

APPENDICE No 5

M. BROWN: Probablement \$40,000 à \$50,000 par mille.

Sir HENRY DRAYTON: Elle revenait parfois à \$15,000 anciennement. Je pense que nous pouvons en avoir une bonne idée en prenant le cas du Grand-Tronc-Pacifique. Le souvenir que j'en ai, c'est qu'il a coûté \$60,000 par mille. (Au major Bell) Est-ce exact, major Bell?

Le major BELL: Avec l'intérêt ce chiffre sera dépassé.

Sir HENRY DRAYTON: Je pense que c'est un exemple du prix de revient d'une ligne dispendieuse autrefois. Si je me rappelle bien, je pense qu'il était de \$60,000 par mille, sans l'intérêt; avec l'intérêt, il était de beaucoup supérieur à ce chiffre.

M. BROWN: C'était pour la construction médiocre d'une voie principale.

Sir HENRY DRAYTON: Si nous prenons ce chiffre pour base, il était très élevé pour tous les ouvrages, mais le prix d'alors pour les embranchements était de \$28,000.

Le major BELL: Oui, \$28,000.

Sir HENRY DRAYTON: Pour les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

Le major BELL: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: C'est le seul genre de construction employé pour cette ligne?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout à ce sujet? Quel était l'autre item? La publicité?

Sir HENRY THORNTON: Pour la publicité l'année dernière—je vais m'expliquer ainsi—le compte de publicité pour l'année dernière représente la somme de \$1,063,784.75. Sur ce montant, cependant, \$275,122.94 ont été payés en frais de transport, de sorte que les déboursés réels en espèces pour la publicité ont été représentés par \$789,000. Au sujet de l'item de \$275,000 qui ont été payés en frais de transport relatifs à la publicité. Il ne devrait pas être considéré comme ayant coûté à la compagnie quoi que ce soit, ou pratiquement rien. En voici la raison. Nous sommes presque certains qu'un journaliste ou un propriétaire de journal qui a voyagé à même ces frais de transport n'a rien ajouté aux frais incombant à la compagnie. C'est-à-dire nous n'avons pas été obligés d'ajouter des wagons supplémentaires au train, et nous n'avons pas été obligés non plus de faire circuler un train supplémentaire, ou autres frais de ce genre. Lorsqu'un train de voyageurs circule, le coût de son exploitation n'est pas sensible à la compagnie, qu'il y ait dix personnes dedans ou deux cents. Les frais commencent à monter alors que le train devient tellement encombré que la compagnie est forcée de renvoyer des voyageurs, ou de faire circuler une seconde section...

Sir HENRY DRAYTON: Ou bien attacher un autre wagon? Je crois qu'il y a une différence entre dix voyageurs dans un train et deux cents, sir Henry Thornton. Je ne crois pas que vous ayez dit tout ce qui en était.

Sir HENRY THORNTON: Si nous étions obligés de mettre un wagon de plus à un train, son exploitation coûterait un peu plus, mais à tout événement, en tant qu'il s'agit de cet item en particulier, je ne crois pas que cela augmenterait les frais subis par la compagnie d'une manière appréciable—peut-être dans une certaine mesure, mais guère appréciable. Il est probablement juste de dire que les particuliers qui voyagent dans ces conditions n'auraient jamais voyagé autrement que gratuitement. Dans quelques cas, cela aurait pu arriver, mais il est probable que les trois quarts sont des voyageurs qui ne se seraient jamais déplacés, à moins d'être en mesure de voyager gratuitement, de sorte que l'on ne devrait pas considérer que ce montant de \$275,000 a entraîné réellement des dépenses à la compagnie approchant de ce chiffre.