

droits de l'est du Canada est d'environ 2,200 milles. Le chiffre de M. Lanigan, \$9.90 par tonne, sur le convoi qu'il a choisi, soit un convoi de cinquante wagons d'une capacité de 46 tonnes chacun, donnerait une recette brute de \$22,770 par convoi. D'après le rapport annuel du Pacifique-Canadien de 1922, les recettes des convois de marchandises par train-mille sont données à la page 34, comme étant de \$5.32. Ceci donnerait un revenu de \$11,704 sur le même mouvement d'un train de charbon, de l'Alberta à l'est du Canada. Le coût de l'exploitation par train-mille, en moyenne, sur tout le réseau, a été de \$4.02 en 1921. Le coût de l'exploitation d'un convoi chargé de charbon de l'Alberta à l'est du Canada serait en somme de \$8,844. Il est vrai qu'il y aurait un mouvement de wagons vides de l'est du Canada à l'Alberta, mais au plus, le mouvement des wagons vides ne devrait pas coûter plus de 50 p. 100 du coût du mouvement des wagons pleins, ce qui donnerait pour le Pacifique-Canadien, pour le mouvement d'un convoi de charbon, y compris le mouvement des wagons vides, un coût total de \$13,266.

Comme le charbon est une marchandise de basse classe au point de vue de la valeur et une commodité à tonnage maximum au point de vue du volume, il est raisonnable de supposer que le revenu que peut rapporter le mouvement du charbon doit être de beaucoup inférieur à la moyenne, et il est raisonnable de supposer que le coût de manipulation du charbon doit être bien en-dessous du coût moyen.

Il faut considérer de plus la longueur du trajet lorsqu'il s'agit de transporter du charbon de l'Alberta dans l'est du Canada; il y a là un avantage indéniable qui aide à réduire les frais d'exploitation, si on compare au transport à courte distance où un faible millage doit absorber les mêmes frais aux points de départ et de destination et les mêmes dépenses fixes que dans le cas du transport à longue distance. Il faut considérer de plus que le matériel roulant qui sert au transport du charbon serait, autrement, laissé sur les voies d'évitement.

A la lumière de ces faits, il est évident que le coût qu'a fixé M. Lanigan, \$9.90, n'est pas exact, et il semble qu'un taux de \$8 par tonne couvrirait non seulement tous les frais d'exploitation, mais laisserait encore une marge substantielle de profit.

En 1921, année où le coût d'exploitation a été très élevé sur le Pacifique-Canadien, le coût moyen par train-mille a été de \$4.02. Supposant que la distance des houillères de l'Alberta aux points de consommation de l'est du Canada est de 2,200 milles, et supposant que le coût du mouvement des wagons vides est le même que celui des wagons pleins, et supposant que tous les wagons qui transportent du charbon à l'est du Canada reviennent vides, nous aurions un mouvement de convoi de 4,400 milles. Ceci donnerait un coût total, si on prend le coût moyen du Pacifique-Canadien pour l'année 1921, de \$17,688 au lieu de \$22,770, comme le prétend M. Lanigan, soit une différence d'un peu plus de \$5,000.

Les recettes par train-mille, en moyenne, pour tout le réseau, sont données comme étant de \$5.32. Les recettes par train-mille avec un taux de \$9.90 la tonne sur une distance de 2,200 milles pour le train qu'a choisi M. Lanigan, seraient de \$10.35, ou \$5.03 de plus que les recettes moyennes par train-mille pour tout le réseau. Il est vrai que l'on n'a pas tenu compte du mouvement des wagons vides dans ce calcul, mais il est absurde de dire que le coût du mouvement des wagons vides serait aussi élevé que celui du mouvement des wagons pleins. Le fait est que tous les chiffres mentionnés ici sont les chiffres maxima au point de vue du chemin de fer. Il est bien certain que l'on transporterait un tonnage beaucoup plus élevé que celui que comporte le train de M. Lanigan. Il est aussi