

Oui, généralement.

735. Et les frais d'exploitation des premiers sont plus considérables que ceux des seconds ?

Oui, de beaucoup.

736. Alors, en Canada, le service des voyageurs est beaucoup moins profitable que celui des marchandises ?

Oui, excepté sur le Grand Occidental.

W. SHANLY.

*M. Brunel est examiné de nouveau.*

PAR M. BRYDGES :—

737. N'avez-vous pas dit que les calculs que vous avez soumis ont été faits quelque temps avant que cette commission s'assemble ?

Oui.

738. N'étaient-ce pas les calculs que vous avez fait pour M. Mowat et sur lesquels il a basé son rapport ?

M. Mowat les a vus ; mais je ne sais s'ils ont servi de base à son rapport ; ils n'avaient pas été faits expressément pour lui.

739. Mais il les avait lorsqu'il a fait son rapport ?

Il les a vus.

739. Vous donnez, ce me semble, trois méthodes pour calculer le tarif du paiement au Grand Tronc ?

Oui.

740. Dans votre premier calcul vous fixez l'intérêt du coût de construction de la ligne,—y compris le prêt du gouvernement,—à \$2,621,894 par année ; ne savez-vous pas que ce chiffre est beaucoup en dessous de l'intérêt requis ?

Je ne savais pas que ce chiffre fût erroné, je ne m'en serais pas servi, et j'ai puisé mes renseignements aux meilleures sources.

741. Si vous voulez bien examiner le compte de la compagnie, au 31 décembre 1863, vous y verrez que le capital de la compagnie moins le prêt du gouvernement se monte à £13,500,000 stg. qui, à 6 pour cent, représente un intérêt de \$3,936,000 non comprises les lignes affermées. Ceci ne changerait-il pas considérablement vos calculs ?

Tout ce que vous dites est conforme au rapport que j'ai entre les mains, mais il me semble que ce montant comprend des arrrages d'intérêt et d'autres sommes ajoutées aux frais propres de construction. Mes chiffres sont tirés du rapport des commissaires en 1861 qui donne le coût de construction sans ces additions.

742. Le rapport des commissaires n'était pas toujours exact, mais, en excluant les items dont vous parlez, l'intérêt du coût de construction du chemin de fer Grand Tronc en Canada à £10,000 par mille, serait, à 6 pour cent, de \$2,770,200 à quoi il faut ajouter le coût annuel des lignes affermées qui, d'après le tarif actuel réduit, est de \$417,966, ce qui forme un total de \$3,188,160 par année pour l'intérêt du coût de construction de la ligne. Cette somme étant plus considérable que celle dont vous êtes partie, vos calculs se trouvent modifiés jusqu'à un certain point ?

Il suffit de rectifier le montant de l'intérêt s'il est erroné. Je ne saurais admettre à priori qu'une fois cette rectification faite la différence sera aussi grande que celle qu'indiquent vos chiffres.

743. Alors, pour parvenir à votre résultat, vous avez pris un parcours imaginaire sur le Grand Tronc ?

J'ai pris le parcours représentant un trafic égal, en activité, à celui du Central de New-York en 1861.

744. Et en appliquant le parcours du Central de New-York au Grand Tronc on arriverait au résultat que cette dernière compagnie devra avoir assez de trains pour faire un parcours de 8,775,411 milles ?

Oui.