

J'ai déjà dit, en réponse à une question précédente, que mes calculs ne s'appliquent qu'aux trains pour lesquels les recettes dépassent les frais d'exploitation; j'ai donc prévu la conséquence dont vous parlez et qui, dans mon humble opinion, ne serait pas plus absurde que l'hypothèse que la compagnie expédierait des trains là où il n'y a point de trafic.

783. Mais un train-poste doit faire son parcours qu'il y ait des voyageurs ou qu'il n'y en ait pas ?

Si le gouvernement n'a aucune considération pour l'intérêt de la compagnie, tous mes calculs sont oiseux.

784. Alors, tout votre système est basé sur un profit qui est variable ?

Mais non, j'ai déjà dit qu'il ne s'appliquait qu'aux trains pour lesquels les recettes dépassent les frais d'exploitation.

785. Appliqué au trafic général, votre système qui est basé sur la moyenne du tonnage et sur celle des recettes, n'exclut-il pas toute classification ?

Au contraire, je prends pour base de mes calculs le trafic le plus rétribué, savoir : les voyageurs et leurs bagages.

786. La théorie de la classification des tarifs d'après laquelle chaque particulier paie le prix du service qui est fait pour lui, plus un profit raisonnable, n'est-elle pas tout-à-fait distincte des moyennes et des revenus du trafic général de la ligne ?

Je ne crois pas. Il me semble, au contraire, que les tarifs sont basés, autant que possible, sur la moyenne du trafic de chaque ligne, et la moyenne du matériel roulant nécessaire pour le dit trafic.

787. Alors vous baseriez vos prix sur le trafic général, abandonnant toute classification ?

Certainement non.

788. Considérant les malles comme colis, et prenant en considération leur volume et la vitesse à laquelle elles sont transportées, pouvez-vous donner une raison expliquant pourquoi on ne peut appliquer au gouvernement les tarifs généraux ?

Mes calculs n'établissent aucune distinction de cette espèce.

789. Mais vous avez dit que vous considériez les malles comme des colis. Admettez-vous que le volume soit un élément de classification et, par suite, du prix de transport des colis ? J'ai admis cet élément de classification en supposant que le poids du matériel roulant soit proportionnel à son volume.

790. Mais, encore une fois, en considérant les malles comme colis et tenant compte de l'espace qu'elles occupent, le tiers d'un char, et de la vitesse des trains, ne doit-on pas ajouter au tarif postal un certain montant en raison de cet espace et de cette vitesse ?

Certainement non, si, par cette question, vous supposez que les chars soient toujours pleins et que le tiers d'un char représente constamment $3\frac{1}{2}$ tonneaux de colis, ce qui n'a jamais lieu dans la pratique. Sur le chemin du Nord, par exemple, en 1861, les chars à marchandises n'ont jamais été chargés qu'à moins de la moitié de leur capacité, et les chars à voyageurs à environ un tiers.

791. Un particulier, soit pour lui-même comme voyageur, soit pour ses colis, n'a-t-il droit exclusif qu'à l'espace que lui-même ou ses colis occupent ?

Certainement.

792. Le département de la poste n'occupe-t-il pas un espace représenté par $3\frac{1}{2}$ tonneaux ou 15 voyageurs ?

Oui, aux mêmes titres que le public occupe le reste du char.

793. Dans la pratique considérez-vous comme illégale toute déviation du tarif ?

Non, j'ai même parfois accordé des réductions pour de grandes quantités de marchandises, ou pour créer un trafic là où il n'y en avait point antérieurement.

794. Lorsque vous étiez surintendant du chemin de fer du Nord, n'avez-vous point passé avec MM. Sage et Grant, de Bell-Ewart, un contrat pour plusieurs années, d'après lequel vous leur accordiez une réduction ?

Oui, je l'ai fait pour les engager à construire un moulin à scie à Bell-Ewart, ce qui aurait ouvert un grand commerce de bois avec le Lac Simcoe.

795. Ce contrat n'a-t-il pas été attaqué en chancellerie, et le jugement de la cour ne l'a-t-il pas annulé ?

On me l'a dit, mais cela n'a pas eu lieu pendant que j'étais surintendant.

796. Votre système, basé sur le tonnage et les recettes, n'aurait-il pas pour effet d'établir un tarif exceptionnel pour le gouvernement ?