

quelques frais de service local, consistant surtout dans le transport des malles du bureau de poste à la station, cette dernière distance étant limitée à un quart de mille.

712. D'après les calculs que vous avez faits, cela donne 16 centins par mille sur la portion de la ligne où il y a un service chaque jour ?

Oui, 16 centins par mille.

713. Le pont Victoria ne se trouve pas entre Portland et la frontière ?

Non.

714. Le département des postes des Etats-Unis s'est toujours contenté des trains de voyageurs expédiés par vous.

Oui, il n'a jamais demandé aucun changement.

PAR LE PRÉSIDENT :—

715. Vous avez dit qu'il est impossible d'expédier des trains de marchandises à la vitesse des trains de voyageurs ; à quoi attribuez-vous cette impossibilité ?

Je l'attribue aux inclinaisons et aux coudes qui se rencontrent sur la ligne ainsi qu'à la rigueur du climat. Pour ces deux raisons on s'exposerait à des accidents nombreux en essayant d'établir une vitesse uniforme.

716. Quel était le poids moyen des trains de marchandises lorsque vous étiez directeur ?

Environ 300 tonneaux.

717. Sur le chemin de Londres et du Nord-Ouest en Angleterre les trains de charbon, pesant 445 tonneaux, sont expédiés à une vitesse de 18 milles à l'heure, y compris les temps d'arrêt. Je suppose que, sauf les raisons mentionnées par vous, il serait facile d'expédier à cette vitesse les trains de 300 tonneaux du Grand Tronc ?

Je pense que ce serait difficile, car nos lignes ne sont pas aussi bien construites que celles d'Angleterre ; mais les inclinaisons et les coudes rendent cette tentative presque impossible.

718. Sur les lignes où les trains de marchandises sont expédiés à la même vitesse que les trains de voyageurs, les frais d'exploitation des uns ne sont-ils pas à ceux des autres en raison des poids ?

Je crois qu'on peut admettre cette proportion.

719. En pareil cas, si la vitesse du train de voyageurs était, par exemple, de dix milles à l'heure et que vous portiez cette vitesse à vingt milles, de combien cela augmenterait-il les frais d'exploitation ?

D'environ 50 pour cent.

720. Vous avez dit que le prix payé par le gouvernement des Etats-Unis à la compagnie du Grand Tronc, entre la frontière et Portland, n'est pas uniforme. Sur la portion entre la frontière et Paris Sud, le tarif est de 16 centins par mille pour un seul service, et, entre Paris Sud et Portland, de 10 centins pour un double service. La portion entre Paris Sud et Portland n'est-elle pas la plus importante au point de vue du service postal ?

Non, ou du moins la différence est insignifiante si ce n'est jusqu'à la jonction de Danville, à 27 milles de Portland, où nous portions une malle assez importante destinée aux chemins de fer de Kennebec et d'Androscoggan. C'est donc entre Portland et Danville que le service postal est le plus important pour les Etats-Unis.

721. La réduction sus-mentionnée, de 16 à 10 centins, est-elle donc raisonnable ?

Non, et nous ne l'aurions pas acceptée si la moyenne générale du subside n'eût pas été suffisante.

722. Quelle est la réduction qu'on pourrait faire lorsque la poste, au lieu d'un service simple, demande un service double ?

Aucune, à mon avis. Mais, lorsqu'il est possible de fournir à la poste un second service, je demanderais pour ce service un tiers de moins que si tout le transport était fait par un seul service.

PAR M. WICKSTEED :—

723. Si le second service était un service de nuit, feriez-vous encore la même réduction ?