

745. Savez-vous quel a été le parcours du Grand Tronc pendant l'année expirée au 31 décembre 1863 ?

Non.

746. D'après les tableaux de la compagnie il a été de 3,672,951 milles ?

Nul doute que ce chiffre est exact.

747. Un profit de 29.6 centins par mille d'après vos calculs, appliqué au parcours ci-dessus ne suffirait certainement pas pour payer l'intérêt du coût de construction ?

Certainement non, et les calculs que je fis hier étaient basés sur une augmentation des recettes brutes suffisantes pour payer l'intérêt, d'après le parcours sus-mentionné.

748. Alors, tant que le parcours des trains et le trafic n'auront pas triplé, votre chiffre de 29.6 centins par mille ne serait pas suffisant pour produire le revenu nécessaire ?

Non, pas suffisant pour payer 6 pour cent sur le capital.

749. Alors, d'après les principes admis par vous, le département des postes ne paie que le tiers de ce qu'il devrait payer ?

Cela n'est pas tout-à-fait exact, car sur d'autres chemins de fer les recettes augmentent avec le nombre de trains et non d'après l'augmentation des recettes de chaque train.

750. Votre calcul fixe un certain intérêt qui, divisé par le parcours supposé, donne ce chiffre de 29.6 centins. Mais si à ce parcours supposé vous substituez le parcours réel, qui n'en est que le tiers, votre quotient 29.6, qui est le tarif, deviendra trois fois plus haut ?

En admettant le principe que le montant actuel du tarif doit payer l'intérêt du capital, il faudra nécessairement accepter ce tarif augmenté.

751. Si le tarif général était basé sur le montant que la ligne peut ou doit produire, cela n'aurait-il pas pour résultat, en Canada surtout où le trafic est très-limité, de rendre les recettes moindres que les frais d'exploitation ?

Non, au contraire je me suis assuré d'après le parcours et les recettes qu'un tarif établi sur ce principe conduirait au tarif général que vous avez maintenant ou même à un tarif un peu plus faible.

752. Lequel donne le plus de profit d'un train de voyageurs ou d'un train de marchandises, en Canada ?

Cela dépend de tant de circonstances, particulières à chaque chemin de fer, que je ne saurais donner une réponse générale.

753. Partagez-vous l'opinion que M. Shanly a émise aujourd'hui à cet égard ?

Je ne me rappelle pas la réponse de M. Shanly, mais je sais que, sur le chemin du Nord, le transport des marchandises est plus profitable que celui des voyageurs.

754. Le trafic local du Grand Tronc n'est-il pas à peu près le même que celui du chemin du Nord ?

Oui ; toutefois, sur le Grand Tronc, il y a plus de concurrence par lignes parallèles et par eau.

755. Les frais d'exploitation des trains, sur le Grand-Tronc, sont de 86 centins par milles ; mais, dans les conditions actuelles du trafic Canadien, les trains de voyageurs à grande vitesse coûteraient davantage ?

Je ne crois pas ; d'après les chiffres que j'ai examinés, les trains de voyageurs ne coûteraient que 70 centins par mille, y compris une honnête proportion des frais de station, commis, agents et autres services.

756. Vos chiffres ne sont-ils pas pris dans les rapports des chemins de fer de l'Etat de New-York, et non d'après les derniers rapports du Grand Tronc ?

Non, voici les items pris dans les rapports du Grand Tronc pour 1860 :—

	Centins.
Combustible, par mille de parcours des locomotives.....	8.41
Réparations aux locomotives par do	8.06
Do do chars par do	0.99
Réparations de la voie.	24.72
	42.18

Ce sont tous les items que j'ai pu trouver dans le rapport mentionné. J'y ai suppléé en prenant les items du rapport du chemin de l'Erié pour 1861, que j'ai cités dans ma