

première série de calculs relatifs au Grand Tronc. Ces derniers items se montent 22.46 centins, total ; 64.64 centins, et, en y ajoutant 5 ou 6 centins pour papeterie, agents et commis, on obtient environ 70 centins.

757. Vous savez sans doute que la différence entre les chiffres que vous avez cités, d'après les rapports du Grand Tronc, comme représentant le parcours des locomotives et celui des trains, augmenterait le dernier chiffre obtenu, savoir : 42.18 centins ?

Non, autant que je m'en souviens, j'ai corrigé les chiffres du rapport représentant le parcours des trains.

758. Dans votre seconde série de calculs vous vous basez sur les recettes des trains de voyageurs et vous accordez à la compagnie, pour le service postal, un montant proportionnel au poids du train affecté au compartiment de la poste ?

Oui. Pour être plus précis dans ma réponse je reviendrai sur ma seconde série de calculs relatifs au Grand Tronc. Ces calculs sont basés sur les trois *demandes* suivantes : 1° Que le tarif des compagnies de chemins de fer est basé sur la connaissance de l'étendue de leur matériel occupée par des charges payant transport, et que, par conséquent, ces charges paient les portions mises en mouvement à vide. 2° Que le coût d'expédition des trains, toutes classes étant égales d'ailleurs, est en proportion du poids mis en mouvement. 3° Que chaque fraction du poids brut doit payer son *pro rata*, qu'elle soit mise en mouvement pour le service de la poste ou pour celui du public en général.

759. Ne serait-il pas plus juste, étant donné le poids ou l'espace affecté à la poste, de faire payer le département en proportion de ce que seraient les recettes du train si tout l'espace était occupé, ou, en d'autres termes, prenant le volume du train tel que vous l'indiquez, calculer la recette d'après le tarif et dans la supposition que tout le train soit occupé, puis faire payer la poste en proportion de cette recette pour l'espace qu'elle occupe ?

Certainement non, parce que le tarif est basé sur ce fait connu qu'une large portion du volume est mise en mouvement pour les besoins du trafic tel qu'il se présente, comme c'est le cas sur tous les chemins de fer.

760. Alors la poste ne devrait-elle pas payer non seulement la portion de l'espace qu'elle occupe, mais encore, comme le public, une portion de l'espace inoccupé ?

Tel serait un des résultats de ces calculs

761. Dans les calculs que vous avez soumis hier n'admettez-vous pas une recette qui, d'après le parcours actuel, doit payer l'intérêt du capital, puis ne faites vous pas payer la poste en proportion de l'espace ou du poids qu'elle occupe ?

Oui.

762. Puis vous ajoutez qu'on devrait déduire 25 pour cent sur le compte de la poste en raison de la continuité du service et pour d'autres raisons ?

J'ai émis cette opinion.

763. La subvention postale ne serait plus alors assez forte pour que les recettes brutes du train paient l'intérêt du capital ?

Non, cette réduction n'aurait pas cet effet, car elle ne s'appliquerait qu'à la subvention postale, et il en a été tenu compte dans le calcul des recettes brutes.

764. Si vous étiez directeur d'un chemin de fer feriez-vous une réduction au marchand qui expédierait par chaque train une charge équivalente au tiers du volume d'un char ?

Non, si cette convention m'obligeait à ajouter un char à ceux que requerrait mon trafic ordinaire.

---

*M. Brunel est examiné de nouveau, — 20 mars 1865.*

PAR LE PRÉSIDENT :—

765. Pouvez-vous produire les calculs relatifs au montant qui devrait être payé au chemin du Nord ?

Oui, les voici :