

mum de 90 p. 100. Nous n'avons pas fait le calcul sur le minimum. Nous avons pensé que le chemin de fer transporterait autant de charbon que faire se pourrait, soit 15 p. 100 des possibilités du wagon. Au lieu de 36 tonnes pour un wagon de 40 tonnes, cela équivaut à 46 tonnes pour un wagon de 40 tonnes. L'alinéa de la lettre où il est dit que "les expéditions devront provenir d'un unique consignateur à un point de départ unique", signifie qu'une mine doit inscrire une commande d'une rame de wagons. Le tarif oscille de \$9 à \$9.70 pour chacune des autres mines. La plupart de ces dernières sont actionnées à la vapeur et nous tenons peu à en tirer du charbon. Nous n'avons rien tenté pour en obtenir. Et pour commencer, nous faisons le nécessaire pour obtenir des exploiters de mines les meilleures conditions possibles. Tant que vous n'êtes pas en mesure de vous présenter devant un propriétaire de mine et de lui dire: "Combien pour tant de votre charbon?"; impossible d'obtenir un prix définitif. Pour le présent, il s'agit du prix d'une tonne, le propriétaire étant prié de faire son prix, ce qu'il fait. Si l'on peut arriver à la mine et demander les prix pour 20, 50 ou 100 tonnes, l'affaire prend une tout autre tournure, le propriétaire se trouvant alors en mesure de donner des conditions plus avantageuses que pour des quantités plus petites. Encore un autre point de vue. Je ne crois pas qu'il se trouve beaucoup de mines dans l'Ouest qui aient payé des dividendes. Il y a eu des abandons. Certaines des mines les plus importantes et des mines utilisées ont dû jeter le manche après la cognée après une série de pertes sur le marché des ventes. Or, si l'on établit les prix à la tonne, cela sous-entend que les acheteurs présents déclarent pouvoir acheter à un certain prix. J'ai en outre soumis ici-même un état des raisons d'être de ce prix de \$9 la tonne. Pour plus de clarté, les chiffres ont été établis au pourcentage et à tant du mille. Je ne crois pas qu'il soit le moins question de douter de l'exactitude de ces taux, au point de vue statistique. On a cité cette dernière. Vous savez qu'on peut aborder partout sur le bateau de la statistique, je compte toutefois que le chiffre que l'on nous soumettra sera calculé sur des bases humanitaires plutôt que sur le terrain de la statistique. On a calculé le tarif sur la moyenne des travaux exécutés dans une certaine période. Même cette moyenne comportait des frais d'exploitation infiniment plus élevés que la moyenne réelle; il a fallu également calculer des frais d'exploitation beaucoup plus modestes que la moyenne, afin d'expliquer cette imposition. Nous sommes d'avis que cette manutention du charbon, telle que nous la conseillons, à savoir par trains, ou encore comme nous pensons qu'elle devrait exister, constituerait ce que les gens du métier appellent un beau train. D'ailleurs nul ennui, du moins pour ce qui est des bris; chaque wagon étant chargé et les pertes aux hangars des termini occasionnées par les barres d'attelage étant réduites. Un témoin a déclaré que le train perdrait son identité. Possible, et pourtant cela reste du charbon. Tous wagons semés en cours de route seraient consignés à la station suivante comme portant du charbon, et dans la mesure que la chose serait possible le train irait du point de départ à celui d'arrivée sous sa dénomination de train de charbon. Je croyais que, pendant qu'on étudiait la question, qu'on tâchait de mettre le doigt sur certains items des prix, les frais généraux, en se basant sur la statistique, je comptais, dis-je, que l'on étudierait chaque item sous un angle humanitaire. Pour me faire mieux comprendre, je ferais peut-être bien de lire les données suivantes:—

Réparations à la voie.	\$1,539 22
Locomotives de route.	1,462 69
Locomotives de parc.	114 80
Wagons de fret.	3,546 17
Dépenses d'ateliers et de machinerie.	854 65
Dépenses au titre du trafic, nil.