

En réponse à cette lettre, les Commissaires reçurent copie d'un rapport du Conseil Exécutif, portant la date du 16 mars 1865, et approuvant un mémoire dans lequel le maître général des postes déclarait que "quant à la description du service postal par voie ferrée pour lequel il avait cru nécessaire qu'une commission en fixât le prix, le département des postes avait fait connaître ses vues aux commissaires à l'aide du mémoire qu'il leur avait fait soumettre par le sous-maître général des postes; que le département adhérerait à ces vues, mais qu'il n'entendait pas recommander au gouvernement de tracer une limite aux commissaires sur aucune décision à l'égard du prix du service postal par voie ferrée."

Ces instructions ne sont pas aussi explicites que les Commissaires pouvaient le désirer, mais voulant agir dans le sens qu'ils supposaient voulu, ils se sont bornés à fixer un taux pour l'usage des trains ordinaires, c'est-à-dire de ceux que la compagnie fait marcher pour ses propres fins.

Les commissaires n'ont négligé aucun soin pour arriver à une juste solution des questions à eux soumises. Ils ont minutieusement consulté tous les renseignements qu'ils ont pu se procurer sur le sujet, ainsi que les témoignages rendus devant eux; mais, par leur nature même, ces questions ne sont pas susceptibles de démonstration; une exacte justice est par conséquent impossible, et la commission n'a nul espoir que ses conclusions seront bien vues de tous. Cependant, comme la législature a laissé à Votre Excellence en conseil le soin de fixer le prix à payer aux Chemins de Fer de cette province pour le service qu'ils feront pour le gouvernement, les Commissaires ont cru de leur devoir de fixer une rémunération libérale pour ce service.

Avant de faire l'énoncé de leurs conclusions, les Commissaires croient utile de faire connaître brièvement sur quoi s'appuient plusieurs compagnies de chemin de fer,—surtout celle du Grand Tronc,—pour faire les réclamations par elles présentées, et qu'en justice ils ne peuvent admettre.

Dans son mémoire soumis au nom de la compagnie du Chemin de Fer Grand Tronc, M. Brydges s'étend au long sur certaines circonstances de la formation de cette compagnie, sur les difficultés qu'a rencontrées la réalisation de l'entreprise, et qu'il invoque comme autant de raisons qui devraient influencer en faveur du prix qu'elle veut obtenir pour le service qu'elle fait pour le gouvernement.

Les commissaires ne pouvaient envisager la question à ce point de vue. Devant ce fait, mais peut-être à tort, ils ont cru devoir s'abstenir de faire entrer en ligne de compte les fortes sommes avancées par le gouvernement canadien à la Compagnie du Chemin de Fer Grand Tronc, et cette dernière considération exclue, il devenait pour eux évident que les faits avancés par M. Brydges ne pouvaient influencer sur la décision qu'ils devaient rendre dans la question qui leur était soumise.

Les hauts prix payés en bien des cas, en Angleterre et en Irlande, sont souvent cités pour justifier les réclamations du Grand Tronc et autres compagnies de chemin de fer de cette province à l'égard du service postal; mais aux yeux des commissaires, cet argument n'est d'aucun poids; dans tous ces cas, les hauts prix indiqués sont pour les convois de malle-poste, c'est-à-dire pour les trains à l'égard desquels le maître général des postes désigne l'heure du départ, le degré de vitesse et les lieux à desservir. Ce fait seul démontre la futilité de tout argument fondé sur le prix payé en Angleterre aux trains à ordre (*notice trains*). Dans plusieurs des cas cités, on fait aussi valoir d'autres raisons, mais il serait trop long de les énumérer ici. Le chemin de fer *Great Southern and Western* est mentionné comme recevant 4s. 6d. sterling par mille, et c'est le plus haut prix payé à aucune voie ferrée de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande, à l'exception, peut-être de la ligne de Chester à Holyhead. M. Brydges attribue au petit nombre de voyageurs le haut prix payé aux lignes irlandaises, et sous ce rapport il pense qu'il y a analogie entre les voies ferrées de l'Irlande et celles du Canada, bien que sous d'autres il soit d'avis que le Grand Tronc a droit à un prix encore plus élevé. Les commissaires ne peuvent adhérer à aucune partie de cet argument. La vérité est que plus est grande la somme du trafic, plus l'intervention doit avoir d'inconvénients, de sorte que le plus haut prix doit être celui payé pour un train à ordre.

Le prix élevé que reçoit le *Great Southern and Western* est simplement dû à ce qu'au temps où la malle-poste de nuit fut établie sur cette ligne, il n'y circulait que des trains du jour; mais, pour satisfaire à la volonté du maître général des postes, il fallut qu'elle restât ouverte de 5 heures de relevé à 9 heures le lendemain matin, fait qui