

et ils croient que le chiffre ainsi atteint, six centins par mille de parcours pour les trains mixtes, et huit centins par mille pour les trains de voyageurs à grande vitesse, sera considéré comme étant une compensation suffisante pour le service actuellement fait pour la poste sur les voies ferrées ordinaires de la province.

Cependant, les commissaires sont d'avis que tous les chemins de fer de la province ne devraient pas être placés sur le même pied ; ils croient qu'il serait juste que les lignes du Grand-Tronc, sur lesquelles est acheminée la plus grande partie de la correspondance du pays, et sans lesquelles le service postal actuel pourrait à peine se faire, reçussent un plus haut prix que les voies ou embranchements de peu d'importance et sur lesquels on pourrait probablement transporter, même aujourd'hui, les malles en voitures ordinaires avec presque autant d'avantage et pour la moitié de la dépense que coûte ce voiturage en chemin de fer. Ils eroient ce principe universellement reconnu, tant en Angleterre qu'aux Etats-Unis, et sa justice est si évidente qu'il est à peine nécessaire de la démontrer. Selon eux, on ne saurait prétendre que le chemin de fer de Shefford, sur lequel passe chaque jour une malle du poids de 120 livres, ni que celui de Welland, qui en voiture une de cent livres, ni que celui de Buffalo, Brantford et Goderich, sur lequel passe une malle de 300 livres, ni que le chemin de fer du Nord, qui en porte une de 500 livres, soient payés au même taux que le Grand-Tronc, sur la plus grande portion duquel il passe chaque jour des malles atteignant le chiffre de deux mille livres, et sans lequel le service postal actuel pourrait à peine se faire.

Le chemin de fer Grand-Tronc, qui traverse ce pays dans toute son étendue, est sans contredit la ligne la plus importante de la province. Pour les postes, son importance ne saurait entrer en comparaison avec le prix payé pour les services qu'il rend.

Il marche en hiver, mais il en coûte de grandes dépenses à la compagnie, et M. Shanly, qui s'y connaît en fait de chemins de fer, et dont l'intégrité et l'impartialité donnent un grand poids à son témoignage, s'est exprimé ainsi en réponse à la question 693 : " Je ne sais aucune voie ferrée qui ait autant à souffrir du climat que le Grand-Tronc, depuis Kingston en gagnant l'est. Je ne sais aucun chemin de fer qui pourrait lui être comparé sous ce rapport." Si le pont de Menai offre un précédent qui puisse être facilement suivi, ce que croient les commissaires, le pont Victoria doit être considéré comme étant d'une importance autrement grande.

A raison de tous ces faits, les commissaires pensent que sur le chemin de fer Grand-Tronc, dix centins par mille pour les trains de voyageurs à grande vitesse, et six centins pour les trains mixtes, seront considérés une juste rémunération pour l'usage de ses convois ordinaires.

Ils pensent que ce prix ne sera pas trouvé trop élevé si l'on considère que le maître-général des postes des Etats-Unis, paie, sur la même voie, seize centins par mille pour un simple service, et dix centins pour un double service entre la ligne frontière et Portland.

Il pense de même qu'on ne le trouvera pas trop minime, si on le compare à celui que paie au Grand-Tronc la compagnie de l'Express.

D'après le même principe, les commissaires croient que le chemin de fer Grand-Occidental a droit à une augmentation dans ce qu'ils ont désigné comme prix ordinaire. Une partie importante du service postal de ce pays est fait par cette compagnie, bien que l'on ne puisse dire qu'elle ait droit de prétendre à autant que celle du Grand-Tronc. En conséquence, les commissaires suggèrent neuf centins par mille pour les trains de voyageurs à grande vitesse, et six centins pour les trains mixtes, comme prix raisonnable pour l'usage des convois ordinaires de la ligne du Grand-Occidental.

Sur tous les autres chemins de la province, les commissaires sont d'avis que 8 centins par mille pour les convois de voyageurs et six centins pour les trains mixtes seront considérés comme une juste rémunération pour l'usage d'un char-poste sur les trains ordinaires.

Pour les prix ci-dessus, l'espace réservé pour la poste devra, comme précédemment, équaler en longueur le tiers d'un char à bagage ordinaire et occuper toute sa largeur. L'espace ainsi réservé devrait être installé selon la volonté du maître-général des postes, et être suffisamment chauffé et éclairé.

Si un plus grand espace devenait nécessaire, il devrait être payé en proportion.

Les commissaires ne pensent pas que les prix ci-dessus devraient être augmentés, soit à raison d'un aménagement supérieur, soit pour le transport des conducteurs de malle, et autres officiers des postes. Ils croient de même qu'ils ne devraient pas être diminués.