

## APPENDICE No 5

Q. Il faut que vous assuriez le service à tout le monde?—R. Oui. C'est comme le directeur d'un magasin à rayons. Vous y entrez et espérez pouvoir y acheter des épingles et vous vous fâchez si vous ne pouvez les y trouver. Peut-être ce marchand ne fait-il pas un sou de profit sur la vente des épingles, mais il est obligé de les avoir en magasin pour l'avantage de sa clientèle, et ce qu'il perd sur les épingles il le rattrape sur les soieries, les cravates et articles de ce genre. Alors on ne peut pas entièrement choisir le trafic le plus rémunérateur et rejeter l'autre, particulièrement dans notre cas quand nous transportons une denrée comme le bétail offrant une si grande importance, non-seulement pour les cultivateurs de l'Ouest, mais pour tout le Dominion. Nous ne pouvons refuser de transporter cette denrée de préférence à quelque autre plus rémunératrice.

Q. Vous acceptez tout ce qui se présente?—R. Oui, d'une manière générale. Bien entendu, d'un autre côté, il faut que vous considériez ceci. Nos paquebots ne sont pas particulièrement bien aménagés pour le transport du bétail; ils n'ont pas été construits à cette fin. Je ne dis pas cela pour les critiquer, mais lors de leur construction, on n'avait pas prévu qu'ils serviraient à cet usage. Si nous devions construire de nouveaux paquebots qui serviraient exclusivement au transport du bétail, nous pourrions les mieux aménager, c'est-à-dire, que nous pourrions transporter plus de bétail à moins de frais, et le transporter mieux.

*Sir Henry Drayton:*

Q. Par exemple, l'Atlantic Transport fait plus d'argent avec le transport du bétail que nous?—R. Je le présume. Un exemple très frappant de l'emploi de types spéciaux de paquebots pour les cargaisons spéciales, nous est donné par le transport du charbon sur les Grands Lacs. Ils sont spécialement conçus à cette fin, et nulle part au monde il n'est transporté, chargé et déchargé un tonnage aussi considérable à si peu de frais que l'est le charbon sur les Grands Lacs. Ce que l'on peut accomplir est presque phénoménal.

*M. Harris:*

Q. N'est-ce pas un fait que le bétail peut être chargé plus facilement à Québec qu'à Montréal?—R. Il n'y a pratiquement pas de différence.

Q. Peut-être pouvez-vous vous étendre davantage sur ce sujet. Comme je comprends la question, il faut que le bétail soit chargé sur des wagons à Montréal et puis rechargé de nouveau—cela fait un double transport; tandis qu'à Québec, nous savons que les wagons sont placés à côté du quai d'embarquement?—R. C'est un détail et je ne prendrai pas sur moi d'y répondre. Peut-être M. Doherty peut-il répondre à cette question mieux que moi-même.

M. J. P. DOHERTY: En disant que Québec et Montréal sont pratiquement sur le même pied, je parle uniquement au point de vue du paquebot, où le bétail est délivré le long de celui-ci. Si l'on prend en considération le rechargement dans les cours aux bestiaux à la Pointe-St-Charles, ainsi que l'aiguillage et le second déchargement, les frais sont plus élevés.

M. STEWART: Je demandais si ce transbordement était compris dans ces \$325?

M. DOHERTY: Je pense que sir Henry parlait au point de vue du paquebot seulement, et n'avait pas à l'esprit l'exploitation du chemin de fer afin d'amener ce bétail jusqu'aux docks à Montréal.

M. STEWART: Vous pensez que l'on devrait modifier sa réponse?

Le TÉMOIN: Cela dépend de ce que vous voulez dire par "chargement". Si vous entendez simplement l'opération de l'embarquement du bétail, du quai, c'est une chose, mais si vous voulez dire le transport du bétail des cours à bestiaux jusqu'au navire, c'est une autre affaire.