

D. Ce qui constitue la plus grande partie du tonnage?—R. Oui.

D. Et vous avez trouvé ce qu'étaient les taux sur cela et vous avez appliqué le taux moyen à tout le tonnage du Pacifique-Canadien et du National-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous avez obtenu quel chiffre?—R. Voulez-vous dire en espèces?

D. En espèces?—R. Dans ce cas le chiffre était de \$135,000.

D. Y avait-il un crédit contre cela, une déduction à faire?—R. Cela a été absorbé,—il s'agit des frais d'exploitation, n'est-ce pas?

D. Bien, vous avez ici un chiffre total, dans le premier montant du document G, de \$2,135,000?—R. Oui.

D. Puis vous avez quatre item que vous déduisez. Y avait-il des déductions de cet item spécial de \$135,000 dont vous parlez?—R. Non, monsieur, sauf jusqu'à concurrence du change net dans les frais d'exploitation.

D. Combien avez-vous soustrait de cette somme de \$135,000 pour obtenir un avantage net?—R. Je n'ai pas fait ce calcul. Cela a été fait par un autre qui soumettra un état. Je ne me suis occupé que des chiffres ronds.

D. Alors nous ne pouvons vous questionner sur les chiffres nets?—R. Non, monsieur.

D. Maintenant, prenons le cas suivant.—R. Le cas suivant dont je me suis occupé est celui de la nouvelle route du trafic du Pacifique-Canadien d'un point à un autre de la Nouvelle-Angleterre que desservent le Boston and Maine, le Boston and Albany, et le New-York, New Haven and Hartford. Cela couvre tout ce territoire.

D. Que voulez-vous dire par "tout ce territoire"?—R. Tout ce territoire dans le New-Hampshire, le Vermont, le Massachusetts, le Rhode-Island et le Connecticut.

L'hon. M. Parent:

D. Comment le Pacifique-Canadien s'occupe-t-il de ce trafic, par le Québec-Central?—R. Non, monsieur. Le Pacifique-Canadien aujourd'hui transmet son trafic de New-York, de Newport et de Vermont au Boston and Maine à Wells River; avec le Boston and Albany, nous échangeons avec le Boston and Maine à Wells River, et le Boston and Maine le transporte à Springfield et échange avec le Boston and Albany. Dans le cas du chemin de fer New York, New Haven and Hartford, nous l'échangeons avec le Boston and Maine à Wells River, le Boston and Maine le conduit jusqu'à Springfield ou Worcester et le livre au New Haven à cet endroit. Le trafic à destination de l'ouest fait le mouvement contraire. Nous avons calculé que le National-Canadien le prendrait au Côteau et le transporterait sur le Vermont Central jusqu'à la Jonction White River. C'est-à-dire que les lignes unifiées obtiendraient l'argent additionnel. Pour ce qui est du trafic de Boston et Albany, toutefois, nous éliminerions le Boston and Maine, et le Vermont Central le transporterait jusqu'à Palmer, dans le Massachusetts et l'échangerait directement avec le Boston and Albany.

D. Comment avez-vous obtenu le tonnage et le taux dans ce cas?—R. Dans ce cas j'ai pris nos échanges avec le Boston and Maine à Wells River.

D. Et vous avez doublé le tout?—R. Non, monsieur, car cela ne change pas la route du trafic du National-Canadien. Il reste le même qu'aujourd'hui.

D. De sorte que vous n'avez tenu compte que du trafic du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Et vous avez obtenu les chiffres mêmes du trafic?—R. Non, je ne me rappelle pas du tonnage.

D. Comment en êtes-vous arrivé à ce taux?—R. J'ai estimé que l'augmentation des recettes des lignes unifiées serait peut-être de \$200,000.

D. Si vous nous donnez le taux par tonne ou le nombre de tonnes, nous pouvons trouver le reste.—R. Oui, monsieur. J'ai le tonnage mais je ne l'ai pas ici.

D. Vous pouvez nous donner un mémoire du tonnage et du taux?—R. Oui.

[M. C. E. Jefferson.]