

lement la même assurance, c'est pourquoi je dis au teneur de livres de faire le compte de la poste d'après ce tarif.

769. Avez-vous jamais fait rapport des recettes de la ligne en calculant celles de la malle à raison de \$100 par mille ?

Oui, depuis la date de l'ouverture de la ligne jusqu'à Collingwood, le 1er janvier 1855.

770. En qualité de surintendant considérez-vous ce tarif comme raisonnable ?

Je n'ai point fait de calculs à cet égard, mais j'ai toujours été d'opinion que la compagnie devait être payée un prix aussi élevé que possible.

771. Sous votre direction les recettes du chemin du Nord payaient-elles les frais d'exploitation ?

Les rapports annuels que je publiais expliquent l'opinion que j'entretenais à cette époque, et je crois qu'elles montraient toujours un profit.

772. A-t-il été fait des paiements d'intérêt durant cette période ?

Non, car les recettes étaient employées à faire de nouvelles constructions.

773. Si je comprends bien votre méthode de calcul, pour le chemin de fer du Nord, elle consiste en ceci : Vous évaluez le poids brut des trains de voyageurs, non-compris les malles et le compartiment de la poste, et, après avoir calculé les recettes, par tonneau et par mille de parcours des trains de voyageurs, vous en déduisez la valeur du compartiment de la poste et vous obtenez ainsi un tarif de \$50.72 par mille et par année.—N'est-ce pas là votre calcul ?

Oui ; en sorte que le compartiment de la poste produit le même revenu que chaque portion équivalente du train.

774. Mais si les recettes des trains de voyageurs, sur le chemin du Nord, ne suffisent pas à payer les frais d'exploitation, il s'en suit, d'après votre calcul, que les malles sont transportées à perte ?

Oui ; c'est pour parer à cette difficulté que j'ai évité de baser mes calculs sur celles des recettes qui ne suffisent pas à payer les frais d'exploitation.

775. Considérez-vous les malles, en elle-mêmes, comme des colis ?

Je ne vois pas qu'on puisse les considérer autrement, ce ne sont pas des voyageurs.

776. Sur les chemins de fer Canadiens l'exploitation des trains de marchandises n'est-elle pas moins coûteuse et ne produit-elle pas davantage que celle des trains de voyageurs ?

Les frais d'exploitation d'un train de voyageurs à grande vitesse peuvent être plus considérables que ceux d'un train de marchandises à petite vitesse.

777. D'après votre connaissance de la ligne du Nord, pouvez-vous dire si le service des marchandises est plus profitable que celui des voyageurs ?

Je crois que l'affirmative est vraie, je l'ai déjà dit.

778. Alors, si les malles sont considérées comme colis, pourquoi ne rejetez-vous pas dans votre calcul du tarif les moyennes des trains de marchandises qui sont plus fortes que celles des trains de voyageurs ?

Parce que les malles sont transportées par les trains de voyageurs, mais surtout parce que le parcours des colis n'est pas indiqué dans les rapports de la compagnie.

779. Votre formule basée sur la moyenne des recettes est-elle applicable à tous les chemins de fer ?

Elle n'est applicable qu'aux trains dont les recettes dépassent les frais d'exploitation.

780. Alors, avant d'appliquer votre formule, il faut établir qu'il y a profit, et le tarif résultant de vos calculs sera en raison de ce profit.

Oui, c'est ce que j'ai fait dans ma première série de calculs relatifs au Grand Tronc.

781. Mais alors les chemins de fer qui font de fortes recettes auront un tarif élevé, et ceux dont les recettes sont faibles auront un tarif plus bas ; cela est-il juste, le service postal étant le même ?

Ce résultat n'est pas une conséquence nécessaire, vu que le poids des trains est généralement proportionnel aux recettes, comme cela est prouvé par les calculs relatifs au chemin de fer du Nord, sur lequel les recettes des trains ne sont que de 74.59 cts., ce qui donne un tarif presque aussi élevé que les recettes les plus fortes du Grand Tronc et du Grand Occidental.

782. Mais, en poussant votre système à ses dernières conséquences, on arriverait à l'absurde, car si les recettes d'un train de voyageurs, à l'exclusion du service de la poste, sont zéro, les malles devront être transportées *gratuites*.