

697. Ou, en d'autres termes, si les recettes brutes ne laissent aucun profit et si la poste paie l'espace qu'elle occupe en proportion de ces recettes, il s'en suit que la ligne transporte les malles sans profit c'est-à-dire au prix coûtant ?

Il me semble que cela est exact.

698. Pensez-vous que ce soit là une manière équitable de calculer le subside postal ?

Certainement non ; nulle compagnie de chemin de fer ne peut exister longtemps si elle ne fait pas de profit dans son exploitation.

699. Mais si de plus on demande une réduction en faveur de la poste parce que c'est un service constant ?

Alors la compagnie transportera les malles à perte.

700. Sur quel principe vous baseriez vous donc pour calculer le tarif d'une manière équitable ?

Je pense que tout dépendant de l'espace occupé sur le train par le compartiment de la poste.

701. Sans tenir compte du poids ?

Oui, sans doute. Peu importe à la compagnie que l'espace réservé soit occupé entièrement ou en partie.

702. Comme directeur du chemin de fer feriez-vous une réduction à un marchand qui chargerait tous les jours le tiers d'un char, aller et retour ?

Non, aucune.

703. Vous avez dit que deux centins et demi par mille formeraient un tarif raisonnable pour le transport de colis considérables à de longues distances ?

Oui, sur le Grand Tronc.

704. A petite vitesse ?

Oui, à celle des trains de marchandises.

705. Que faudra-t-il ajouter à ce tarif lorsque la vitesse sera celle des trains de voyageurs ?

Je ne crois pas qu'on puisse jamais expédier les trains de marchandises à la vitesse des trains de voyageurs ; mais les frais d'exploitation d'un train à 15 milles de vitesse sont moitié moindres que ceux d'un train à la vitesse de 25 milles à l'heure.

706. Si vous appliquiez le tarif des colis aux malles dans quelle catégorie de colis placeriez-vous ces dernières ?

Parmi les colis de première classe évalués d'après leur volume.

707. Par suite, d'après votre réponse précédente, les malles paieraient le double des colis de première classe ?

Non pas, car la responsabilité est plus grande pour les marchandises que pour les malles.

708. Vous voulez dire, je suppose, que le tarif devrait être calculé d'après l'espace occupé et non d'après le poids ?

Oui.

709. Quelle différence établissez-vous entre le transport des malles et le service de l'Express ?

Il y a une grande différence ; les affaires des compagnies d'Express augmentent graduellement, et les compagnies de chemins de fer en profitent. Les compagnies d'Express sont des agents utiles, quoique non-salariés, de la compagnie de chemin de fer ; elles augmentent le trafic de cette dernière et se contentent de l'espace qu'elle peut leur accorder. La poste est beaucoup plus exigeante, et la compagnie, d'après mon expérience sur le Grand Tronc, doit se conformer aux dispositions qu'elle prescrit.

710. Sur le Grand Tronc le service des trains de voyageurs n'a-t-il pas toujours été trop considérable en raison du petit nombre des voyageurs, et par suite des exigences de la poste ?

C'était ainsi de mon temps ; j'ignore l'état actuel des choses.

711. A quelles lignes des Etats-Unis compareriez-vous le Grand Tronc sous le rapport du service postal ?

Les grandes lignes font un service plus considérable que celui du Grand Tronc, et leur subside postal est de 10 à 18 centins par mille. Je crois que le contrat que j'ai fait avec les Etats-Unis pour la ligne de Portland s'appliquerait parfaitement au Grand Tronc. Il fixait le tarif à un peu plus de 13 centins par mille ; la fraction servant à couvrir