

justifie dans une grande mesure le haut prix accordé. La compagnie *South Western* reçoit bien 3s. 6d. par mille pour le train qui transporte la malle de l'Inde à Londres, à l'arrivée des paquebots à Southampton, mais ce train est exclusivement un convoi de malle-poste et ne porte aucun voyageur. En outre de ces considérations spéciales qui pourraient être multipliées à l'infini, les Commissaires sont convaincus qu'il n'y a aucune parité quelconque entre le service fait en Angleterre et en Irlande, par les convois des malles-poste et celui fait ici par les trains ordinaires que les différentes compagnies font circuler elles-mêmes sans contrôle aucun de la part du département des postes.

Il est dit, cependant, que les prix payés aux Etats-Unis pour le service postal par voie ferrée devraient servir de précédents pour déterminer la juste rémunération qui doit être accordée en cette province, et sous un rapport ils sont un précédent plus sûr que celui des prix payés en Angleterre, parce que dans le premier de ces pays, la règle générale est de faire usage des trains ordinaires des compagnies de chemin de fer, tandis qu'en Angleterre cette règle fait l'exception ; mais, d'un autre côté, les prix payés aux Etats-Unis varient de \$20—somme que les commissaires croient la moins élevée—à \$375 par mille, cette dernière étant peut-être la plus élevée, et cette grande variété de prix, dont bien des directeurs de postes se sont plaint, ne dépend d'aucun principe arrêté. Si la question en était restée là, l'impossibilité de trouver un précédent dans une si grande variété de prix, variété reconnue par ceux qui sont le plus capables d'en juger comme ne dépendant d'aucun principe arrêté, eût été visible ; mais, pour détruire la force de ce fait et démontrer que les prix payés sur les routes les plus importantes des Etats-Unis devraient être accordés à la compagnie du Grand Tronc, M. Brydges dit dans son mémoire qu'aux Etats-Unis les malles de distribution sont *acheminées sur un seul train*, qui arrête à chaque station et distribue les malles sur la route dans un char spécialement installé à cette fin ; c'est la seule voiture de distribution qu'il y ait sur aucun des chemins de fer américains ; elle ne fait qu'une fois pendant le jour le voyage dans les deux directions, et c'est pour ce service que l'on paie ce prix."

M. Brydges réitère cette assertion dans son témoignage, ainsi qu'on peut le voir à la question 96, et si elle était exacte, il n'y a aucun doute que l'on aurait pu en déduire un argument d'un grand poids ; mais son inexactitude est clairement démontrée par M. Griffin, dans sa réponse à la question 319. En outre de cette assertion générale sur la nature du service postal par voie ferrée aux Etats-Unis, des faits concernant plusieurs grands chemins de fer, et à l'égard desquels on a obtenu des témoignages, portent à la même conclusion. En consultant le témoignage de M. Brydges (voir les questions de 100 à 120) on verra qu'il n'avait aucune connaissance exacte du service fait par les principaux chemins de fer des Etats-Unis. Sur information, on a constaté que sur le chemin de fer central de New-York,—route que l'on a beaucoup citée à l'appui de la réclamation—il s'y faisait trois services quotidiens en chaque sens, et un le dimanche, et que la moyenne du poids des malles acheminées chaque jour d'Albany par le char-poste était de 175 lbs. durant la première semaine du présent mois, tandis que par les cinq autres trains, les malles voiturées atteignaient le poids d'au moins 7264 livres. Les faits concernant le service exécuté par les chemins de fer de Washington à Baltimore, de Baltimore à New-York et de Baltimore à Philadelphie sont cités par M. Griffin en réponse à la question 320. "Entre Washington et Baltimore," dit-il, "le département des postes des Etats-Unis porte le service à quatre voyages quotidiens en chaque sens les jours ouvriers, et à deux en chaque sens le dimanche. Entre Baltimore et New-York, il y a trois voyages quotidiens en chaque sens les jours ouvriers, et un le dimanche. De ces services, l'un se fait sur un bureau ambulant de distribution locale par train de jour, lequel occupe un espace d'environ 20 pieds de longueur ; un second service se fait sur un char de 47 pieds, de long et spécialement affecté au bureau de poste où se fait le triage ; les autres services se font à l'aide de sacs mis sous les soins du chemin de fer, mais sans qu'il soit réservé d'espace particulier pour eux."

Les renseignements relatifs à d'autres chemins se trouvent dans les témoignages, et pris dans leur ensemble, ils servent à démontrer—c'est l'avis des commissaires—que les prix payés aux principales lignes des Etats-Unis ne sauraient servir de guides à ceux qui doivent être accordés en cette province ; et si, prises isolément, ces lignes ne peuvent guider avec certitude, les commissaires pensent que ce serait commettre une erreur palpable que de suivre le conseil de M. Brydges, c'est-à-dire de fixer une rémunération basée sur la moyenne de ces prix-là.