligé d'expédier des trains de nuit pour le service de la poste. Mais supposez que ces trains soient expédiés non seulement pour le service postal, mais pour celui de la compagnie, feriez-vous alors la réduction?

Je la ferais pourvu que le tarif moyen du transport des malles fût raisonnable.

731. Mais les marchandises et les voyageurs ne paient pas d'excédant sur les trains de nuit?

Aucun.

732. Lorsque vous étiez directeur le Grand Tronc avait-il un tarif pour les trains spéciaux?

Nous ne publions pas de tarif, mais je faisais payer \$2 par mille pour les trains spéciaux de voyageurs, ou j'exigeais qu'on me garantît un certain nombre de voyageurs aux prix ordinaires.

PAR M. BRYDGES :—

733. Si la poste vous demandait un train de nuit entre Toronto et Stratford, vous auriez à expédier ce train jusqu'à Sarnia?

Oui, forcément jusqu'à Sarnia ou London.

PAR M. CUMBERLAND :—

734. Sur les chemins de fer Canadiens les recettes des trains de voyageurs sont-elles généralement moindres que celles des trains de marchandises?