

ÉTAT indiquant le poids journalier des malles sur différents chemins de fer des États-Unis, et le prix payé pour le transport. — *Suite.*

| NOMS DES CHEMINS DE FER.               | No. de lbs. | Coût annuel par mille. |
|--|-------------|------------------------|
| Hamilton à Dayton.....                 | 1,194       | { 225 00<br>150 00     |
| Cleveland, Columbus et Cincinnati..... | 1,138       | 210 86                 |
| Old Colony et Fall River.....          | 1,052       | 121 42                 |
| Fitchburg.....                         | 1,195       | 65 22                  |
| Baltimore et Ohio.....                 | 1,322       | { 300 00<br>200 00     |
| State et Buffalo.....                  | 1,986       | 200 00                 |
| Terre Haute.....                       | 1,392       | 190 00                 |
| New-York Central, de Buffalo.....      | 957         | 200 00                 |
| Grand Tronc, Division de Portland..... | 1,258       | 110 00                 |

Québec, le 7 mars 1865.

Je ne doute point que cet état soit exact ; mais je n'ai point établi de comparaison de ce genre et je crois qu'elle serait inutile si ce n'est pour faire ressortir les curieuses anomalies qui existent, comme vous le savez, dans la pratique.

621. Vous connaissez sans doute les dispositions de la loi aux États-Unis relativement au transport des malles ?

Oui.

622. Une clause de l'acte prescrit que le maître-général des postes, devra diviser les lignes de chemins de fer "en trois catégories d'après le volume des malles, la rapidité avec laquelle elles sont transportées et l'importance du service." Comment comprenez-vous le mot *volume* dans les citations que je viens de vous faire ?

Cette clause est, à mon avis, une sorte d'indication au maître-général des postes sur la manière dont il devra classer les malles, et le mot *volume* indique ce que nous entendons par *bulk*, *masse* qui désigne à peu près la même chose, c'est-à-dire qu'on ne doit pas payer pour le transport d'un seul sac ce qu'on paierait pour celui de cent sacs.

623. Mais, d'après votre tableau, le poids n'est pas un élément du tarif, et il faut nécessairement une autre interprétation du mot *volume*, n'est-il pas vrai ?

Non, je ne crois pas qu'il faille rejeter l'élément du poids parce que les chiffres de ce tableau semblent contradictoires. Le maître-général des postes des États-Unis se plaint de ce que les chemins de fer profitent de leur monopole pour l'empêcher d'appliquer rigoureusement la loi ; mais, si je suis bien informé, il fait dresser, en ce moment, des états du poids des différentes malles pour en venir, autant que possible, à la stricte application de la loi.

624. Ne serait-il pas logique d'entendre par *volume* l'espace que le compartiment de la poste occupe dans chaque train ?

Je crois que *volume* est un terme générale indiquant la *quantité* des malles transportées, sans aucun sens plus précis.

625. Dans votre réponse à la question 297, vous dites que le département des postes n'a jamais requis ni demandé des trains de nuit à l'ouest de Toronto ?

Je ne sache pas que le département ait jamais demandé un de ces trains ; et comme il n'en a point fait usage c'est qu'il n'en n'avait pas besoin.

626. Dans une lettre que vous m'adressiez le 11 décembre 1862, vous me disiez que le maître-général des postes approuvait l'expédition des trains entre Montréal et Toronto, et vous ajoutiez : "de Toronto à London il demande un service de jour continu, en sorte que les malles de Montréal et des points intermédiaires soient expédiées à l'ouest dès l'arrivée des trains à Toronto, et que les malles de London et des stations intermédiaires, arrivent à Toronto de manière à correspondre avec le train partant le matin de cette ville pour l'Est ?" Cela n'équivaut-il pas à une demande de train de nuit à l'ouest de Toronto ?