

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires: **Cette copie a des annotations manuscrites.**

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x		14x		18x		22x		26x		30x	
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
12x		16x		20x		24x		28x		32x	



RAPPORT

DES

COMMISSAIRES

DU

SERVICE POSTAL PAR CHEMINS DE FER.

PRÉSENTÉ AUX DEUX CHAMBRES DU PARLEMENT PAR ORDRE
DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.

Algoma & R.



OTTAWA:

IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE SPARKS.

1866.

Algoma W.R.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGES
RAPPORT.....	5
PROCÈS-VERBAUX.....	12

APPENDICE No. 1.

Factum de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada	45
“ “ du chemin de fer Grand Occidental	81
“ “ du chemin de fer du Nord du Canada.....	83
“ “ du chemin de fer Brockville et Ottawa.....	91
“ “ du chemin de fer Port Hope et Lindsay, et chemin de fer l'eterboro' et Port Hope.....	95
“ “ des chemins de fer de Montréal et Champlain, de Buffalo et Lac Huron, d'Ottawa et Prescott.....	98
“ “ du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly....	99
“ “ du chemin de fer de London et Port Stanley.....	100
“ “ d'embranchement de chemin de fer de Montréal et Vermont	100
Mémoire de l'assistant maître-général des postes.	101
Département des postes.....	113

APPENDICE No. 2.

Témoignage de C. J. Brydges, écuyer.....	118-149, 235-238
“ Hon. J. S. Macdonald.....	149-157
“ W. H. Griffin, écuyer	157-167, 188-193, 210-216, 243
“ Hon. M. Cameron	167-170
“ T. Swinyard, écuyer.....	170-176, 180-188
“ W. Shanly, écuyer.....	176-180, 222-226
“ A. Brunel, écuyer.....	193-200, 216-222, 226-234
“ F. Cumberland, écuyer.....	238-239

Brantford

R A P P O R T .

A SON EXCELLENCE LE TRES-HONORABLE CHARLES STANLEY, VICOMTE
MONCK, GOUVERNEUR-GÉNÉRAL DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU
NORD, Etc., Etc., Etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Les Commissaires chargés de s'enquérir du prix qui doit être payé pour le service postal par chemin de fer prennent la liberté de soumettre à Votre Excellence leur rapport, ainsi que les procès-verbaux de leurs délibérations, auxquels sont annexées les réclamations faites au nom de diverses compagnies de chemin de fer, les réponses à ces réclamations par le sous-maître général des postes, et les témoignages entendus par la commission.

Les Commissaires étaient chargés de s'enquérir : —

1o. De la suffisance du prix établi pour le service postal par voie ferrée, depuis un arrêt du Conseil Exécutif en date du 18 septembre 1858, jusqu'au 12^{me} jour d'août 1863, date d'un arrêt du dit Conseil rendu à l'égard du Chemin de Fer Grand-Tronc et de toutes voies ferrées dont les compagnies ont pu protester contre l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt de 1858 ;

2o. De la suffisance du prix accordé par le dit arrêt du Conseil du 12 août 1863, à venir jusqu'au 14 novembre 1864, et

3o. Du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre 1864, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.

Dans sa réponse au sujet de la réclamation soumise aux Commissaires par la compagnie du Chemin de Fer Grand-Tronc, le sous-maître général des postes s'exprime ainsi : "Le prix du voiturage des malles devrait être établi dans la forme d'un tarif de tant par mille, pour l'espace réservé et nécessaire au bureau de poste sur les trains ordinaires de voyageurs, le taux devant être fixé pour un espace spécifié, c'est-à-dire de tant de pieds sur la longueur du char et sur toute sa largeur, avec cette disposition que si le bureau de poste prend plus ou moins que cet espace le taux augmentera ou diminuera en proportion.

"De même que par le décret du conseil de septembre 1858, qui, sous ce rapport, reste en force pour toutes les voies ferrées, le tarif, pour être explicite, devrait contenir une stipulation pour le paiement d'un certain prix par 100 livres par mille pour les sacs de malle expédiés sous les soins des serviteurs d'une compagnie de chemin de fer comme bagage ordinaire, et sans espace spécial réservé pour eux.

"Quant à ce qui est dénommé service accessoire, c'est-à-dire le transport des malles en diligence, à cheval ou à pied entre les stations de chemin de fer et les bureaux de poste avoisinants, le département n'est pas d'avis de le confier aux chemins de fer ; il préfère en garder la surveillance directe, de même que celle du service ordinaire du transport des malles donné à l'entreprise."

Le langage de la commission prêtant à l'ambiguïté et le mémoire du sous-maître général des postes paraissant différer des vues du gouvernement exprimées par l'arrêt du 12 août 1863, les Commissaires crurent à propos de demander des instructions au maître général des postes, et à cet effet, ils lui firent écrire en date du 11 février 1865, le priant de leur dire si le gouvernement de Sa Majesté voulait qu'ils se bornassent à fixer un prix pour l'usage des *trains ordinaires*, ou s'il ne désirait pas plutôt qu'ils fixassent un taux pour un *service continu*, comme l'avait fait l'arrêt du Conseil du mois d'août 1863.

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 adhérait 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

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 ~~ineffectivité~~ 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 ambulancier 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.

Il est dit ensuite que le compartiment assigné au bureau de poste pourrait contenir quinze voyageurs, et que le département qui occupe constamment cet espace devrait payer l'équivalent du prix de passage de quinze voyageurs pour chaque trajet, c'est-à-dire une somme d'environ \$150 par mille par année; mais cet argument paraît aux commissaires tout-à-fait inadmissible, d'abord parce que des sacs de malle ne peuvent être assimilés à des voyageurs, mais à du fret; et en deuxième lieu, parce que le transport des malles n'exclut aucun voyageur.

Somme toute, les commissaires pensent que les articles composant les malles doivent être pris pour ce qu'ils sont réellement, pour du fret, et que le département des postes, qui exige un espace pouvant contenir 3½ tonnes de fret, doit payer ce poids au même taux que paie le public lorsqu'il occupe avec du fret un semblable espace.

Il s'agit maintenant de savoir quel prix paierait le public pour ce service ou pour un service analogue. Il est allégué que les articles composant les malles sont la plus précieuse espèce de fret, et qu'il devrait être payé le prix du fret de première classe; ou, comme d'autres le prétendent, le double de celui de première classe; mais les commissaires sont convaincus, en tant qu'il s'agit d'arrêter un tarif, que les malles doivent être considérées comme l'espèce de fret dont le voiturage est le moins dispendieux, et que, soit par leur volume, leur poids ou leur valeur, elles ne peuvent être considérées comme fret de première classe. Non pas en raison de leur volume, parce que le département paie pour l'espace qui lui est nécessaire, et que les articles composant la malle doivent trouver place dans cet espace. Il est notoire que leur poids est souvent beaucoup moindre que celui payé, et comme elles sont acheminées sous les soins de serviteurs de la poste, la responsabilité de la compagnie se trouve réduite à peu de chose. De l'avis des commissaires, les malles doivent être considérées comme fret ordinaire pour lequel la compagnie n'a aucune dépense à faire autre que celle du voiturage.

Cette manière juste de voir est clairement partagée par M. Shanly, dans le témoignage qu'il a rendu sur la demande qui lui est faite à la question 458, savoir si 3½ centins par mille, qui est le prix payé par la compagnie l'Express pour l'usage du tiers d'un char s'accordent avec son estimation élevée pour le voiturage du fret de première classe par des trains de voyageurs, il a répondu: "Je le crois; l'Express fait faire elle-même tout ce qu'elle a à faire dans le char; nous n'avons aucune responsabilité ni travail à faire pour elle autre que de faire marcher le train sur la voie," et c'est là une exacte description du service fait pour la poste.

Les malles, considérées comme fret et acheminées avec la vitesse d'un train de marchandises, les commissaires ne sauraient douter que cinq centins par mille soient une juste compensation pour l'espace occupé par la poste, c'est-à-dire le tiers d'un char, ce qui équivalant au poids de trois tonneaux et un tiers sur tous nos chemins de fer canadiens.

En prenant que c'est là la valeur du service fait avec la vitesse d'un train de fret, il devient dès lors nécessaire de déterminer quelle somme devra être payée en plus pour le voiturage à une vitesse de train de voyageurs, laquelle, en ce pays, est moindre que le double de la vitesse du train de fret; or, dans leur ouvrage sur les chemins de fer, MM. Holley et Colburn estiment, au double de la vitesse d'un train de fret, à 40 pour cent la différence des frais de traction entre les trains de voyageurs et les trains de fret.

Le capitaine Huish, qui est une personne de beaucoup d'expérience et qui ne voudrait rien faire qui fût défavorable aux chemins de fer, dit ce qui va suivre dans le cas soumis par lui au nom de la compagnie du chemin de fer de Lancaster à Carlisle: "Le voiturage des marchandises sur la ligne de Lancaster à Carlisle est principalement un trafic de complet parcours. Les wagons viennent à Carlisle et Lancaster respectivement, et parcourent la voie à une très petite vitesse et dans un temps qui convient à la compagnie autant que le permet le passage des convois de la poste. Ainsi, les frais de traction des trains de marchandises à petite vitesse ne sauraient être aussi grands que ceux d'un convoi de voyageurs à grande vitesse. Après de minutieuses recherches faites par des personnes compétentes, la différence des frais de traction a été estimée à 49 pour cent de plus pour les trains de voyageurs."

Dans le témoignage qu'ils ont rendu devant cette commission, M. M. Brydges et Shanly ont porté à 50 p. cent le surcroît de dépense occasionné par la double vitesse.

Ne voulant pas insister plus qu'il ne faut sur cette preuve, les commissaires proposent d'ajouter 60 p. cent pour le train à grande vitesse et 20 p. cent pour celui de petite vitesse,

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 de 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 pensent 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.

dans le cas où le service deviendrait continu. Les commissaires sont d'avis que ces considérations se valent également.

Les commissaires ne suggèrent pas de faire aucun changement au service fait à l'aide de sacs ni au service par voie de mer. Le département des postes ni les compagnies ne s'en plaignent, et les commissaires se sont par conséquent abstenus de faire aucune recommandation à leur sujet.

M. Brunel a fait et mis devant les commissaires certains calculs concernant les prix que le département des postes devrait payer aux chemins de fer Grand-Tronc, Grand-Occidental et du Nord, et les commissaires sont heureux de voir que les résultats auxquels il est arrivé ne diffèrent pas matériellement de ceux qu'ils ont obtenus en suivant des données différentes. Les calculs de M. Brunel sont clairs et ingénieux ; mais les commissaires ne sont pas prêts à accéder à la justice du principe sur lequel ils reposent. Les choses qui y sont comparées ne leur paraissent pas susceptibles de l'être. Les articles composant les malles entrent dans la catégorie du fret, et lorsque le département des postes demandera qu'un espace capable de contenir trois tonnes et un tiers de fret lui soit réservé pour son propre usage, il semble juste qu'on lui demande un prix proportionné à celui que paierait le public pour un service analogue : mais quant à soutenir que puisque des chars à voyageurs en grande partie vides sont acheminés sur la ligne du Grand-Tronc et ne donnent une recette qu'à raison du nombre de voyageurs qu'ils renferment, il doit s'ensuire que le char de la poste, dont le département a l'usage exclusif, mais qui doit toujours être regardé comme plein, ne devrait être payé qu'en proportion, c'est ce que les commissaires ne sauraient faire.

Payant pour un double service avec char-poste sur un chemin, les commissaires pensent que le département des postes devrait avoir le droit d'expédier des sacs de malle, sous les soins des serviteurs de la compagnie, par tout autre train circulant pour le service de la compagnie.

Quant à l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt du conseil de septembre 1858, lequel a donné lieu à une protestation formelle de la part du Grand-Tronc et autres voies ferrées, les commissaires n'entretiennent aucun doute.

Que le pouvoir déferé à Votre Excellence en conseil de fixer le prix du service postal par chemin de fer est quasi judiciaire, et qu'il devrait être exercé en conséquence. C'est là un fait qui a été si explicitement déclaré par Votre Excellence en conseil, et par une succession de ministres de la couronne, que les commissaires ne croient pas devoir le mettre ici en question.

On trouve ce qui suit à ce sujet dans le rapport que fit M. Galt, en date du 1er octobre 1861, et qu'approuva Son Excellence en conseil :—“ En ce qui regarde la demande d'une augmentation de la subvention postale, Son Excellence en conseil a par la loi le pouvoir de déterminer le taux de rémunération pour tous les chemins de fer du Canada, et c'est ainsi que le tarif actuel a été réglé. Il est fixé bien plus bas que celui qu'avait d'abord accordé le gouvernement, et sujet au protêt de tous les chemins de fer de la province.

“ Le parlement a cru sans doute que le gouvernement exercerait libéralement ce pouvoir qui lui était réservé, car la législature n'a jamais eu l'intention de faire servir le public sans donner une juste rémunération.”

Alors qu'il était maître-général des postes, l'hon. M. Mowat s'est exprimé ainsi dans son dernier rapport : “ L'autorité que le gouverneur en conseil devra exercer en cette affaire est quasi-judiciaire ; ” et plusieurs autres après lui se sont prononcés dans le même sens.

Il est clairement établi par les témoignages que l'arrêt de septembre 1858, qui a diminué si considérablement le prix qui était donné à quelques uns des chemins de fer et fixé celui qui devait être payé à tous, était un arrêt *ex parte*, rendu sans qu'aucune compagnie de chemin de fer intéressée dans cette décision ait eu l'occasion de produire des témoignages et d'être entendue au sujet de cette rémunération. Un semblable arrêt n'était pas équitablement ce que l'on pourrait appeler l'exercice judiciaire de l'autorité conférée au gouverneur en conseil, et comme les Commissaires sont d'avis que le prix alors fixé n'était pas la juste rémunération demandée par le Chemin de Fer Grand-Tronc, ils recommandent que pour cette compagnie le prix actuellement fixé soit payé, avec rappel depuis septembre 1858.

Les Commissaires s'abstiennent de parler du long retard qu'a éprouvé le réglemeut du prix à payer à la compagnie du Chemin de Fer Grand-Tronc. Il était peut-être inévitable, mais il n'y a aucun doute qu'il a dû être préjudiciable aux créanciers de cette compagnie.

Quant aux compagnies des Chemins de Fer Grand Occidental, du Nord, et Grand-Tronc, qui ont fait des réclamations pour services passés, quelques difficultés ont surgi par rapport aux mots "protêt formel" employé dans la commission.

On ne saurait dire qu'il y ait eu "protêt formel" de la part d'aucune compagnie, et les Commissaires n'ont pas supposé que Votre Excellence en conseil voulût que ces mots fussent pris à la lettre, et s'il leur est permis de le dire, les témoignages les portent à croire que ces deux compagnies peuvent être considérées comme ayant eu à se plaindre de l'arrêt de 1858, et quant à la compagnie du Grand Occidental, il n'y a aucun doute qu'elle a dû s'en plaindre. Conséquemment, ils recommandent que les prix actuellement fixés soient accordés à ces compagnies, avec rappel depuis septembre 1858.

Il n'est peut-être pas nécessaire que les Commissaires reviennent sur leur rapport spécial, soumis il y a quelque temps à Votre Excellence, mais ayant considéré de nouveau toute la question, ils prennent la liberté de dire qu'ils adhèrent à l'opinion exprimée dans ce rapport.

Le tout respectueusement soumis

(Signé,)

WM. HUME BLAKE.
CHS. D. DAY.
G. W. WICKSTEED.

Québec, 29 mars 1865.

COMMISSION DU SERVICE POSTAL PAR CHEMIN DE FER,
Québec, 30 mars 1865.

MONSIEUR,—Le rapport des Commissaires a été rédigé avec hâte pour satisfaire au désir exprimé par le gouvernement.

Après réflexion, je reste incertain s'il est ou non clairement spécifié que les prix de dix et six centins doivent être accordés au chemin Champlain.

D'après un arrangement, le prix jusqu'ici payé à cette ligne a été plus élevé que pour toute autre voie ferrée de la province, et dans leurs calculs, il entrait dans l'intention des Commissaires de lui accorder cette rémunération de dix et six centins.

Si le rapport ne se trouvait pas explicite, on pourrait peut-être y remédier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

WM. HUME BLAKE.

PROCES-VERBAUX.

JEUDI, 19 JANVIER 1865.

Conformément à l'avis, les Commissaires s'assemblent à leur bureau, rue St. Louis, cité de Québec, à 10 heures du matin.

Présents :—Tous les Commissaires, savoir :
L'honorable WILLIAM HUME BLAKE,
L'honorable CHARLES DEWEY DAY, et
GUSTAVUS WILLIAM WICKSTEED, écuier.

Ordre est donné pour que la commission soit inscrite au procès-verbal, comme suit :—

“ PROVINCE DU }
CANADA. } MONCK.

[L. S.]

“ VICTORIA, par la Grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi, etc., etc., etc.

“ A l'honorable William Hume Blake, de la cité de Toronto, à l'honorable Charles Dewey Day, de la cité de Montréal, et à Gustavus William Wicksteed, écuier, de la cité de Québec, et à tous ceux que les présentes pourront concerner, SALUT :

“ (Signé) J. A. MACDONALD.) } CONSIDÉRANT qu'il nous a été représenté que
Proc.-Gén., H.-C.) certains arrangements ont été pris de temps à autre, entre le département des postes de notre dite province et diverses compagnies de chemins de fer de la province susdite, pour le service postal et sous l'autorité de décrets de notre Conseil Exécutif de notre dite province, en date du dix-huitième jour de septembre de l'an de grâce mil huit cent cinquante-huit et du deuxième jour d'août de l'an de grâce mil huit cent soixante-trois, respectivement ;

“ Considérant qu'il nous a été représenté que la rémunération fixée pour les dites compagnies de chemins de fer et à elles accordée pour ce service a été et est par elles considérée insuffisante ;

“ Considérant que sur l'avis de notre Conseil Exécutif de notre dite province, nous avons jugé à propos de faire faire une enquête à ce sujet, afin que pour tel service une juste et raisonnable compensation fût fixée et accordée aux dites compagnies de chemins de fer, respectivement ;

“ Sachez donc qu'en vertu des dispositions du chapitre 18 des statuts refondus du Canada, intitulé : “ Acte concernant les enquêtes relatives aux affaires publiques, et les avis officiels, ” et de l'avis de notre Conseil Exécutif de notre dite province nous vous constituons par les présentes lettres patentes, vous, le dit honorable William Hume Blake, vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous, le dit Gustavus William Wicksteed, nos Commissaires chargés de s'enquérir des circonstances et faits suivants, savoir :

“ 1°. De la suffisance du prix établi pour le service postal par voie ferrée, depuis un arrêt du Conseil Exécutif en date du 18 septembre 1858, jusqu'au 12^{me} jour d'août 1863, date d'un arrêt du dit Conseil rendu à l'égard du chemin de fer Grand-Tronc et de toutes voies ferrées dont les compagnies ont pu protester contre l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt de 1858.

“ 2°. De la suffisance du prix accordé par le dit arrêt du Conseil du 12 août 1863, à venir jusqu'au 14 novembre 1864, et

“ 3°. Du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre 1864, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.

“ Et par les présentes nous vous autorisons, en votre qualité de commissaires, vous le dit honorable William Hume Blake, vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous le dit Gustavus William Wicksteed, à sommer de comparaître devant vous toute personne ou témoins, et de les requérir de témoigner sur serment de vive voix ou par écrit (ou sur affirmation, s'ils ont droit de témoigner ainsi en matières civiles) et de produire tous documents ou choses que nos commissaires susdits jugeront nécessaires à la complète investigation des faits susdits.

“ Et vous, le dit honorable William Hume Blake, et vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous le dit Gustavus William Wicksteed remplirez durant bon plaisir la dite charge de commissaires pour les fins susdites.

“ Et par ces présentes, vous le dit honorable William Hume Blake, vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous le dit Gustavus William Wicksteed, nous vous enjoignons de faire rapport, avec toute la diligence possible, du résultat de l'enquête ci-dessus mentionnée à notre gouverneur, lieutenant-gouverneur ou personne administrant alors le gouvernement de notre dite province.

“ En foi de quoi nous avons déclaré les présentes nos lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau de notre dite province. Témoin, notre très-fidèle et bien-aimé cousin le très-honorable Charles Stanley Vicomte Monck, Baron Monck de Ballytramm, dans le comté de Wexford, gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine général et gouverneur-en-chef de nos provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et vice-amiral d'icelles, etc., etc., etc., à Québec, ce seizième jour de décembre de l'an de grâce mil huit cent soixante-quatre, et dans la vingt-huitième année de notre règne.

“ Par ordre,

“ (Signé)

“ WM. McDUGALL,

“ Secrétaire.”

Les commissaires décident de l'heure des séances.

Une lettre est adressée à l'honorable secrétaire provincial, demandant l'autorisation d'employer un secrétaire et un messenger.

L'honorable maître-général des postes est informé par lettre que les commissaires ont commencé leurs travaux, et qu'il est requis de leur fournir le plus tôt possible un état des services exigés par son département des différentes compagnies de chemins de fer, et tels autres renseignements et documents qu'il pourrait juger nécessaires.

M. Wicksteed produit des lettres (cotées A à G), lesquelles sont des réponses aux lettres et notifications préliminaires envoyées par lui aux différentes compagnies de chemins de fer et avant la réunion des commissaires.

WM. HUME BLAKE,

Président.

VENDREDI, 20 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures a.m.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de M. Brydges, transmettant un factum imprimé au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

M. Griffin, comme représentant du département des postes, et M. Brydges sont présents.

M. Brydges est prié de fournir au maître-général des postes un exemplaire du factum de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

M. Griffin est requis de fournir certains renseignements à l'égard du service postal par voie ferrée fait pour le département, et tout exposé que le maître-général des postes jugera à propos de faire en réponse au factum de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

Les commissaires prennent en considération le factum de M. Brydges.

WM. HUME BLAKE,

Président.

SAMEDI, 21 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures a.m.
Présents : tous les commissaires.

Les commissaires continuent la prise en considération du factum de M. Brydges.

Reçu une communication du maître-général des postes (20 janvier 1865, No. 1.) accusant réception d'une lettre du 19 et annonçant que le sous-maître-général des postes comparaitrait toutes les fois qu'il en serait requis et transmettrait tout renseignement demandé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 23 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures a.m.
Présents : tous les commissaires.

Reçu du secrétaire-provincial une lettre autorisant l'emploi d'un secrétaire et d'un messenger.

Thomas McCord, écuyer, est nommé secrétaire, et George Workman, messenger.

Les commissaires continuent l'examen du factum de M. Brydges.

Ordre est donné pour que la lettre suivante soit transmise à l'honorable maître-général des postes.

Essex "Bureau de la commission du service postal,
" 24 janvier 1865.

" MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier de leur faire parvenir une liste de tous les chemins de fer employés par la poste, avec indication du prix payé de temps à autre et de celui qu'elle paie maintenant, du service ainsi payé et de la date où ces services ont respectivement commencé ; aussi, copie du décret du conseil du 18 septembre fixant le prix de la rémunération, du rapport du maître-général des postes (l'honorable M. Sidney Smith) ou de tous calculs, documents ou témoignages écrits sur lesquels ce rapport est fondé, et de tous arrêts du conseil ou des rapports du maître-général des postes traitant de ce sujet.

" Les commissaires demandent aussi quelles sont les compagnies de chemin de fer qui, à part celle du Grand Tronc, ont protesté contre le prix accordé ; si en vertu du décret de 1858 le prix payé à des compagnies de chemins de fer autre que le Grand Tronc a été changé, et si le prix payé en vertu de ce décret l'a été à ces compagnies de même qu'au Grand Tronc.

" Comme leur commission les autorise à s'enquérir " du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre dernier, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour le service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public," les commissaires demandent de plus à en être informés.

" 1. Sur le service qui est fait à présent par tous ces chemins de fer ;

" 2. Si le maître général des postes aura besoin, ou s'il pense que durant les trois prochaines années il pourra avoir besoin de quelque service additionnel ou de faire subir quelque changement à la nature du service ;

" 3. Si le maître général des postes entrevoit quelque objection à ce que le service accessoire soit compris avec le service que feront les chemins de fer ;

" Et finalement, les commissaires désirent savoir quand ils peuvent attendre la réponse écrite du département des postes au factum de M. Brydges.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,
" Votre obéissant serviteur,

" (Signé,) WM. HUME BLAKE,
" Président.

" A l'hon. maître-général des postes."

M. Griffin, le sous-maître général des postes, comparait devant les commissaires et remet une carte et un rapport imprimé.

Ordonné que la lettre suivante soit expédiée au président des compagnies de chemins de fer ci-dessous :—Shefford et Chambly ; Brockville et Outaouais ; Port Hope, Lindsay et Peterboro ; du Nord ; Grand Occidental, et London et Port Stanley.

“ Commission du service postal par chemins de fer,
19, rue St. Louis, Québec,
24 janvier 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous transmettre l'extrait de leur commission que vous trouverez au verso de la présente, et de vous prier de vouloir leur transmettre un exposé par écrit de toute réclamation que vous pouvez avoir à faire en vertu de la teneur du dit extrait.

“ Les commissaires désirent être en possession de ce document le ou avant lundi, le 30 du courant. Si vous désirez comparaître en personne devant les commissaires, ils verront à ce que vous soyez notifié en temps opportun.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ Extrait de la commission datée le 16 décembre 1864.”

“ 1o. De la suffisance du prix établi pour le service postal par voie ferrée, depuis un arrêt du conseil exécutif en date du 18 septembre 1858, jusqu'au 12^{me} jour d'août 1863, date d'un arrêt du dit conseil rendu à l'égard du chemin de fer Grand-Tronc et de toutes voies ferrées dont les compagnies ont pu protester contre l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt de 1858.

“ 2o. De la suffisance du prix accordé par le dit arrêt du conseil du 12 août 1863, à venir jusqu'au 14 novembre, 1864, et

“ 3o. Du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre 1864, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.

“ Le pouvoir ordinaire de recevoir des témoignages sur serment ou affirmation est donné.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 24 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

Ils continuent la prise en considération du factum de M. Brydges.

M. Griffin met devant les commissaires le rapport du département des postes des Etats-Unis pour 1862.

Une lettre est envoyée à M. Brydges, le priant de fournir copie de tous les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et aux voies ferrées réunies à elle, ou de ceux qui ont pu être imprimés pour l'usage de la compagnie.

Le secrétaire expédie à l'honorable maître général des postes et aux présidents des chemins de fer désignés dans le procès-verbal de la séance précédente les lettres qu'il avait reçu ordre de leur transmettre respectivement.

Le secrétaire écrit au maître de poste de Québec lui demandant d'ouvrir un compte de port de lettre avec la commission, et il lui est verbalement répondu que ce compte est ouvert.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 25 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Une lettre est écrite à M. Brydges, le priant de transmettre copie de tous les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc et aux voies ferrées à elle réunies.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 26 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est adressée à l'honorable maître-général des postes :

“ Bureau de la commission du service postal,
“ Québec, 26 janvier 1865.

“ MONSIEUR,--Les commissaires désirent prendre connaissance des documents examinés par M. Moffatt lors de l'arbitrage, et plus spécialement celui ainsi mentionné à la page 51 du livre bleu, No. 1, 1863 :— ‘ En cherchant à évaluer le tarif par mille, j'ai consulté un tableau du service postal et des subventions accordées à neuf des principales compagnies des Etats-Unis, parmi lesquelles se trouvent celle du New-York Central, de l'Érié, de l'Hudson, de l'Atlantique au St. Laurent, et de Boston à Worcester, et j'ai aussi constaté que la moyenne des subventions accordées à ces neuf chemins de fer pour le transport des malles est de \$10.37 centins par mille de parcours, y compris le service accessoire, lorsque la distance des stations aux bureaux de poste ne dépasse pas un quart de mille.’

“ Si votre département est en possession de ces papiers, je vous prie d'avoir l'obligeance d'en donner communication aux commissaires.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur.

“ Votre obéissant-serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

“ L'hon. maître-général des postes.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 27 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (26 janvier 1865, No. 2.) renfermant le document demandé par les commissaires par leur lettre d'hier.

Reçu un télégramme (26 juin 1865, No. 3.) de F. Cumberland, écuyer, gérant du chemin de fer du Nord, promettant, si possible, de répondre le 30 à la lettre des commissaires du 24 courant.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 28 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu un télégramme (27 janvier 1865, No. 4.) de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, promettant une réponse.

Reçu une lettre (28 janvier 1865, No. 5.) du département des postes, demandant un nouveau délai pour préparer sa réponse au mémoire du Grand Tronc.

La lettre suivante est adressée au maître-général des postes.

“ Bureau de la commission du service postal,
“ Québec, 28 janvier 1865.

“ MONSIEUR.—Les commissaires ont l'honneur d'accuser réception de votre lettre de cette date, qui demande un nouveau délai pour préparer votre réponse au mémoire du Grand Tronc. Ainsi qu'ils l'ont dit déjà, ils ont hâte de recevoir cette réponse, mais, comme de juste, il faut que vous preniez le temps qui vous est nécessaire.

“ Les commissaires saisissent cette occasion de dire qu'ils seraient aises de prendre connaissance de tous les documents relatifs à l'arbitrage, fournis soit par le département des postes à M. Moffatt ou transmis par ce monsieur au département.

“ Il importe que les commissaires aient aussi sans retard un état du service actuellement fait par tous les chemins de fer employés par les postes.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant-serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

“ L'hon. maître-général des postes.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 30 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu du département des postes, un état du nombre de milles de voie ferrée parcourus pour le service postal (No. 6.)

La lettre suivante a été adressée au maître-général des postes :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 30 janvier 1865.

“ MONSIEUR,— Le seul rapport du maître-général des postes des Etats-Unis que les commissaires aient en leur possession est celui de l'année 1862, et ils aimeraient à en avoir de plus récents, s'il est en votre pouvoir de les leur procurer.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant-serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

“ L'hon. maître-général des postes.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 31 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (30 janvier 1865, No. 7.) transmettant des rapports du maître général des postes des Etats-Unis de 1853 à 1863 inclusivement.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 1ER FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

F. Cumberland, écuyer, et Thomas Galt, écuyer, comparaissent devant les commissaires au nom de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le sous-maître général des postes se présente avec une réponse au factum de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et il est prié de la faire imprimer.

La lettre suivante a été adressée au président de chacune des compagnies de chemin de fer ci-dessous :—Shefford et Chambly, Brockville et Outaouais ; Port Hope, Lindsay et Peterborough ; du Nord ; Grand Occidental ; et London et Port Stanley :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 1er février 1865.

“ MONSIEUR,—Dans leur lettre du 24 ult., les commissaires ont omis de dire qu'ils auraient besoin de plusieurs copies des documents demandés, trois pour l'usage de la commission et une pour le gouvernement.

“ Comme ils n'ont pas encore reçu votre factum, ni celui d'aucune autre compagnie de chemin de fer, le Grand-Tronc excepté, il n'est peut-être pas trop tard de demander, tant pour votre avantage que pour faciliter le travail des commissaires, que votre factum soit transmis imprimé au nombre d'exemplaires ci-dessus spécifié.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“(Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 2 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une communication du gérant général du chemin de fer Grand Occidental (30 janvier 1865, No. 8) renfermant un document imprimé du 30 décembre 1863.

Reçu une communication de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais (28 janvier 1865, No. 10) avec trois incluses relatives à sa réclamation.

Reçu une lettre (28 janvier 1865, No. 10) du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Beaverton et Lindsay, déclarant que MM. Cumberland et Galt étaient autorisés à soumettre les réclamations de cette compagnie.

Le gérant du chemin de fer Grand Occidental est notifié que les commissaires désirent qu'il compare devant eux.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 3 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (2 février 1865, No. 11) transmettant une liste de chemins de fer, indiquant les sommes payées à chacun d'eux, et aussi, copie du rapport de l'honorable Sidney Smith et des décrets du conseil de septembre 1858 et novembre 1864.

Reçu une note du sous-maître général des postes (3 février 1865, No. 12) transmettant un volume de rapports des postes des Etats-Unis, et dont le dernier est de 1863.

Thos. Swinyard, écuyer, comparait devant les commissaires pour la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 4 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de M. Brydges (3 février 1865, No. 13) annonçant que puisqu'il n'a encore rien reçu des commissaires depuis sa dernière comparution, et se voyant obligé de partir pour Montréal, il demande copie de toute réponse du département des postes à son factum. Ci-suit la réponse à cette lettre :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 4 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires regrettent que vous ayez à souffrir de ce contre-temps.

“ Lorsque vous leur avez remis votre factum, les commissaires vous ont dit qu'il leur serait impossible de le prendre en considération tant qu'ils n'auraient pas reçu ceux des autres compagnies, ainsi que la réponse du département des postes à ces documents, et que d'ici là votre présence serait par conséquent inutile.

“ Les commissaires n'ont pas encore reçu la réponse du département des postes à votre factum, ni non plus les factums des autres compagnies.

“ Ils sont désireux de considérer le plus tôt possible ces diverses réclamations, et ce travail une fois fait, vous en recevrez dûment avis.

“ La réponse du département des postes à votre factum vous sera expédiée dès que reçue.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE.
“ Président.

“ P. S.—Depuis que ce qui précède est écrit, la réponse du département des postes a été reçue, et les commissaires m'ont enjoint de vous l'expédier.

“ (Signé,) T. McCORD, Secrétaire.”

Copie de la dite réponse est jointe à cette lettre.

Copie de la réponse du département des postes au factum de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc est aussi transmise à Thos. Swinyard, écuier, représentant de la compagnie du Grand-Occidental.

M. Griffin, le sous-maître général des postes, comparait devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 6 FEVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est expédiée à M. Brydges :

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 6 février, 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier de leur transmettre les états semestriels de la compagnie du Grand-Tronc pour 1863 et 1864, (trois copies de chacun, si vous pouvez vous départir de ce nombre) avec le tarif et la classification du fret et aussi, le tableau des heures de la compagnie pour la même période. Ils désireraient avoir aussi un état des recettes du fret des trains mixtes, distinct des recettes provenant des voyageurs sur ces trains.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuier,

“ Directeur-gérant, comp. du ch. de fer G. T. Montréal.”

Copie de la lettre ci-dessus, certifiée par le secrétaire, est aussi envoyée à l'adresse de M. Brydges, à l'hôtel St. Louis, Québec.

M. Cumberland, le représentant des compagnies de chemin de fer du Nord et de Port Hope, Lindsay et Beaverton, comparait devant les commissaires et leur apprend que les factums imprimés de ces compagnies ne pourront leur être transmis que vendredi prochain.

Les commissaires remettent à M. Cumberland un exemplaire de la réponse du département des postes au factum de la compagnie du Grand-Tronc.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 7 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre (6 février, 1865, N° 14) du président de la compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Vermont, réclamant une rémunération aux taux de \$200 par mille. *

Reçu une lettre (6 février, 1865, N° 15) du fermier de la compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, réclamant une rémunération aux taux de \$150 par mille.

Grey J.R.
WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 8 FÉVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 9 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est adressée au maître-général des postes.

“ Bureau de la commission du service postal par ch. de fer,
“ Québec, 9 février, 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires prennent la liberté d'attirer votre attention sur ce qu'ils n'ont pas encore reçu de votre département un état du service actuellement fait par les différents chemins de fer employés par les postes.

“ Il font en même temps savoir qu'ils désirent voir comparaître devant eux, dès qu'il le pourra commodément, le sous-maître-général des postes.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
Président.

* Imprimée, comme le factum de la dite compagnie, dans l'appendice No 1.

Le sous-maître général des postes comparait devant les commissaires.

La lettre suivante est envoyée au directeur-gérant de la compagnie du Grand-Tronc et aux présidents des compagnies de Shefford et Chambly, Brockville et Outaouais, Port Hope, Lindsay et Peterboro, du Nord, Grand Occidental, et de London et Port Stanley :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 9 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires désirent avoir les renseignements suivants de toutes les compagnies de chemin de fer qui font le service postal :

“ 1. Les états annuels ou semestriels des deux dernières années ;

“ 2. Les tarifs et classification pour la même période ;

“ 3. Le tableau des heures pour la même période.

“ 4. Les recettes des trains de voyageurs et mixtes pour la même période. Pour les trains mixtes, les recettes provenant des voyageurs devant être distinctes de celles du fret.

“ Veuillez avoir la complaisance de transmettre aux commissaires ces renseignements pour la compagnie que vous représentez, et si vous le pouvez sans inconvénient, faites leur parvenir *trois exemplaires* des documents qui se trouvent compris dans leur demande.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 10 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s’assemblent à 10 heures A. M.
Présent : tous les commissaires.

Reçu une lettre du gérant général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental (9 février 1865, No. 16) promettant les renseignements demandés, à laquelle il a été répondu comme suit :

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 10 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l’honneur d’accuser réception de votre lettre d’hier, et ils seront heureux de recevoir les renseignements dont elle parle.

“ Les commissaires ont reçu aujourd’hui un nouvel exposé du département des postes, et avec la présente ils vous en transmettent une copie imprimée.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
Président.

“ THOS. SWINYARD, ECR.,

“ Gérant-Général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental,
“ Québec.”

Reçu une lettre avec incluses (6 février 1865, No. 17) du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc,

“ *Incluses.*

“ Chemin de fer Grand Tronc,
“ Bureau du directeur-gérant, Québec, 9 février 1865.

“ MONSIEUR,—J’ai l’honneur d’accuser réception de vos lettres du 4 et du 6 courant, et de vous remercier de l’envoi de la copie du mémoire du sous-maître général des postes contenue dans votre lettre du 4.

“ Conformément au désir exprimé dans celle du 6, je vous envoie aujourd’hui seulement deux exemplaires de chacun des rapports de cette compagnie publiés en 1864 et 1865, ne pouvant pas, à mon regret, m’en départir d’un plus grand nombre.

“ Le rapport pour le semestre expiré le 31 décembre 1864 n’est pas encore publié, et il est probable qu’il sera encore plusieurs semaines sans l’être.

“ Je vous envoie aussi copie des tableaux des heures de la première partie de 1863, et de ceux maintenant en force sur les divisions Est, centrale et Ouest de ce chemin de fer.

“ Il me fait peine de ne pouvoir vous envoyer un état des recettes du fret acheminé par les trains mixtes, attendu que nous ne sommes pas dans l’habitude de tenir des comptes distincts de la recette d’un train particulier. En ce qui concerne le voiturage des voyageurs, la recette est faite sur les comptes quotidiens de billets vendus à chaque station, et cela sans indication des trains particuliers qu’ils ont pu prendre.

“ La recette du fret est faite sur le compte hebdomadaire de chaque station sans indication du train qui l’a voituré, et je regrette, par conséquent, de ne pouvoir vous fournir ce renseignement.

“ Je vous transmets aussi une série complète de tarifs de fret actuellement en force sur les différentes sections de ce chemin de fer.

“ Relativement au mémoire soumis par le sous-maître général des postes, je prends la liberté de demander si c’est le désir des commissaires que je réponde à ce document par écrit, ou s’il leur conviendrait qu’il fut discuté devant eux lorsque j’aurai appelé leur attentions sur les différents points soulevés par M. Griffin.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre très obéissant serviteur,

“ (Signé,)

C. J. BRIDGES,

“ Directeur Gérant.

Ce qui suit lui a été envoyé en réponse.

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer.

“ Québec, 10 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l’honneur d’accuser réception de votre lettre d’hier et de vous remercier pour les documents et renseignements que vous leur avez fait parvenir.

“ Ils ont aussi l’honneur de vous transmettre ci-joint un exemplaire du document reçu ce jour du département des postes. Quant à ce document et au premier, les commissaires pensent que vous pourrez y répondre devant eux de la manière par vous suggérée, mais il leur plaira également de recevoir cette réponse par écrit dans le cas où vous le préféreriez.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,)

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ C. J. Bridges, écuyer,

“ Directeur-gérant, comp. du ch. de fer G. T.

“ Québec.”

La lettre suivante est envoyée au directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,

“ Québec, 10 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l’honneur de vous transmettre ci-joint un exemplaire du nouveau document reçu ce jour du département des postes.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,)

WM. HUME BLAKE, Président.

“ F. W. Cumberland, écuyer,

“ Directeur-gérant de la C. du Ch. de fer du Nord.

“ Québec.”

Le sous-maître général des postes comparait devant les commissaires.

Robert Cassels, écuyer, caissier de la banque du Haut-Canada, comparait devant les commissaires et représente que la dite banque et autres ont des bons sur la poste au montant de £180,000 sterling, sur laquelle une forte somme est due pour intérêt, et qu'ils ont hâte qu'une décision soit rendue. Sur ce, M. Cassels est informé que les commissaires vont faire leurs efforts pour disposer de l'affaire le plus tôt possible et qu'il seront aise de donner audience à ses clients. Il lui est en même temps demandé de coucher par écrit l'exposé qu'il vient de faire.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 11 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais (10 février 1865, No. 18), transmettant des exemplaires de leur factum et de documents déjà transmis.

Reçu une lettre de Robt. Cassels, écuyer, caissier de la banque du Haut-Canada (10 février 1865, No. 19), renfermant l'exposé qu'il fit hier devant les commissaires, lequel est reproduit ci-joint :—

“ Banque du Haut-Canada.

Québec, 10 février 1865.

Hallon

“ MESSIEURS,—Je désire attirer votre attention sur l'intérêt que la banque du Haut-Canada porte au règlement de la question de la subvention postale.

“ Vous êtes sans doute au fait qu'en vertu de l'acte des arrangements financiers du Grand Tronc, de 1862, certains créanciers de cette compagnie eurent à accepter des bons sur la poste en paiement de partie de leurs réclamations respectives.

“ Le montant reçu et actuellement possédé par la banque du Haut-Canada est de cent quatre-vingt mille cinq cent louis sterling, sur lesquels nul intérêt n'a été payé.

“ Lors de ce règlement, il était entendu que la question du service postal serait promptement réglée et personne ne doutait qu'une rémunération libérale serait accordée par le gouvernement canadien ; mais nous avons été grandement déçus dans notre attente, car près de trois ans se sont écoulés et aucune décision n'a encore eu lieu. Qu'il me soit permis d'exprimer ici l'espérance que cette question ne sera plus ajournée et que promptement et pleine justice sera faite aux réclamations de la banque de même qu'aux autres porteurs de ces bons.

“ Ce serait manquer à mon devoir si je ne vous faisais pas connaître les grands intérêts qui se trouvent en jeu dans l'enquête que vous poursuivez actuellement ; intérêts qui l'emportent de beaucoup sur la valeur monétaire du sujet sous considération.

“ En Angleterre, les porteurs de ces bons croient qu'on les a joués, que leurs justes réclamations ont été négligées, et il est difficile, sinon impossible, de les persuader que le gouvernement provincial n'est pas grandement à blâmer.

“ Les créanciers anglais sont représentés par trois des principaux financiers de Londres, savoir :

“ Thos. Baring, écuyer, M.P.

“ Geo. Carr Glyn, écuyer, M.P. et

“ D. K. Hodgson, écuyer, M.P. et gouverneur de la banque d'Angleterre.

“ La haute position qu'occupent ces messieurs et l'influence qu'ils peuvent exercer sur l'esprit public en Angleterre ne sauraient être trop prisée ; on ne saurait non plus ignorer l'effet moral des opinions par eux exprimées, et toute apparence d'injustice ou de manque de libéralité dans le règlement de cette question les mécontentera, et de ce notre

pays aura à souffrir, surtout dans un temps où il serait nécessaire qu'il occupât une position marquante dans la capitale du monde commercial.

" J'ai l'honneur d'être, messieurs,
 " Votre obéissant serviteur,
 " ROBT. CASSELS, caissier,
 " Banque du Haut-Canada."

" A L'HON. W. H. BLAKE,
 " L'Hon. M. le juge DAY, et
 " G. W. WICKSTEED, écuyer,
 " Commissaires de la subvention postale,
 " Québec."

La réponse suivante a été envoyée :

" Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
 " Québec, 11 février 1865.

" MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur d'accuser réception de votre lettre de cette date faisant connaître la position de la banque du Haut-Canada et autres porteurs de bons à percevoir sur la subvention postale, et de vous annoncer que de leur part nul retard inutile ne sera apporté à la décision qui doit résulter de leur enquête.

" Si la banque du Haut-Canada ou ses clients désirent se faire entendre devant les commissaires, ils leur en donneront volontiers l'occasion.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 " Votre obéissant serviteur,
 (Signé) Wm. Hume Blake,
 " Président.

" ROBT. CASSELS, écuyer,
 " Caissier de la B. du H.-C.,
 " Québec."

La lettre suivante est envoyée à C. J. Brydges, écuyer :

" Bureau de la commission du service postal par chemin de fer.
 " Québec, 11 février 1865.

" MONSIEUR,—Les commissaires ont remarqué que tous les tarifs que vous avez eu la complaisance de leur envoyer sont, à l'exception d'un seul concernant les bois de construction, des tarifs d'hiver, et ils vous prient, en conséquence, de leur faire parvenir les tarifs d'été qui compléteront les renseignements dont ils ont besoin.

" Ils aimeraient aussi à avoir une copie de tout contrat ou contrats entre la Compagnie du Grand Tronc et les compagnies de l'Express, et à être informés, dans le cas où les contrats ne renfermeraient pas le renseignement voulu, quelles parties et quelles longueurs de chemins de fer sont employées, et quel est le service que fait le Grand Tronc pour les compagnies de l'Express en vertu du contrat en question.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 " Votre obéissant serviteur,
 " (Signé) Wm. Hume Blake,
 " Président.

" C. J. BRYDGES, écuyer,
 " Direct. Gér. de la Com., du G. T.
 " Québec."

La lettre suivante est envoyée à l'honorable maître-général des postes :

" Bureau de la commission du service postal par chemin de fer.
 " Québec, 11 février 1865.

" Les commissaires se trouvent dans une difficulté qui demande explication.

“ La commission en vertu de laquelle ils siègent leur enjoint de s'enquérir ‘ du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans à compter du 14 novembre dernier pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial, avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec toutes autres changement exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.’

“ L'arrêt du conseil spécifie ainsi le service qui se fait actuellement par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc :

“ ‘ Un service postal quotidien entre Toronto et Québec et *vice versa*, par les trains exprès de voyageurs que la compagnie emploie ordinairement, marchant continuellement, et sans interruption de correspondance à aucun point intermédiaire.

“ ‘ Un service postal quotidien entre Toronto et Sarnia, et Ste. Marie et Loudon, et *vice versa*, par les trains exprès de voyageurs.

“ ‘ Un service postal quotidien entre Québec et la Rivière-du-Loup et *vice versa*, par les trains ordinaires de la compagnie pour les voyageurs.

“ ‘ Et un service postal quotidien entre Richmond et les frontières provinciales et *vice versa*, par les trains ordinaires de la compagnie pour les voyageurs. Ces trains devront avoir chacun, comme jusqu'ici, un bureau de poste ambulante bien éclairé, bien chauffé, et occupant le tiers d'un char, et ils'échangeront les malles à chaque station où ils arrêteront ordinairement.’

“ Ainsi, ce décret prescrit que le service exigé sera *continu entre Toronto et Québec.*

“ La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc représente qu'un service continu est incompatible avec les intérêts commerciaux, et qu'il ne peut l'être qu'à la condition d'être payé par le département des postes comme service spécial (Voir le mémoire de M. Brydges du 16 janvier 1865, p. 24.)

“ Par cette lettre, les commissaires s'entendent exprimer aucune opinion sur l'assertion ci-dessus.

“ Le désir du sous-maître général des postes est que les commissaires fixent simplement un taux pour l'usage des trains ordinaires de la compagnie. Dans son mémoire, l'alinéa à ce sujet est ainsi conçu : ‘ Le prix du voiturage des malles devrait être établi dans la forme d'un tarif de tant par mille pour l'espace réservé et nécessaire au bureau de poste sur les trains ordinaires de voyageurs—the taux devant être fixé pour un espace spécifié, c'est-à-dire de tant de pieds sur la longueur du char et sur toute sa largeur, avec cette disposition, que si le bureau de poste prend plus ou moins que cet espace, le taux augmentera ou diminuera en proportion.’

“ Il semble aux commissaires que fixer un taux pour l'usage des trains ordinaires de la compagnie, serait faire dépendre entièrement l'intérêt public des intérêts commerciaux de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et laisser indéterminé le prix d'un service continu.

“ Ils demandent, par conséquent, à être informés si c'est l'intention du gouvernement de Sa Majesté qu'ils se bornent à fixer un prix pour l'usage des trains ordinaires, ou s'ils doivent le fixer pour un service continu tel que mentionné dans le décret ci-dessus cité ou pour tel autre service que l'intérêt public semble exiger.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ A l'honorable
“ maître-général des postes,
“ Québec.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 13 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents: tous les commissaires.

Reçu une lettre (13 novembre 1864, No. 20) du département des postes, renfermant

un état du service actuellement fait pour les postes par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

WM. HUME BLAKE.
Président.

MARDI, 14 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley (8 février 1865, No. 21) accusant réception des lettres du 24 ult. et du 1er du courant.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental (11 février 1865, No. 22) accusant réception de la lettre du 9 du courant.

La lettre suivante a été expédiée aux présidents des compagnies de chemins de fer de Shefford à Chambly, de Brockville à Outaouais, de Port Hope, Lindsay et Peterborough, du Nord, Grand Occidental, et de London à Port Stanley :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 14 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires prennent la liberté de vous dire qu'ils attendent avec hâte les documents et renseignements demandés dans leur précédente lettre.

“ Ils se proposent de commencer l'interrogatoire des témoins mercredi le 22 du courant, à 10 heures A. M., et dans la crainte que votre retard entrave leurs travaux, ils insistent sur l'importance de leur envoyer le plus tôt possible toutes réclamations ou renseignements qui leur restent encore à recevoir.

“ J'ai l'honneur d'être monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

La lettre suivante est expédiée à C. J. Brydges, écuier:—

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 14 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier d'avoir la complaisance de leur transmettre une copie du contrat entre le chemin de fer Grand-Tronc et la compagnie de l'Express de l'Amérique Britannique du Nord ; aussi, trois exemplaires des tarifs, tableaux des heures et états semestriels des compagnies de chemins de fer de Buffalo au lac Huron et d'Outaouais à Prescott pour les deux dernières années, et un état de toute réclamation que ces compagnies peuvent avoir à faire pour service postal.

“ Les commissaires se proposent de commencer l'interrogatoire des témoins mercredi, le 22 du courant, à 10 heures a. m., et dans ce but, ils désirent avoir de toutes les compagnies tous documents ou renseignements qui leur restent à recevoir.

M. Brydges comparait devant les commissaires avant l'envoi de cette lettre.

MERCREDI, 15 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Copie de la lettre envoyée le jour précédent à l'adresse de M. Brydges à Québec, est envoyée à son adresse à Montréal.

JEUDI, 16 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents: tous les commissaires.

Reçu une lettre du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer du Nord (13 février 1865, No. 23) transmettant un factum, un tarif et des tableaux des heures, et la lettre suivante a été envoyée en réponse :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer.

“ Québec, 16 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 du courant, ainsi que le factum, les tarifs et tableaux des heures de votre compagnie.

“ Ils prennent en même temps la liberté d'attirer votre attention sur le fait que vous ne leur avez pas encore transmis les états semestriels de la compagnie du chemin de fer du Nord ni la réclamation de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Peterborough.

“ Les commissaires présumant que vous avez dû envoyer un exemplaire de votre factum à l'honorable maître général des postes.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ [Signé,] WM. HUME BLAKE,

Président.

“ F. Cumberland, Ecr.

“ Directeur-gérant du chemin de fer du Nord.

“ Toronto.”

Hastings W.R.

La lettre suivante a été envoyée à l'honorable maître-général des postes :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,

“ Québec, 16 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de demander que le sous-maître général des postes se présente devant eux, demain matin, à dix heures et demie, ou aussi près de cette heure qu'il le pourra commodément.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ [Signé,] WM. HUME BLAKE,

Président.

“ L'honorable

“ Maître général des Postes,

“ Québec.”

VENDREDI, 17 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents: tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Peterboro, des copies de tarifs et de tableaux des heures [No. 24].

Reçu de M. Brydges, tarifs des prix d'été pour le fret.

Le sous-maître général des postes se présente.

Reçu du département des postes, un état des services faits par les voies ferrées autres que le Grand-Tronc, avec la lettre transmettant le dit état [17 février 1865, No. 25].

La lettre suivante a été envoyée au maître général des postes :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,

“ Québec, 17 février 1865.

“ MONSIEUR,—Vous obligerez les commissaires en leur faisant connaître votre opinion sur l'importance relative des différents chemins de fer pour le département des postes, ainsi que les raisons sur lesquelles elle s'appuie.

“Vu leur connaissance imparfaite du fonctionnement de votre département, il est difficile pour les commissaires de se former une exacte opinion sur ce sujet, mais ils pensent qu'ils y parviendraient à l'aide d'un état du nombre de lettres passant sur chaque chemin de fer et dans les bureaux de poste sur la route, et du revenu provenant de ces bureaux. En faisant ce tableau, les différentes sections du Grand-Tronc, de Québec en descendant, et de Toronto en montant, pourraient être données comme routes distinctes.

“Les commissaires vous seraient par conséquent obligés si vous vouliez avoir la complaisance de leur faire dresser cet état le plutôt possible.

“J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 “Votre obéissant serviteur,
 “ [Signé,] WM. HUME BLAKE,
 Président.

“A l'honorable
 “Maître-général des postes,
 “Québec.”

WM. HUME BLAKE,
 Président.

SAMEDI, 18 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 2 heures P.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer du Nord, des tableaux des heures et quatre exemplaires du tarif du fret adopté pour et après le 2 avril 1860, et aussi un tableau du prix des voyageurs.

Reçu de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental des états semestriels et un exemplaire de leur factum.

La lettre suivante a été adressée au directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc :—

“Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
 “Québec, 18 février 1865.

“MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous demander d'avoir la complaisance de leur faire parvenir les tableaux des heures du Grand-Tronc en usage le 18 septembre 1858 et ceux depuis ce temps jusqu'aux derniers par eux reçus.

“J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 “Votre obéissant serviteur,
 “ [Signé,] “T. McCORD,
 “Secrétaire.

“C. J. BRYDGES, Ecr.,
 “Dir.-gér. Cie. du G. T.
 “Montréal.”

WM. HUME BLAKE,
 Président.

LUNDI, 20 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 2 heures P.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de M. Brydges, (16 février 1865, No. 26) une lettre renfermant les tableaux des heures et les tarifs du fret des compagnies du chemin de fer d'Outaouais à Prescott et de Buffalo au lac Huron, et accompagnée d'un volume contenant les rapports de la dernière compagnie.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton une lettre (14 février 1865, No. 27) renfermant les tableaux des heures et les états des recettes et dépenses pour 1863 et 1864.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Port Hope à Peterboro, une lettre (16 février 1865, No. 28) renfermant les tableaux des heures et un état de ses recettes et dépenses.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Londres à Port Stanley, une lettre (16 février 1865, No. 29) renfermant un tarif du fret, des tableaux des heures et un état de ses recettes et dépenses.

Reçu une lettre (16 février 1865, No. 30) du secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Nord, annonçant que le document demandé a été envoyé à M. Hubertus.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais, un état de ses recettes et dépenses, un tarif de fret de 1860, trois exemplaires du tarif de fret de 1865 et trois exemplaires de ses tableaux des heures.

Reçu une lettre du département des postes (29 février 1865, No. 31) laquelle rectifie une erreur qui s'est glissée dans l'état du service fait par les chemins de fer pour le département.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 21 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 11 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer du Nord, les rapports pour les années 1863 et 1864, trois exemplaires de chaque.

Le sous-maître général des postes comparait devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 22 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent devant les commissaires.

M. Brydges est assermenté et son interrogatoire commencé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 23 FÉVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent devant les commissaires.

Reprise de l'interrogatoire de M. Brydges.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 24 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

M. Griffin comparait devant les commissaires.

Reçu un message de M. Brydges, annonçant que pour cause d'indisposition il ne comparait pas aujourd'hui devant la commission.

La lettre suivante est écrite et portée par le secrétaire au secrétaire provincial, afin d'obtenir, si possible, une réponse immédiate :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 24 février 1865.

“ MONSIEUR.—Le maître général des postes a suggéré que les témoignages rendus devant les commissaires fussent imprimés pour l'information du gouvernement, et les commissaires désirent savoir si le gouvernement consent à cette dépense.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'honorable Secrétaire Provincial,
“ Québec.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 25 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin et Brydges comparaissent devant les commissaires.
Continuation de l'interrogatoire de M. Brydges.

Reçu une communication du président du conseil exécutif, autorisant l'impression des témoignages par l'imprimeur de la reine (25 février 1865, No. 32).

Une lettre est adressée à l'Hon. J. S. Macdonald, le priant de comparaître devant la commission lundi prochain, à 10½ heures A. M.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 27 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent.

M. Irving assiste dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.
Les commissaires continuent l'interrogatoire de M. Brydges.

Une note est envoyée à l'honorable J. S. Macdonald, le priant de comparaître demain matin à dix heures.

Reçu une lettre (27 février 1865, No. 33) du secrétaire provincial, annonçant que l'impression des témoignages a été autorisée par Son Excellence en conseil.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 28 FÉVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

L'honorable J. S. Macdonald, MM. Brydges et Griffin comparaissent.

L'honorable J. S. Macdonald est interrogé.

L'interrogatoire de M. Griffin est commencé.

La lettre suivante est écrite et transmise à M. Brydges :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 28 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier de vouloir bien leur transmettre un exposé de toute réclamation que vous pouvez avoir à faire au nom de la compagnie du chemin de fer de Montréal à Champlain, avec copie du tarif, des tableaux des heures et les états semestriels de cette compagnie pour les deux dernières années.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Directeur-gérant, comp. du ch. de fer G. T.
“ Québec.”

La lettre suivante est adressée à l'imprimeur de la Reine.

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 28 février 1865.

“ MONSIEUR, — Relativement à l'impression des témoignages qui se prennent actuellement devant eux, les commissaires désirent savoir si tous les matins vous pourrez leur transmettre les épreuves corrigées des témoignages du jour précédent, car, s'il en était autrement, leur but ne serait pas atteint en les faisant imprimer à présent, et il faudrait en discontinuer l'impression.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'Imprimeur de la Reine,
“ Québec.”

Reçu de l'Imprimeur de la Reine la réponse à la lettre ci-dessus (28 février 1865, No. 34) annonçant qu'il sera fait selon le désir des commissaires.

Une lettre est envoyée à l'honorable maître-général des postes, transmettant 3 exemplaires de ce qu'il y a de témoignages d'imprimés.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 1ER MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reprise de l'interrogatoire de M. Griffin.

La lettre suivante est adressée à l'honorable maître-général des postes.

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 1er mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur d'attirer votre attention sur leur lettre du 11 ultimo, à laquelle ils n'ont pas encore reçu de réponse.

“ Le manque des renseignements qu'elle demande est une cause d'embarras pour les commissaires, et ils espèrent que vous voudrez bien les leur faire parvenir le plus tôt possible.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'honorable maître-général des postes,
“ Québec.”

Une lettre est envoyée au maître-général des postes, lui transmettant 3 exemplaires de la suite des témoignages.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 2 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Les lettres suivantes sont écrites et mises à la poste :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 2 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Le directeur-gérant du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton et de l'embranchement de Peterboro, en date du 28 janvier dernier, fait savoir que vous et Thos. Galt, écuyer, avez reçu plein pouvoir de soumettre aux commissaires la réclamation de cette compagnie par eux demandée dans leur lettre du 24 janvier dernier, et qu'ils conseillent de faire par leur lettre du 1er février suivant, de manière à ce qu'ils en puissent recevoir trois exemplaires.

“ Cette réclamation n'est pas encore venue, et les travaux des commissaires ont été entravés et beaucoup retardés par ce fait. Ils demandent en conséquence que vous vous occupiez immédiatement de cette affaire afin que le document leur soit transmis sans plus de retard.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ F. CUMBERLAND, écuyer,
“ Directeur-Gérant comp. du ch. de fer du N.,
“ Toronto.”

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 2 mars 1865.

“ MONSIEUR.—C'est toujours avec hâte qu'ils attendent la réclamation de votre compagnie demandée par leurs lettres du 24 janvier et du 1er février derniers, et que votre surintendant, en date du 8 février dernier, a dit être sous considération.

“ Comme le manque de ce document a été et est encore la cause de beaucoup d'embarras et de retardement, les commissaires demandent avec instance que vous vous en occupiez immédiatement, et ils expriment en même temps l'espoir que ce document leur sera transmis sans plus de retard.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ Commission du service postal par chemins de fer
“ Québec, 2 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires attendent toujours avec hâte les réclamations des compagnies de chemin de fer de Prescott à Outaouais, de Buffalo au lac Huron et de Montréal à Champlain.

“ Ces réclamations ne sont pas encore venues, et les travaux des commissaires ont été entravés et beaucoup retardés par ce fait. Ils demandent en conséquence que vous vou

occupiez immédiatement de cette affaire afin que le document leur soit transmis sans plus de retard.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 “ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
 “ Président.

Une lettre est envoyée à l’honorable maître-général des postes, transmettant 3 exemplaires de la suite des témoignages.

WM. HUME BLAKE,
 Président.

—
 VENDREDI, 3 MARS 1865.

Les commissaires s’assemblent à 10 heures A. M.
 Présents : tous les commissaires.

“ Département des postes,
 “ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—En réponse aux commissaires qui demandent à être informés quand le département pourra leur transmettre un état du poids des malles acheminées sur les lignes de chemin de fer de la province, j’ai l’honneur de vous dire, par ordre du maître général des postes, qu’après être entré en communication hier avec le bureau des inspecteurs sous la direction duquel doit se faire cet état, le maître général des postes a appris qu’il s’écoulerait quelques jours avant qu’il puisse être terminé.

“ La présence aux Etats-Unis de l’inspecteur de Toronto est cause que l’envoi de ce document est retardé, attendu que l’on a besoin de lui pour certains renseignements que demandent les commissaires.

“ J’ai l’honneur d’être monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 WM. WHITE,
 “ Secrétaire.

“ A l’Hon. WM. HUME BLAKE, etc., etc.

“ Commission du service postal par ch. de fer.

Le télégramme suivant est envoyé à M. Brydges, à Montréal.

“ Québec, 3 mars 1865.

“ Il faut aux commissaires d’autres instructions du gouvernement et des renseignements du maître général des postes avant qu’ils puissent continuer l’interrogatoire des témoins. Ils n’interrogeront pas samedi prochain. Ils télégrapheront à M. Brydges lorsqu’il seront prêts.

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
 Président.

La lettre suivante est expédiée au gérant général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
 “ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l’effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemin de fer pour le service qu’elles font pour le département des postes.

“ Ils désirent vous interroger sur différents points du factum de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, et surtout à l’égard du contrat pour le transport de la malle des Etats-Unis et de tout contrat avec la compagnie de l’Express.

“ Si le contrat avec cette dernière est par écrit, ils en demandent la production, ainsi que celle du tarif, si tarifil y a, et de tout état des sommes payées à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental en vertu de ce tarif.

“ Les commissaires sollicitent votre présence mercredi prochain, le 8 du courant à 10 heures, et ils vous informent que si vous avez quelque témoignage à produire à l'appui de la réclamation du chemin de fer Grand Occidental, ou quelque exposé à faire, ils seront prêts à les recevoir ce jour-là.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 “ (Signé,) WM. HUME BLAKE.
 Président.

“ THOS. SWINYARD, écuyer,
 “ Gérant-Général de la comp. du ch. de fer G. O.
 “ Hamilton.”

La lettre suivante est adressée au directeur gérant du chemin de fer du Nord :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
 “ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemin de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

“ Les commissaires sollicitent votre présence mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures, et ils vous informent que si vous avez quelque témoignage à produire à l'appui de la réclamation du chemin de fer du Nord ou des compagnies de Port Hope, Lindsay et Beaverton, et l'embranchement de Peterboro', ou quelque exposé à faire, ils seront prêts à les recevoir ce jour là.

“ Le factum de la dernière compagnie et les tarifs demandés ne sont pas encore parvenus aux commissaires.

“ J'ai l'honneur d'être monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 “ (Signé,) WM. HUME BLAKE.
 Président.

“ F. CUMBERLAND, écuyer,
 “ Directeur-Gérant de la comp. du ch. de fer du N.
 “ Toronto.”

La lettre suivante est expédiée au directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
 “ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

“ Les commissaires sollicitent votre présence mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures, et ils vous informent que si vous avez quelque témoignage à produire à l'appui de la réclamation de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, ou des compagnies de Prescott et Ottawa, Buffalo et Lac Huron, Montréal et Champlain, ou quelque exposé à faire, ils seront prêts ce jour-là.

“ Cette lettre dispense de l'avis par télégraphe mentionné dans le télégramme que les commissaires vous ont envoyé aujourd'hui.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 “ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
 “ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuyer.,
 “ Directeur-Gérant de la comp. du G. T.
 “ Montréal.”

Gaspe'

La lettre suivante est envoyée au président du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton et de l'embranchement de Peterboro.

" MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

" Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

" Ils désirent aussi être informés si votre compagnie n'a que des trains mixtes ou si elle a aussi des trains de voyageurs.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" (Signé,) WM. HUME BLAKE,
" Président.

" Au Président de la comp. du ch. de fer de

" Port Hope, Lindsay et Beaverton,

" Port Hope, C. O."

La lettre suivante a été expédiée au président de la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley :

" Commission du service postal par chemins de fer,

" Québec, 3 mars 1865.

" MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

" Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

" Ils désirent aussi être informés si votre compagnie n'a que des trains mixtes ou si elle a aussi des trains de voyageurs : et ils vous annoncent de nouveau qu'ils n'ont pas encore reçu de réclamations de votre compagnie.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" (Signé,) WM. HUME BLAKE,
" Président.

" Au Président de la comp. du ch. de fer de

" London et Port Stanley,

" London, C. O.

La lettre suivante est envoyée au président de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais :

" Commission du service postal par chemins de fer,

" Québec, 3 mars 1865.

" MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

" Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" (Votre obéissant serviteur,

" (Signé,) WM. HUME BLAKE,
" Président.

" Au Président de la comp. du ch. de fer de

" Brockville et Outaouais,

" Brockville, C. O."

La lettre suivante est adressée au président de la compagnie du chemin de fer de Shefford et Chambly :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 3 mars 1863.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemin de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

“ Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

“ Les commissaires terminent en vous informant de nouveau qu'ils n'ont pas encore reçu de réclamation de la part de votre compagnie.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président,

“ Au Président de la Comp. du ch. de fer de
“ Shefford et Chambly,
“ Waterloo, C. E.

La lettre suivante est expédiée à l'honorable maître-général des postes :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
Lanark “ Québec, 3 mars 1863.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier de leur transmettre le plus tôt possible les réponses que vous avez à faire aux réclamations des compagnies des chemins de fer Grand Occidental, du Nord et de Brockville à Outaouais.

“ Ils prennent aussi la liberté de vous apprendre qu'ils seront prêts mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M., à recevoir tout témoignage que vous jugerez à propos de produire et se rattachant au sujet de leur enquête.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'Hon. Maître-Général des Postes,
“ Québec.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 4 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 6 MARS, 1865

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de M. Brydges (3 mars 1865, No. 36.) transmettant des rapports, tarifs et tableaux des heures des compagnies des chemins de fer de Montréal à Champlain et d'Outaouais à Prescott.

Reçu de M. Griffin, un état des paiements faits à la compagnie du New York Central Railway par la compagnie de l'Express, (No. 37).

Reçu un télégramme du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer du Nord (No. 38).

La lettre suivante est expédiée à M. Brydges :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 6 mars 1865.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 3 du courant, dans laquelle vous dites ignorer, en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer d'Outaouais à Prescott, de Buffalo au lac Huron et de Montréal à Champlain, s'il est d'autres documents demandés qui n'ont pas été transmis, les commissaires vous font savoir qu'ils n'ont pas encore reçu le factum de votre réclamation au nom d'aucune de ces compagnies.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Directeur-Gérant de la comp. du G. T.
“ Montréal.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

—
MARDI, 7 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est envoyée à l'honorable secrétaire-provincial avec copie de la lettre du 11 février dont elle fait mention :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 7 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous transmettre pour votre information, copie d'une lettre par eux adressée au maître-général des postes le 11 du mois dernier.

“ Ils eurent l'honneur de lui en adresser une autre sur le même sujet, le premier du courant, mais ils sont encore à recevoir la réponse de l'une ou de l'autre.

“ Le gouvernement doit sans doute voir qu'il est impossible pour les commissaires de fixer le prix du service postal à faire sans qu'ils soient informés quel service ce sera.

“ C'est sur le renseignement qu'ils demandent que repose l'enquête. Non seulement il devra guider leur décision, mais aussi le cours de l'enquête qui amènera cette décision.

“ Les commissaires demandent, en conséquence, que le gouvernement veuille bien leur faire parvenir le plus tôt possible le renseignement voulu.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'hon. secrétaire provincial,
“ Québec.

Une lettre est expédiée à l'hon. Malcolm Cameron, le requérant de venir tém igner devant les commissaires, jeudi, le 9 du courant, à 10 heures A.M.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 8 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 9 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin et l'hon. Malcolm Cameron sont présents.

L'hon. M. Malcolm Cameron est interrogé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 10 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de M. Brydges une lettre (8 mars 1865, No. 39) transmettant les réclamations des compagnies de chemins de fer de Montréal à Champlain, de Buffalo au lac Huron et d'Outaouais à Prescott. (*)

Reçu une lettre du secrétaire provincial (9 mars 1865, No. 40) accusant réception de la lettre du 7 du courant.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley (7 mars 1865, No. 41) transmettant sa réclamation. (†)

A. Brunel, écuyer, comparait devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 11 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais une lettre (4 mars 1865, No. 42) en réponse à la lettre du 3 du courant.

A. Brunel, écuyer, comparait devant les commissaires.

Une lettre est expédiée à Walter Shanly, écuyer, le priant de venir témoigner lundi prochain, à 10½ heures a.m.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 13 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin, Swinyard, Cumberland et Brydges comparaissent devant les commissaires. L'interrogatoire de M. Swinyard est commencé.

M. Shanly comparaît et son interrogatoire est commencé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

(*) Imprimée comme le factum de ces chemins de fer dans l'appendice No. 1.

(†) Imprimée comme le factum de la dite compagnie dans l'appendice No. 1.

MARDI, 14 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu la lettre suivante du maître-général des postes (No. 43) :—

“ Québec, 14 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Je suis informé qu'A. Brunel, écuier, peut donner d'importants renseignements sur ce qui fait le sujet de votre enquête. Je demande en conséquence qu'il soit interrogé.

“ W. P. HOWLAND,
“ Maître-général des postes.

“ L'hon. WM. M. BLAKE,
“ Président de la comm. du service postal.”

MM. Griffin, Swinyard, Brydges, Cumberland et Brunel sont présents.
L'interrogatoire de M. Swinyard est continué.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 15 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin, Brydges, Swinyard, Cumberland et Brunel sont présents.
M. Brunel est interrogé.

Hennop & Addington
WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 16 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin, Brydges, Swinyard et Cumberland comparaissent devant les commissaires.
L'interrogatoire de M. Griffin est continué.

Reçu une note de M. Brunel (16 mars 1865, No. 44) annonçant qu'il ne peut comparaître par suite d'une indisposition.

La lettre suivante a été expédiée à M. Brunel :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
Québec, 16 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont appris avec peine votre indisposition. Ils ne désirent pas vous presser de comparaître tant que votre santé ne le permettra pas ; mais, comme il est important que les intéressés sachent quand vous pourrez témoigner, ils vous prient de vouloir bien leur dire quand vous comptez pouvoir le faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. HUME BLAKE,
Président.

Reçu de M. Brunel la réponse à la lettre ci-dessus annonçant qu'il compte pouvoir comparaître demain.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 17 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu du secrétaire-provincial une lettre (17 mars 1865, No. 45) renfermant le décret suivant du conseil transmis comme réponse à la lettre des commissaires du 7 du courant :

“ Copie du rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL en conseil le 16 mars 1865.

“ Vu la communication des commissaires du service postal par chemins de fer, datée du 11 ult., et déclarant que, pour certaines raisons y mentionnées, ils désirent être informés ‘ si le gouvernement de Sa Majesté voulait qu'il se bornassent à fixer un prix pour l'usage des trains ordinaires, ou s'il ne désirait pas plutôt qu'ils fixassent un taux pour un service continu, comme l'avait fait le décret du conseil du 12 août 1863, ou tel autre service que l'intérêt public sem ble exiger.’

“ L'honorable maître-général des postes déclare 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 adhérait 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.

“ Le comité concourt dans la recommandation du maître-général des postes et la soumet respectueusement à l'approbation de Son Excellence.

Certifié,

“ [Signé,]

WM. H. LEE,
“ G. C. E.

“ A l'hon. Secrétaire-provincial,
“ Etc., etc., etc.”

Lincoln

MM. Brydges, Swinyard, Cumberland, Brunel et Griffin sont présents.
L'interrogatoire de MM. Griffin et Brunel est continué.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 18 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

L'interrogatoire de M. Brunel est continué et celui de M. Shanly repris et terminé.
MM. Griffin, Brydges et Cumberland sont présents,

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 20 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

L'interrogatoire de M. Brunel est repris et terminé.

M. Brydges est interrogé de nouveau.

M. Cumberland est interrogé.

L'interrogatoire de M. Griffin est repris et terminé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 21 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin et Brydges sont présents.

M. Brydges est entendu pour la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

M. Brydges suggère un compromis pour le règlement des difficultés entre le département des postes et le Grand-Tronc.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 22 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin et Brunel comparaissent devant les commissaires.

La lettre suivante est expédiée à l'honorable maître-général des postes :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
Québec, 22 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires désirent savoir si *tous* les procès-verbaux de la commission doivent être imprimés, et si oui, à quel nombre d'exemplaires ?

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'hon. maître-général des postes,
“ Québec.”

London

La lettre et le rapport suivants ont été envoyés à l'honorable secrétaire provincial :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 22 mars 1865.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport spécial des commissaires et de vous prier de vouloir bien le faire parvenir à Son Excellence le gouverneur-général.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

A l'hon. Secrétaire-provincial,
“ Québec.”

AU TRES-HONORABLE CHARLES STANLEY, VICOMTE MONCK, GOUVERNEUR-GÉNÉRAL DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD,
Etc., Etc., Etc.

“ Plaise à Votre Excellence,

“ Les commissaires chargés de faire une enquête au sujet du service postal par voies ferrées n'ont pas encore rédigé leur rapport général ; mais M. Brydges leur ayant fait une proposition de la nature d'un compromis au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, ils croient à propos de faire, pour l'information de Son Excellence, un rapport distinct sur cette proposition.

“ M. Brydges propose de passer un contrat avec le département des postes pour une période de 5 ans, à compter du 31 du courant.

“ Le service consistera en un train quotidien entre Sarnia et Québec, en chaque sens, le dimanche excepté. Ces trains devront partir chaque soir de Québec et de Sarnia, respectivement, et parcourir toute cette ligne.

“ Il y aura en sus un train de nuit entre Montréal et Toronto, en chaque sens, le dimanche excepté. Ces trains parcourront aussi toute cette ligne en correspondance avec le train de jour entre Sarnia et Toronto de manière à faire un service continu entre Montréal et Sarnia.

“ Les trains ci-dessus devront arrêter aux stations désignées par le département des postes.

“ Sur tous les embranchements, au moins un train, en chaque sens, sera expédié chaque jour—le dimanche excepté—lequel arrêtera à toutes les stations.

“ En sus de ce qui précède, le département des postes aura l'usage de tout autre train de voyageurs que la compagnie pourra faire marcher pendant la durée du contrat, et la compagnie s'oblige à réserver un char pour un bureau de poste ambulante sur chaque train lorsque l'exigera le département des postes.

“ Le compartiment du bureau de poste aura 16 pieds de long (au lieu de douze comme auparavant) et occupera toute la largeur du char. Ces compartiments seront aménagés selon une spécification que fournira le département des postes, et bien chauffés et éclairés.

“ Les officiers de la poste seront transportés gratuitement sur le char de la poste, et des billets seront à cet effet donnés comme ci-devant.

“ Pour le prix qui sera payé en vertu de ce contrat sera compris le transport des malles européennes entre Québec et Montréal et la ligne frontière, tel qu'il se fait aujourd'hui. Ce service exige un train spécial de Québec à Montréal chaque fois que le paquebot arrive plus de cinq heures avant le départ du train régulier; mais lorsque des trains spéciaux seront expédiés entre Portland et Montréal par le département des postes, ils seront payés comme trains spéciaux entre Portland et la ligne frontière à raison de \$1 par mille.

“ Tout service accessoire sera fait par la compagnie. Ce service comprend le voiturage des malles entre toutes ces stations et les différents bureaux de poste, et il sera fait selon les réglemens actuels du département, à moins que de son consentement ces réglemens soient changés.

“ En considération du service ci-dessus, le gouvernement du Canada devra payer au Grand Tronc les sommes suivantes, par paiements trimestriels et égaux, savoir :

D'avril 1865 à avril 1866.....	\$150 00	par mille.
“ 1866 “ 1867.....	152 50	“
“ 1867 “ 1868.....	155 00	“
“ 1868 “ 1869.....	157 50	“
“ 1869 “ 1870.....	160 00	“

“ Le prix à payer pour le service fait par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc depuis 1858 devra être calculé au taux de \$150 par mille, en déduisant la somme pour le service accessoire et le service spécial pour les malles européennes.

“ Il semble que le service ainsi proposé par M. Brydges est spécial et à la fois commode pour le public et le département des postes; car ce dernier pourra se servir de tous les trains additionnels expédiés par la compagnie, et c'est là un avantage qui pourrait être d'une grande importance avant l'expiration du contrat, bien qu'aujourd'hui il ne paraisse pas nécessaire. Les facilités de transport, que M. Griffin dit être insuffisantes même aujourd'hui sur plusieurs parties du chemin, seraient augmentées d'un quart, ce contrat comprendrait le service à l'aide de dépêches closes, estimé par M. Mowat à \$7,000 par année sur le chemin de fer Grand-Tronc, le service accessoire et celui des malles européennes qui, jusqu'ici, ont coûté au département environ \$34,000 par année.

“ A raison de ce qui précède et des réclamations du Grand-Tronc que fera connaître leur rapport général, et considérant le tout au point de vue des témoignages rendus devant eux, les commissaires sont d'avis qu'un contrat basé sur la proposition de M. Brydges serait avantageux au service public.

“ (Signé)

“ WM. HUME BLAKE,
“ CHAS. D. DAY,
“ G. W. WICKSTEED.

“ Québec, 22 mars 1865.”

Reçu un télégramme (No. 47) de M. Brydges, demandant une copie de sa lettre d'hier.
 WM. HUME BLAKE,
 Président.

JEUDI, 23 MARS 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
 Présents : tous les commissaires.

Copie de la lettre de M. Brydges du 21 du courant lui est envoyée conformément à son télégramme d'hier.

Reçu une lettre (23 mars 1865, No. 48) du secrétaire provincial, accusant réception du rapport spécial des commissaires, en date du 22 courant.
 (Signé,) WM. HUME BLAKE,
 Président.

VENDREDI, 24 MARS 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
 Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (24 mars 1865, No. 49), renfermant copie du décret du conseil suivant :

“ COPIE du rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif approuvé par SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL en conseil le 23 mars 1865.

“ Vu la lettre de l'honorable W. H. Blake, président de la commission du service postal par chemins de fer, demandant si les procès-verbaux de la commission doivent être imprimés, et si oui, à quel nombre d'exemplaires ;

“ L'honorable maître-général des postes soumet que, puisque les témoignages entendus par la commission doivent être imprimés, les frais ne seraient que peu augmentés en faisant imprimer le tout, et il recommande en conséquence que toutes ses délibérations soient imprimées au nombre ordinaire d'exemplaires pour la distribution en parlement.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Son Excellence.
 “ Certifié.

“ A l'honorable
 “ Maître-Général des Postes,
 “ etc. etc. etc.,
 “ Québec.”

“ (Signé,)

W. H. LEE,
 G. C. E.

WM. HUME BLAKE, Président.

SAMEDI, 25 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 A. M.
 Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de C. W. Moberly, écuier, au nom de la compagnie du chemin de fer du Nord (23 mars 1865, No. 50), et renfermant l'affidavit de l'honorable J. C. Morrison.*
 La lettre suivante a été envoyée à l'honorable maître-général des postes :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
 “ Québec, 25 mars 1865.

“ Monsieur,—Les commissaires prennent la liberté de demander si un espace additionnel sera nécessaire sur aucun des chemins de fer.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,)

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ L'hon. maître-général des postes,
 “ Québec.”

WM. HUME BLAKE, Président.

* Cet affidavit est imprimé avec les témoignages dans l'appendice No. 2.

LUNDI, 27 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 28 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu de M. Cumberland, une lettre (24 mars 1865, No. 51) avec incluses.
Reçu de l'honorable maître-général des postes la lettre suivante :

“ Département des postes,
“ Québec, 27 mars 1865.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 25 du courant, à l'effet que les “ commissaires soient informés si un espace additionnel sera nécessaire sur aucun des chemins de fer.

“ L'espace réservé jusqu'ici pour la poste n'est pas le même sur aucune des principales lignes du chemin, car, selon que j'en ai été informé, il varie de huit à quatorze pieds sur la longueur du char, et dans quelques cas il n'occupe qu'une partie de la largeur.

“ L'espace ainsi réservé dans bien des chars sur les lignes principales du Grand-Tronc et du Grand-Occidental est insuffisant au service public.

“ De Québec à Sarnia, de Montréal à la ligne frontière, sur le Grand-Tronc, de Montréal à St. Jean, sur le Chemin de Montréal à Champlain, du Pont suspendu à Windsor et d'Hamilton à Toronto sur le Grand-Occidental, l'espace réservé devrait être d'au moins quinze pieds sur la longueur et l'entière largeur du char, ou le tiers d'un char de 45 pieds.

“ Sur les autres chemins, un espace de treize pieds serait suffisant.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ W. P. HOWLAND,

“ Maître-Général des Postes.

“ L'hon. WM. BLAKE, etc., etc., etc.,

“ Président, de la comm. du service postal par ch. de fer”

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 29 MARS, 1865

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est envoyée à l'honorable secrétaire-provincial, avec le rapport et le compte y mentionnés :

“ Québec, 29 mars 1865.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport général de la commission du service postal par chemins de fer, et de vous prier de vouloir bien le soumettre à Son Excellence le gouverneur-général en conseil le plus tôt que faire se pourra.

“ Ci-joints se trouvent aussi les comptes de la commission.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé),

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ L'hon. Secrétaire-Provincial.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

APPENDICE No. 1.

FACTUMS, ETC.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

SERVICE POSTAL.

Mémoire des faits allégués à l'appui de la réclamation de la compagnie, rédigé pour les commissaires du service postal.

Par un décret du 15 novembre dernier, le gouvernement du Canada ayant recommandé la nomination d'une commission chargée de fixer le prix qui devra être payé pour le voiturage des malles par chemins de fer, et cette recommandation ayant été approuvée par Son Excellence le gouverneur-général, une commission sous le grand sceau de la province, en date du 10 décembre 1864, a été chargée de s'enquérir de la question générale du service postal par voies ferrées, surtout en ce qui concerne le chemin de fer Grand Tronc et toute autre compagnie de chemin de fer qui pourrait avoir formellement protesté contre le prix jusqu'ici accordé pour le transport des malles.

La commission une fois constituée, il était du devoir du représentant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc de faire un exposé des faits aussi clairs et aussi concis que possible, afin d'obtenir une décision le plus promptement possible.

Pour que les commissaires puissent se prononcer avec exactitude sur la question à eux soumise, il est nécessaire d'élucider cette question, qui est devant le gouvernement et la législature du pays depuis plus de trois ans.

Une longue correspondance sur ce sujet a déjà été échangée entre le gouvernement canadien et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et beaucoup de cette correspondance a été imprimée et mise devant la législature. Il n'y a pas lieu de reproduire ici tous les faits de cette correspondance, mais le but de ce mémoire sera de mettre en relief les principaux d'une manière aussi concise que possible, pour l'information des commissaires.

L'importance de cette affaire, dans laquelle se trouve en jeu une somme de £2,000,000 à £3,000,000, excusera, nous l'espérons, la longueur inévitable de ce factum.

La compagnie du chemin de fer Grand Tronc est constituée depuis 1852 par divers actes de la législature.

Cette législation suivit certains actes qui eurent priurement place dans nos statuts et qui pourvoient à la construction de l'artère principale du chemin de fer depuis les confins ouest du Canada jusqu'à l'Océan Atlantique à Halifax. Ces actes rendent le pays directement, et les municipalités le long du chemin indirectement garants de l'intérêt de tout le capital qu'il a fallu verser pour la construction de cette grande voie.

L'intention de ces lois ne fut pas mis à effet réellement, car, en 1853, le gouvernement du Canada parvint à prendre des arrangements avec des capitalistes et autres en

Angleterre, à l'aide desquels la construction du chemin de fer Grand Tronc, de Québec à Sarnia, fut obtenue [2] * à des conditions qui n'exigeaient pas de la province une contribution aussi forte que celles voulues par les actes passés précédemment.

En vertu des arrangements de 1853, les travaux du Grand Tronc furent commencés et poursuivis jusqu'à l'époque où la compagnie se trouva dans de grandes difficultés financières, difficultés dues en partie à la guerre de Russie avec l'Angleterre, au manque de récoltes en Canada et à d'autres circonstances désavantageuses. Divers actes furent alors passés dans le parlement canadien relativement à la position de la compagnie et à ses arrangements avec la province.

Entrer dans de longs détails sur les diverses phases par lesquelles sont passées les négociations relativement à ces actes serait inutile ; il suffira de dire que la somme affectée jusqu'ici au Grand Tronc par le Canada s'élève à £3,112,500 sterling, chiffre qui est de 19 pour cent de moins que son prix de revient, ainsi qu'on peut le voir par les derniers comptes publiés par la compagnie, abstraction faite du coût des lignes louées aux États-Unis.

Mais cette somme de £3,112,500 est très-cloignée de celle que le pays aurait eu à verser en vertu des actes déjà cités et qui furent passés en 1849-50.

Il est aussi à remarquer qu'au début de l'entreprise du Grand Tronc, bien des choses, qui n'étaient pas alors projetées, ont été exécutées depuis, entre autres le pont Victoria. Ce pont, qui a un peu moins de deux milles de longueur, a coûté près de £1,500,000 sterling, ou presque £750,000 sterling par mille. On ne projetait pas non plus de construire la ligne de Québec à la Rivière-du-Loup, 110 milles, qui a coûté au moins £880,000 ; ni non plus celle d'Arthabaska aux Trois-Rivières, qui a coûté au Grand Tronc près de £300,000 sterling—lignes qui probablement ne rapportent de sitôt assez pour subvenir à leurs frais d'exploitation ; ni non plus de consacrer £100,000 sterling pour des embranchements dans le Haut-Canada, et sur laquelle somme on n'a pas encore vu un seul sou d'intérêt.

Par les arrangements, la compagnie du Grand Tronc s'est aussi trouvée obligée de construire une ligne de 22 milles de Ste. Marie à London, qui a coûté près de £200,000 sterling, et qui, bien qu'avantageuse à la section du pays qu'elle traverse et à London, qui se trouve correspondre ainsi avec tout le système de voies ferrées du Grand Tronc, ne faisait pas partie du premier projet.

En considérant ces faits et le peu de trafic sur la ligne de Richmond à la Rivière-du-Loup, distance de 200 milles, il faut certainement admettre que les constructions citées et dont il n'était pas question dans le premier projet du chemin de fer, se sont élevées à une somme égale à celle donnée par le Canada au Grand Tronc. D'un autre côté, il est indubitable que d'un bout à l'autre de la province la construction de ce chemin de fer a non seulement augmenté considérablement la valeur des terres situées à une distance raisonnable de la ligne, mais elle a été aussi d'un immense avantage pour la société en général en lui ouvrant des marchés pendant toute l'année et une communication constante avec les diverses parties de la province et le pays voisin.

Ces faits ne sont ici cités qu'en ce qu'ils peuvent être favorables à la rémunération [3] du service postal, c'est-à-dire au prix que le gouvernement devrait accorder au Grand Tronc pour ce service.

Laissant maintenant de côté cette question et les considérations qui viennent d'en être déduites, nous dirons qu'en 1861, la compagnie du Grand Tronc s'est vue dans l'impossibilité de faire face à ses obligations envers ses porteurs de bons par suite de ses embarras financiers causés par la guerre de Russie.

La somme actuellement dépensée pour la voie du Grand Tronc s'élève à plus de £16,000,000 sterling, et comme on l'a dit plus haut, la province a contribué à ce chiffre pour £3,112,500 avancés par elle pour aider à la construction des travaux de cette route.

Dès 1859 la compagnie s'est trouvée dans de sérieuses difficultés financières. A cette époque, une grande partie de ses travaux n'étaient pas terminés—le prolongement jusqu'à la frontière ouest, à Sarnia, n'était pas achevé—le pont Victoria demandait encore de grands déboursés avant d'être fini, et il en était ainsi pour diverses portions des parties du Grand Tronc alors ouvertes qu'il fallait achever pour satisfaire au trafic, sans compter l'établissement de stations et l'achat du fonds de roulement nécessaire.

* Les chiffres entre crochets renvoient à la page du mémoire cité dans les témoignages.

Si la compagnie avait pu alors prévoir les futurs embarras financiers du Canada, elle n'aurait pu faire autrement que de se déclarer incapable de surmonter les difficultés qui se présentaient et de faire savoir au gouvernement et au peuple canadien que malgré son ardent désir de terminer son chemin et de le munir suffisamment de voitures, elle se trouvait dans de trop mauvaises circonstances pour continuer son entreprise; et qu'à raison de ce qu'elle avait été forcée à de fortes dépenses qui n'étaient pas prévues au début de l'entreprise, le seul moyen auquel elle pouvait recourir était de suspendre les travaux jusqu'à ce que des arrangements pussent être pris pour obtenir les fonds nécessaires à leur reprise et continuation.

A l'époque dont il s'agit ici, il fallait de très fortes sommes pour continuer les travaux.

Au lieu d'agir ainsi, ceux qui possédaient le plus d'intérêts dans le Grand Tronc préférèrent prendre la sérieuse responsabilité de poursuivre eux-mêmes les travaux plutôt que d'encourir le blâme d'avoir manqué à leurs engagements, bien que selon eux, ces engagements se trouvaient annulés par le fait que la compagnie avait été obligée à des travaux imprévus. C'est ainsi que les travaux se continuèrent, et qu'au commencement de 1860 la ligne fut ouverte jusqu'à Sarnia. Le pont Victoria fut aussi ouvert, et la ligne entière de la Rivière-du-Loup à Sarnia, y compris les prolongements jusqu'à Island Pond, la contribution aux embranchements de l'ouest et à l'embranchement de London, ouverte à la circulation.

Cependant, plusieurs parties de ces travaux étaient encore incomplètes, et le matériel roulant et le nombre de stations insuffisants; mais on suppléa du mieux possible à ce qui manquait.

Le résultat fut que vers le milieu de 1861, c'est-à-dire deux ans après que les intéressés auraient dû suspendre les travaux, le Grand Tronc se trouvait à peu près terminé, bien qu'il restât encore beaucoup de dépenses à faire [4] pour ses stations et pour son matériel roulant, de sorte qu'en 1861, la compagnie du Grand Tronc se trouva débitrice d'au moins £2,500,000 sterling en sus du capital prélevé.

Une partie considérable de ce montant était due en Canada, c'est-à-dire à la banque du Haut-Canada et à des particuliers qui avaient fourni le matériel roulant et construit des gares à l'entreprise, et la balance, qui était sans doute considérable, était due à des particuliers en Angleterre qui avaient fourni des fonds pour faire exécuter les travaux.

Avec cet état de choses réunies à la dépression du commerce canadien et à l'insuffisance du roulage, il devenait évident qu'avant peu la compagnie serait incapable de faire face à ses engagements, et ses porteurs de bons furent informés de l'impossibilité où elle se trouvait de payer l'intérêt qui leur était dû.

Ces bons, qui s'élevaient à plus de six millions sterling, se trouvaient presque tous en Angleterre et disséminés entre les mains d'un grand nombre de financiers de ce pays. Le choc qu'éprouva le crédit canadien, à la nouvelle que le paiement de l'intérêt sur une aussi forte dette en bons était suspendu, eut naturellement l'effet de le diminuer, car les effets publics du Canada subirent une baisse considérable.

À la suite de nombreux pourparlers entre les intéressés du Grand Tronc en Angleterre, et après que les créanciers de la somme de £2,500,000 eurent pris les mesures nécessaires pour s'assurer autant que possible du recouvrement de leurs créances, tous furent convaincus que des difficultés harrassantes les attendaient s'il n'était pris quelque arrangement capable de remettre sur pied la compagnie du Grand Tronc, car, autrement, cette dernière éprouverait un tort considérable, d'autant qu'elle se trouvait dans l'impossibilité de pouvoir prélever aucune somme nécessaire à l'achèvement des parties non complètes de son entreprise et à l'acquisition du matériel exigé pour le trafic.

Il parut de même évident que ces difficultés se compliqueraient des questions de savoir qui était le légitime propriétaire du mobilier roulant employé sur le chemin, des lignes affermées par le Grand Tronc et d'une foule d'autres choses dont l'énumération est inutile, et qu'elles empêcheraient l'exploitation du chemin de fer Grand Tronc, et cela à une époque de l'année où la navigation du St. Laurent et des lacs est interrompue, ce qui eut fait un tort considérable au commerce de tout le Canada.

Dans le but d'éviter d'aussi désastreuses conséquences, les directeurs (à Londres) du chemin de fer Grand Tronc présentèrent le mémoire suivant à Son Excellence, daté le 30 juillet 1860 (page 3, Livre Bleu, No. 1) :—

“ A Son Excellence le très Honorable Sir Edmund Head, Baronnet, C. P. K. C. B.,
Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc. :—

“ La pétition des soussignés, directeurs à Londres de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, expose :—

“ Que vos pétitionnaires sont directeurs, à Londres, du chemin de fer Grand Tronc du Canada, entreprise dûment sanctionnée par plusieurs actes de la législature canadienne ;

“ Que depuis quelque temps, toute l'étendue de la ligne, comptant 1096 milles, et comprenant le pont Victoria, de deux milles de long, a été ouverte au roulage ;

“ Que par suite de difficultés financières et autres, les affaires de la compagnie sont, depuis bientôt deux ans, dans un fort mauvais état ;

“ Que le revenu du roulage a été insuffisant pour payer les loyers des lignes affermées, et l'intérêt des obligations souscrites par débetures ;

“ Que la compagnie est endettée à des créanciers judiciaires et autres, pour près de deux millions et demi sterling ;

“ Que, ainsi qu'il appert par le rapport des commissaires nommés par Votre Excellence au mois de novembre dernier, la ligne est sur plusieurs points en mauvais état et demande des réparations considérables même au seul point de vue de la sûreté publique ;

“ Qu'il appert aussi par le rapport des mêmes commissaires que des améliorations considérables sont urgentes dans les stations et les *termini* de la ligne, et qu'il faudrait un fonds roulant plus considérable pour répondre aux besoins du commerce de la province ;

“ Vos pétitionnaires représentent de plus à Votre Excellence ;

“ Qu'à une grande assemblée de porteurs de bons et actionnaires tenue à “ London Tavern ” dans cette ville, le 2 janvier dernier, un comité spécial de sept porteurs de bons et actionnaires fut nommé pour conférer avec les directeurs “ sur toutes les affaires de la compagnie et pour examiner les moyens de muni la compagnie d'outillage et de fonds roulant, ainsi que de la faire sortir de ses difficultés financières du moment.”

“ Robert Wigram *Member of the House of Commons* fut nommé président de ce comité, et William Newmarch, *éc. r.*, M. S. R., vice-président ;

“ Le comité a, depuis dix mois, poursuivi son enquête avec activité et a publié deux rapports, savoir, un premier rapport en date du 6 février 1861, un second rapport en date du 9 juillet 1861, dont des copies sont envoyées à Votre Excellence avec cette pétition.

“ A une assemblée des porteurs de bons et actionnaires tenue à la “ London Tavern ” en cette ville, le 19 juillet courant, le plan de réorganisation et de secours pécuniaires proposé par le comité spécial dans son second rapport fut adopté et ne rencontra que cinq ou six opposants ; de plus, la résolution suivante fut adoptée par la même assemblée, savoir : “ que, en raison de l'urgence et de la haute importance de cette affaire, les directeurs soient invités à faire appel aux autorités canadiennes et à prendre les mesures qu'ils jugeront nécessaires pour obtenir la plus prompte législature possible relativement aux différents sujets mentionnés dans les rapports des directeurs et du comité.”

“ Vos pétitionnaires désirent représenter à Votre Excellence qu'on ne saurait adopter aucune mesure pour réorganiser et secourir la compagnie de chemin de fer Grand Tronc tant que le projet adopté à l'assemblée du 9 juillet courant, n'aura pas été soumis à la législature canadienne.

“ Vos pétitionnaires désirent aussi attirer tout particulièrement l'attention de Votre Excellence sur le fait que les membres composant le seul bureau légal de la compagnie, — c'est-à-dire les directeurs agissant comme premiers officiers de la compagnie à Montréal, ont envoyé leur résignation, et ne gardent leur charge qu'en attendant l'organisation d'un nouveau bureau.

“ Parmi les recommandations les plus importantes contenues dans le second rapport du comité spécial et adoptées à l'assemblée générale, on trouve les suivantes, savoir :

“ (1) Des propositions pour prélever en Angleterre une somme de £500,000, qui servirait à compléter et à équiper la ligne.

“ (2) Des propositions demandant à la législature canadienne de capitaliser les paiements à faire pour le service des mailles et le transport militaire des 25 ou 30 prochaines années, pour la somme d'un million et demi sterling en bons provinciaux.

“ Le comité spécial a également émis le projet de faire immédiatement tous les efforts possibles pour réussir à offrir au moyen de ces mesures, au commerce de l'automne de 1861,

toutes les facilités quant au matériel nécessaire à la commodité, à l'encouragement et à la sûreté du roulage.

Vos pétitionnaires représentent de plus à Votre Excellence, que, en considération des nombreux embarras et des procès toujours grossissants, auxquels la ligne se trouve aujourd'hui exposée et continuera d'être exposée tant que le projet de réorganisation, adopté le 19 juillet courant, ne sera pas mis à effet, vos pétitionnaires craignent de voir la ligne arrêtée de jour en jour au grand détriment, perte et désavantage de la province et de tous les intéressés.

" En considération des faits et arguments ci-dessus énoncés, vos pétitionnaires s'adressent avec tout le respect possible, à Votre Excellence en conseil, pour la prier de convoquer le parlement le plus tôt possible, au plus tard dans la première semaine de septembre prochain ; et vos pétitionnaires osent respectueusement proposer que parmi les premières questions dont la législature devra s'occuper, celle de la réorganisation et du secours de la ligne en fasse partie, cette réorganisation et ce secours devant concorder avec les résolutions ci-dessus mentionnées que vos pétitionnaires ont été chargés par l'assemblée du 19 juillet courant, de soumettre aux " autorités canadiennes," afin d'obtenir la plus prompte législation possible.

" Vos pétitionnaires désirent très respectueusement, en terminant, baser leur appel à Votre Excellence sur les trois principaux points suivants, savoir :

" (1) Nécessité d'une prompte décision du parlement canadien sur le prélèvement en Angleterre de £500,000 stg., pour achever, compléter, réparer et équiper la ligne.

" (2) Nécessité d'une prompte décision du parlement canadien à l'égard de la réorganisation de la constitution et de l'administration de la compagnie, et la capitalisation des paiement du service des malles et du transport militaire.

" (3) Enfin, nécessité d'une prompte action de la législature pour faire disparaître les obstacles qui embarrassent la compagnie et les procès désastreux qui menacent de rendre à la ligne tout fonctionnement quotidien impossible.

" Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

"

"

"

"

" THOMAS BARING.

" GEO. CARR GLYNN,

" K. D. HODGSON,

" WILLIAM CHAPMAN,

" H. WOLLASTON BLAKE.

" Bureau de la compagnie du ch. de fer Grand Tronc du

" Canada, 21 Old Broad Street, London,

" E. C., 30 juillet 1861."

En consultant ce mémoire, on verra qu'ils avaient trois objets principaux en vue :—

1. La réorganisation de la compagnie de manière à ce que cessa tout litige à l'égard des droits des créanciers, et pour une période définie, à l'égard de la forclusion de leurs réclamations pour intérêt non payé, les droits des porteurs de bons devaient cesser en vertu d'un acte du parlement canadien.

2. Obtenir du parlement l'autorisation de limiter de nouveau les droits des porteurs de bons et d'émettre des bons privilégiés sur tous ceux existant jusqu'à concurrence de £500,000 sterling, pour pourvoir à la construction de gares et à l'acquisition des voitures nécessaires à l'exploitation de la voie ferrée.

3. Faire des arrangements pour le service postal, qui, jusque là, n'avait jamais été suffisamment payé, dont le prix formerait un fonds sur lequel les créanciers de la compagnie, jusqu'à concurrence de £2,500,000 sterling, pourraient toucher des intérêts sur ce fort montant dépensé pour l'avantage du Canada à l'achèvement des parties non terminées du chemin de fer et du pont Victoria, dépense dont le Canada aurait eu à se charger de toute nécessité si les créanciers n'avaient pas pris les devants.

Il est à peine utile de faire observer que le Canada n'eût jamais permis que la voie du Grand Tronc restât incomplète, ni qu'elle fut interrompue sur quelque point intermédiaire entre Toronto et Sarnia, et au milieu d'une forêt. Il en eût été de même pour le pont Victoria, qui réunit les partis est et ouest du pays, et qui est le seul moyen possible de communication

durant l'hiver entre la partie du Canada située au nord du St. Laurent et l'Océan Atlantique.

Si dans la première partie de 1859 la compagnie du Grand Tronc s'était déclarée tout-à-fait incapable de satisfaire aux demandes pressantes qui l'assiégeaient, ainsi que d'avancer les fonds nécessaires à l'achèvement des travaux ci-dessus mentionnés, il est incontestable que d'une manière ou d'une autre le Canada [7] eut pourvu aux moyens d'obtenir ces fonds.

Le mémoire qui vient d'être cité au long a eu pour résultat un rapport du ministre des finances, présenté au Conseil Exécutif le 1er octobre 1861, lequel a été imprimé pour l'information du parlement. [Page 5, Livre Bleu No. 1.]

Après l'exposé des conclusions du mémoire, ce rapport déclare " qu'il est suffisant " d'attirer l'attention sur les conséquences désastreuses qui découleraient de l'interruption " de la ligne, et il croit que, s'il est possible d'éviter une pareille calamité sans nuire à " d'autres intérêts plus importants, il est du devoir du gouvernement d'intervenir." Il dit ensuite que les chemins de fer canadiens protestent tous contre la rémunération qu'ils reçoivent en échange du service postal fait par eux.

Il dit de plus que la manière de fixer le prix de cette rémunération est susceptible de beaucoup d'objections ; qu'il serait à propos que cette question fut reconsidérée, vu que le gouvernement et la compagnie diffèrent beaucoup à l'égard de ce prix, et il demande en conséquence que toute l'affaire soit soumise à l'arbitrage de trois personnes désintéressées. De concert avec cette mesure, le ministre des finances démontre la nécessité d'une complète et parfaite réorganisation des affaires de la compagnie, afin d'éviter au pays les désastreux effets pouvant résulter de la suspension de l'exploitation de cette voie ferrée.

Il avait d'abord été proposé en Angleterre qu'un délai de plus de cinq ans fut accordé à la compagnie, durant lesquels serait réglé le tour de l'intérêt sur ces bons, et le droit pour les porteurs de poursuivre, suspendu ; mais le ministre des finances déclara ce délai trop court pour que la compagnie put sortir des difficultés où elle se trouvait

Le ministre des finances n'était pas d'avis qu'il fut accédé à la requête du mémoire concernant la prompte convocation de la législature.

Ce rapport fut adopté par le conseil et copie en fut communiquée à la compagnie. Aussitôt après réception de cette réponse du gouvernement, les divers intéressés du chemin de fer Grand Tronc adhèrent aux vues exprimées par le gouvernement et se décidèrent pour une réorganisation complète et pouvant les mettre à l'abri de toute poursuite judiciaire de nature à interrompre l'exploitation de cette voie. Au commencement de 1862, un acte fut en conséquence présenté au parlement, lequel reçut la sanction royale le 9 juin de la même année et fut ensuite accepté, tel que passé, par les créanciers, porteurs de bons et autres intéressés de la compagnie.

Ci-suit le préambule de cet acte, sur lequel les commissaires sont respectueusement priés de diriger leur attention.

" Considérant que l'intérêt sur tous les bons de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada est arriéré, de même que le loyer des chemins de fer loués à cette compagnie ; et considérant que la compagnie a contracté des dettes bien considérables tant en Canada qu'en Angleterre, sur simple contrat, envers diverses personnes et corporations, et que plusieurs des créanciers ont obtenu des jugements contre elle, et qu'un grand nombre d'actions sont actuellement en litispendance à cet égard ; et considérant que la circulation du trafic par la voie du chemin de fer, fait de la plus grande importance pour les intérêts de la province, — est par là mise en péril, et considérant que les conditions d'un compromis ont été provisoirement arrêtées entre les différentes classes des créanciers et la compagnie, mais que dans le but de faciliter et parfaire tel compromis, il est besoin de l'intervention de la législature de cette province ; à ces causes, etc."

Les principaux traits de cet acte sont les suivants :—

1o. Tout droit d'action quelconque que les créanciers de la compagnie pouvaient avoir ou ont eu jusqu'à ce temps pour le recouvrement de leurs créances sur le mobilier roulant ou autres propriétés de la compagnie doit absolument cesser, et ce droit leur est enlevé par autorité du parlement.

2o. Les porteurs de bons actuels furent placés dans une position inférieure à celle qu'ils occupaient avant lorsque la législature décréta que la compagnie aurait le droit d'émettre pour £500,000 sterling de bons à 6 par cent d'intérêt, lesquels devaient être une

créance privilégiée recouvrable sur tous les bénéfices nets de la compagnie et jusqu'à concurrence de cet intérêt de £30,000 sterling par année, car ce décret dépréciait les bons alors entre les mains des créanciers de la compagnie.

30. Tous les porteurs de bons du Grand-Tronc dont les créances réunies s'élevaient au montant de £6,500,000 sterling se trouvaient absolument privés d'exercer le droit de poursuivre le recouvrement de leur créance, non seulement à l'égard de l'intérêt alors dû et s'élevant à une très forte somme, mais aussi d'exercer leurs droits pour une période de dix ans à compter de la passation de l'acte si le revenu net de la compagnie était insuffisant pour payer l'intérêt des fonds placés par eux dans cette entreprise, sans compter l'obligation qui leur était faite d'accepter un intérêt plus faible durant ces dix années.

De sorte que les premiers et deuxièmes porteurs de bons qui avaient une première hypothèque sur les biens de la compagnie et droit à un intérêt de 6 pour cent sur leurs bons s'élevant à la somme de £3,112,500 sterling, virent cet intérêt forcément réduit à 5 pour cent pour dix ans.

Vers l'époque de la passation de cet acte, ceux qui avaient des bons au montant de £500,000 sterling dont l'échéance n'était pas éloignée et l'intérêt grandement arriéré, furent contraints d'échanger ces bons pour des actions privilégiées, dont l'intérêt, pour une période de dix ans, devait être réduit de 7 à 4 pour cent, et cela tout en étant privés de leur droit de poursuite, même dans le cas de non paiement de l'intérêt au taux réduit.

Une autre classe de porteurs de bons s'élevant à la somme de £3,000,000, portant intérêt à 6 pour cent, et dont l'échéance devait arriver à des époques diverses, a été abolie de la même manière et les porteurs de bons ont été forcés d'accepter des actions privilégiées dans la compagnie, à un intérêt, pour une période de dix ans, de trois au lieu de six pour cent, et comme porteurs de bons privés de leur droit si la compagnie se trouvait incapable de payer l'intérêt même au taux réduit.

Les affaires de la compagnie se trouvaient de la sorte parfaitement rétablies, selon le désir du gouvernement Canadien ; et l'acte du parlement du Canada, en ôtant aux créanciers ou porteurs de bons tout droit de poursuite contre la compagnie, les mettait dès lors dans l'impossibilité de lui nuire.

Il est à croire que nulle part on n'ait procédé d'une telle manière, ni que l'on ait vu que des personnes dont les fonds avaient été employés à construire un chemin de fer se soient montrées prêtes à sacrifier leurs droits et à se priver elles-mêmes de cette protection que la loi leur assurait avant le 9 juin 1862.

Toutes ces mesures suggérées par le gouvernement même, et sur lesquelles l'acte abrogeant tous les droits des créanciers et porteurs de bons [9] fut basé, découlèrent d'une minute du conseil adoptée le 2 octobre 1861 (Page 7, livre bleu No. 1), et approuvant le rapport du ministre des finances qui recommandait le renvoi immédiat de la question du prix du service postal à un arbitrage, afin de mettre la compagnie en mesure de se conformer aux 1er, 2me et 20me clauses de l'acte du parlement du 9 juin 1862, qui pouvoient au paiement des dettes de la compagnie par l'émission de bons garantis par la subvention postale, et à l'intérêt desquels il était pourvu par la 1ère clause du même acte qui affecte spécialement à cette fin les fonds que reçoit la compagnie pour le service postal et militaire.

Sur ce point il est peut-être à propos d'attirer l'attention sur la lettre adressée par le président et le directeur gérant de la compagnie du Grand-Tronc le 21 juillet 1862 (page 23 livre bleu No. 1), dont le dernier alinéa ainsi que toute la teneur de la lettre, démontrent clairement que toutes les parties intéressées dans la compagnie consentaient à une extinction de leurs droits judiciaires, et que les créanciers et autres retardaient de réclamer leurs créances dans l'attente d'un règlement immédiat de la question postale, à la suite duquel les créanciers pourraient être payés. En fait, c'était là la base du compromis auquel les parties en étaient venues, et si l'on n'avait pas cru que l'honneur du gouvernement se trouvait engagé dans cette question, il est très certain que les intéressés n'eussent pas consenti aux termes de l'acte du 6 juin 1862, et la conséquence en eût été que la confusion se serait mise dans toutes les affaires de la compagnie, et il est certain que surtout en hiver l'exploitation de la ligne eût été interrompue.

Après les circonstances qui viennent d'être relatées, ce qui étonnera certainement c'est qu'en janvier 1863 la question du prix du service postal fait par la compagnie du Grand-Tronc fut encore à régler.

Il est ici nécessaire de reprendre la question à la date de la minute du conseil exécutif du 2 octobre 1861 nommant l'arbitrage. Cette décision du gouvernement fut communiquée à la compagnie par une lettre du secrétaire provincial en date du 3 octobre 1861 (Page 7, livre bleu No. 1).

Elle fut acceptée le jour suivant, 4 octobre 1861 (page 10, livre bleu No. 1) par le représentant de la compagnie, et l'arbitre de la compagnie, J. W. Brooks, écuyer, de Boston, fut nommé. Dans cette lettre d'acceptation, le danger d'une interruption de l'exploitation de la ligne durant l'hiver suivant fut distinctement mentionné, mais il était dit plus loin qu'on ne reculerait devant aucun effort pour éviter ce danger.

Peu de temps après, le gouvernement nomma comme son arbitre l'honorable George Moffatt, de Montréal. Les arbitres se réunirent plusieurs fois et travaillèrent à l'enquête dont ils étaient chargés.

Dans le mois de mai 1862, la question de la nomination du tiers-arbitre devint pressante, car les deux déjà nommés étaient à la veille d'arriver à une conclusion, et s'ils n'étaient pas d'accord sur le prix à recommander, il allait être nécessaire de recourir à la décision d'un tiers-arbitre. Le choix du tiers-arbitre ne devait pas, paraît-il, être laissé aux deux arbitres : le gouvernement se réservait le droit de confirmer ce choix. Des lettres à ce sujet (10) furent échangées entre le gouvernement et la compagnie, et le 17 mai 1862 (page 19, livre bleu No. 1,) le représentant du Grand Tronc écrivit au secrétaire provincial, annonçant que les intéressés du Grand Tronc étaient prêts à accepter M. le juge Draper que le gouvernement avait proposé comme tiers-arbitre dans l'affaire. Le secrétaire-provincial accusa réception de cette lettre le 26 mai 1862 (page 21, livre bleu No. 1,) et le 9 juin 1862, le même jour que fut sanctionné l'acte concernant la réorganisation des affaires de la compagnie, le gouvernement fit écrire à l'Hon. juge Draper, lui annonçant qu'il avait été choisi comme tiers-arbitre, et lui demandant s'il pouvait agir en cette capacité. A cette lettre M. Draper répondit affirmativement, (page 20, livre bleu No. 1.)

Parce qu'il précède on peut par conséquent voir que durant la période qui s'est écoulée entre l'acceptation par la compagnie des recommandations du rapport du ministre des finances du 1er octobre 1861 et la passation de l'acte du 9 juin 1862, beaucoup de correspondance a eu lieu entre la compagnie et le gouvernement sur la question de l'arbitrage du service postal, et que deux arbitres, l'un nommé par la compagnie et l'autre par le gouvernement, furent presque continuellement occupés par la question à eux renvoyée. Il convient peut-être ici d'attirer l'attention sur une lettre datée du 23 mai 1862, (page 17, livre bleu No. 1,) adressée au maître général des postes et signée par MM. Moffatt et Brooks, demandant certains renseignements sur le sujet de leur enquête comme arbitres, et sur la réponse du sous-maître général des postes, écrite, dit-il, par ordre de son supérieur et datée du 27 mai 1862, ainsi que sur le document qui suit immédiatement, daté le 28 mai 1862, (page 18, livre bleu No. 1,) et signé par le sous-maître général des postes, lequel document paraît avoir été rédigé pour être soumis aux arbitres.

Il est aussi peut-être à propos de mentionner ici qu'un document daté du 31 avril 1862 (page 28, livre bleu No. 1) a été préparé et mis devant les arbitres, MM. Moffatt et Brooks, par le dernier de ces messieurs, comme renfermant ses vues quant à la rémunération qui devrait être accordée pour le service postal, et de plus, qu'en juillet 1862 (page 50, livre bleu No. 1)—le jour n'est pas indiqué—le projet d'une lettre à M. Brooks en réponse à son mémoire fut rédigé par M. Moffatt comme exprimant ses premières impressions sur le cas soumis par M. Brooks et son désir de le discuter avec lui à leur prochaine réunion. On croit que ce mémoire fut préparé par M. Moffatt, et qu'il était prêt à le soumettre à M. Brooks au commencement de juillet 1862.

Maintenant, il est nécessaire de faire connaître qu'après tous les faits ici relatés concernant l'action délibérée du gouvernement depuis la passation de la minute du conseil du 2 octobre 1862 pour le règlement par arbitrage de la question postale, et depuis la date de la passation de l'acte, c'est-à-dire lorsque sur la promesse de cet arbitrage et du règlement immédiat de la question tous les intéressés consentirent aux grands sacrifices que l'on sait, le gouvernement du Canada, le 14 juillet 1862, passa une minute révoquant la nomination des arbitres, qui coupa court à tout règlement. Cette minute fut communiquée aux arbitres et aux autorités [11] de la Compagnie du Grand Tronc le 16 juillet 1862 (page 22, livre bleu No. 1) dans les termes suivants :—

“ SECRETARIAT PROVINCIAL, 16 Juillet 1862.

“ MONSIEUR,—Relativement à la correspondance précédente sur le sujet, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe copie d'un arrêt de Son Excellence le gouverneur-général en conseil relatif à la rémunération qui doit être accordée à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le service postal.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,)

A. A. DOBION.

“ EDWARD WATKIN, Ecr.,

“ Commissaire surintendant, ch. de fer G. T.”

On a pu remarquer que l'arrêt du conseil et la lettre du secrétaire provincial font simplement connaître la décision du gouvernement de couper court à l'arbitrage. A ce sujet on peut consulter la réponse de la compagnie en date du 21 juillet 1862 (page 23, livre bleu No. 1), et par elle on verra que la compagnie avait complètement adhéré aux vues exprimées par l'arrêt du mois d'octobre 1861, car elle obtint de ses créanciers et porteurs de bons l'abandon de leurs droits légaux pendant dix ans, et une forte réduction du taux d'intérêt auquel les porteurs de bons avaient droit ; mais 36 jours après que fut sanctionné l'acte légalisant ces concessions des créanciers et porteurs de bons, le gouvernement manqua aux promesses sur la foi desquelles les créanciers et porteurs de bons s'étaient chargés de toutes les obligations que leur imposait l'acte de 1862 et qui assuraient au Canada l'exploitation du chemin de fer Grand Tronc, avantage dont il aurait couru de grands risques d'être privé sans ces sacrifices de leur part.

Près de deux ans et demi se sont maintenant écoulés depuis l'arrêt du 14 juillet 1862, et la question postale est encore à régler, et les créanciers de la compagnie sont encore à recevoir quoi que ce soit pour les fortes sommes qu'ils ont avancées pour l'avantage de la compagnie et du Canada.

Il est aussi à remarquer que la lettre de la compagnie du 21 juillet 1862 est restée sans réponse aucune, d'où il faut conclure que le gouvernement s'est vu dans l'impossibilité de faire droit aux réclamations qu'elle renfermait.

Quand il fut connu que le gouvernement avait révoqué l'arrêt renvoyant la question à un arbitrage, une assemblée des actionnaires et porteurs de bons eut lieu en Angleterre le 8 août 1862, et une des résolutions qu'elle adopta ordonnait la transmission du mémoire suivant au gouverneur général du Canada (Page 6, livre bleu No. 1) :

“ A Son Excellence le gouverneur-général du Canada, en conseil :

“ Le mémoire de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada expose humblement—

“ Qu'à une assemblée de ses actionnaires et porteurs de bons tenue à Londres le 8 août 1862, les résolutions suivantes furent adoptées :

“ Que cette assemblée a appris avec peine que l'arbitrage concernant le service postal avait été interrompu par le gouvernement actuel du Canada, et considérant cet acte comme étant de nature à détruire la confiance à l'égard des actes officiels de la province, cette assemblée enjoint le bureau de direction de faire des représentations à ce sujet au gouverneur en conseil, et cela avec l'espérance que cette mesure impolitique autant qu'injuste sera révoquée.

“ Que vos requérants attirent respectueusement l'attention du gouverneur-général en conseil sur la communication [12] adressée au secrétaire provincial et signée par le président et le directeur-général de cette compagnie en date du 21 juillet 1862.

“ Que sur la promesse que la rémunération du service postal serait réglée par un arbitrage pour un certain nombre d'années et qu'il serait légiféré en faveur de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, cette dernière a tenu sa voie ferrée ouverte durant les périlleux événements de l'hiver dernier. *

* Pendant que se poursuivait l'affaire du *Trent*.

“ Que sur cette promesse, les actionnaires et porteurs de bons de la compagnie ont consenti à de grandes concessions; et ses créanciers à une composition à l'effet de relever le crédit de cette entreprise.

“ Qu'un capital d'environ £15,000,000 sterling a subi une réduction d'intérêt par le fait des propositions acceptées du gouverneur général en conseil, et qu'il est maintenant question de révoquer.

“ Qu'un grand nombre d'intéressés résident en Angleterre, et s'en rapportent à la bonne foi du gouvernement canadien pour la protection de leurs intérêts.

“ Que ces personnes n'auraient jamais pu prévoir, après un laps de près de 11 mois, durant lequel eut lieu une session du parlement canadien où la question postale fut longuement discutée, que la proposition acceptée qui avait eu un commencement d'exécution serait mise de côté sans aucun avis ou justification.

“ Fut-elle même bien fondée, l'allégation de l'illégalité du renvoi à un arbitrage ne saurait suffire dans le cas actuel, et le gouverneur-général en conseil peut ordonner que la rémunération que les arbitres ont adjugée soit payée à la compagnie.

“ Etant admis qu'en maxime de droit nul individu ne “ peut prendre avantage de ses erreurs” à plus forte raison un gouvernement ne devrait se prévaloir d'un terme technique pour empêcher la réparation d'une injustice reconnue, surtout lorsque ce gouvernement a lui-même fait continuer l'arbitrage ordonné par son prédécesseur.

“ Conséquemment, vos requérants demandent respectueusement qu'il soit de suite pris des mesures pour qu'un arbitrage ait lieu conformément à l'arrêt du conseil du 2 octobre 1861.

“ (Signé,) THOMAS BARING,
“ Président des directeurs de Londres et de
“ l'assemblée spéciale tenue le 5 courant.

“ J. M. GRANT,
“ Secr. de la comp. du ch. de fer Grand Tronc.”

Le mémoire, ainsi que la lettre des président et directeur avant de la compagnie écrite en Canada le 21 juillet 1862, sont restés sans réponse.

Le représentant de la compagnie continua à demander avec instance le règlement de cette affaire qui, en restant pendant, dépréciait le crédit de la compagnie tout en l'empêchant de faire des travaux avantageux au commerce du pays.

Après bien des pourparlers entre le représentant de la compagnie et les membres du gouvernement, l'affaire fut reprise en considération par le maître général des postes, et le 29 octobre 1862, c'est-à-dire plus de quatre mois après la passation de l'acte du 9 juin de cette année, le maître général des postes fit un rapport sur le sujet que le conseil exécutif adopta le 30 octobre 1862.—(Page 68, livre bleu No. 1.)

Il est maintenant nécessaire d'attirer l'attention des commissaires sur la réponse à ce rapport du maître général des postes daté le 26 novembre 1862, lequel, après avoir longuement discuté la question, se déclare incapable d'en venir à une conclusion satisfaisante (13) et recommande que le gouverneur en revienne à ce qui avait été décidé plus d'un an auparavant, c'est-à-dire le 2 octobre 1861, et au renvoi de la question à un arbitrage après qu'une loi aurait été passée autorisant l'institution de cet arbitrage.

Entre autres motifs qui le font revenir à ce moyen, il dit que c'est ordinairement de cette manière que ces questions se règlent en Angleterre et qu'il ne voit pas pourquoi on ne l'adopterait pas ici. Ce rapport fut adopté par le conseil exécutif, et son auteur présenta ensuite un projet de loi renvoyant à un arbitrage toutes les questions concernant la rémunération que le gouvernement doit accorder pour le service postal par chemins de fer.

Un exemplaire de ce projet de loi est transmis avec le présent factum.

Le gouvernement qui le présenta ne commandait pas alors à une assez forte majorité dans la législature, et comme la passation de plusieurs de ses mesures rencontra beaucoup de difficultés, il ne procéda pas davantage avec celle-ci, de sorte qu'elle resta sur l'ordre du jour jusqu'à la fin de la session sans faire un pas de plus.

Après la clôture de la session de 1863, un changement de ministère et une élection générale eurent lieu; ce ne fut donc que quelque temps après que l'attention du gouvernement pût être attirée sur la question postale. Ce changement de ministère amena un nou-

veau directeur des postes, et ce dernier s'occupa de l'affaire, car le 13 août 1863 (page 90, livre bleu No. 2) une lettre fut reçue du département des postes renfermant copie d'un arrêt du conseil exécutif daté du jour précédent et fixant certains prix pour le service postal par voie ferrée.

Cette communication qui n'était pas accompagnée du rapport du maître général des postes sur lequel était fondé l'arrêt rendu,—et la compagnie ainsi que le public n'en furent prendre connaissance que plusieurs mois après—fut immédiatement suivie d'un protêt de la part de la compagnie du Grand Tronc, en date du 14 août 1863, lequel faisait savoir que la compagnie s'adresserait au procureur général afin d'obtenir la permission de présenter une requête à l'effet de faire porter l'affaire devant les tribunaux du pays. Cette requête fut rédigée par l'hon. H. Cameron, C. R., de Toronto, et dûment présentée à Son Excellence le gouverneur général, mais le *fiat* du procureur général fut refusé, ainsi qu'on peut le voir par la lettre suivante du sous secrétaire provincial.

“ Québec, 13 octobre 1863.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur-général a eu devant elle la requête de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc datée du 14 août et signée par l'Hon. J. H. Cameron, et qu'elle m'a chargé de vous dire que l'honorable procureur-général du Haut-Canada refusait le *fiat* demandé par cette requête, à laquelle, conséquemment, Son Excellence ne peut faire droit.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre très-obéissant serviteur,

“ (Signé,)

E. MEREDITH,

“ C. J. BRYDGES, écuyer.”

“ Sous-secrétaire.”

[14.] Cela se passait justement à la fin de la session qui suivit l'élection générale de 1863, et malgré toutes les tentatives faites pour avancer l'affaire chaque fois que l'occasion s'en est présentée, rien n'avait encore été fait.

Un autre changement de cabinet eut lieu au commencement de 1864, mais il ne fut rien fait d'abord par suite de la forte émigration par les partis politiques et autres empêchements dus aux remaniements ministériels.

La question fédérale et la présence des principaux ministres dans les provinces inférieures ont aussi empêché que l'on s'occupât de la subvention postale, mais au retour des ministres elle fut de nouveau soumise à leur considération, et après bien des représentations que fit devant le conseil exécutif le représentant de la compagnie, la commission actuelle fut nommée et l'affaire est maintenant à la veille d'une décision définitive.

Cette relation de l'affaire fait connaître aux commissaires toutes les circonstances dans lesquelles s'est trouvée la compagnie depuis qu'elle a éprouvé des embarras de finance, et il est aussi à croire qu'elle les portera à une adjudication libérale en faveur des créanciers et porteurs de bons de la compagnie qui ont généreusement renoncé à leurs droits, vu surtout que le gouvernement qui les avait contraints à cet abandon n'avait pas rempli ses engagements, ce qui a été pour eux la conséquence de pertes sérieuses et d'une dépréciation du crédit de la compagnie.

Cela dit, il reste maintenant à la compagnie de démontrer quels devraient être les prix payés pour le service postal que fait le Grand Tronc.

L'attention des commissaires est respectueusement attirée sur des documents déjà cités, dont l'un est daté du 21 avril 1862; (page 28, livre bleu No. 1,) et fait connaître les motifs sur lesquels M. Brooks, l'arbitre de la compagnie, s'appuie en soumettant son jugement à son confrère arbitre. L'autre est un projet de mémoire rédigé par M. Moffatt, daté de juillet 1862 (page 50, livre bleu No. 1,) et qui est un exposé de ses premières impressions de l'affaire après considération du mémoire de M. Brooks, et qu'il avait couchées par écrit pour les discuter avec M. Brooks lorsqu'ils se réuniraient tous les deux. Leur attention est aussi attirée sur un mémoire daté du 13 août 1862, (page 54, livre bleu No. 1,) adressé au gouvernement canadien et rectifiant certaines inexactitudes dans lesquelles M. Moffatt était tombé, rectification qui démontrait clairement que les conclusions de M. Moffatt étaient mal fondées.

Il est ici nécessaire de faire remarquer que ce mémoire, daté du 13 août 1862, fut directement envoyé au gouvernement par la compagnie parce que le 14 juillet précédent,

l'arbitrage avait été interrompu, et que ce n'est qu'après qu'il y fut mis fin que les mémoires des deux arbitres vinrent devant la compagnie et qu'elle eut ainsi l'occasion d'indiquer les erreurs commises par M. Moffatt.

Il serait à peine utile de s'étendre au long sur l'importance du service postal par voies ferrées en ce pays, mais dans ce factum des extraits de rapports de différents directeurs des postes faisant connaître les avantages qu'a ce service sur l'ancien ne sauraient être déplacés, et c'est pourquoi [15] nous commençons par citer les passages suivants du rapport pour l'année expirée le 31 mars 1856.

“ Les sections du chemin de fer Grand Tronc, situées entre Brockville et Toronto, purent être utilisées au transport des malles en octobre 1856; la ligne ainsi reliée avec le Grand Occidental à Toronto, complète la communication postale par voie ferrée entre Québec et Windsor, et il va sans dire que ce changement va être d'un immense avantage, surtout en hiver, sous le rapport de la célérité du voiturage des malles; et l'état comparatif qui suit va faire connaître le temps que mettait, il y a quatre ans, et que met aujourd'hui une lettre dans son parcours, en hiver, entre Québec et quelques unes des principales cités et villes de l'Ouest.

	“ En 1852.	En 1857.
“ De Québec à Windsor.....	10½ jours.	49 heures.
“ London.....	9 “	45 “
“ Hamilton.....	8 “	42 “
“ Niagara.....	8 “	50 “
“ Owen Sound.....	10 “	3½ jours.
“ Guelph.....	9 “	51 heures.
“ Toronto.....	7 “	40 “
“ Cobourg.....	6 “	36 “
“ Belleville.....	5 “	34 “
“ Kingston.....	4 “	31 “
“ Brockville.....	3 “	29 “
“ Ottawa.....	3 “	24 “

“ L'avantage ainsi obtenu pour les points les plus éloignés se fait aussi sentir dans le transport entre les lieux intermédiaires, de sorte que l'on peut dire que les 9-10èmes de la correspondance de cette province s'en ressentent à un degré plus ou moins grand, car c'est là au moins le chiffre de lettres acheminées par la malle qui profite du voiturage par voie ferrée. En sus d'une plus grande célérité ainsi obtenue, le service postal a encore cet autre avantage d'être comparativement exempt d'irrégularités, d'avaries causés par les mauvais temps et qu'il était impossible d'éviter dans le transport des lourdes malles en diligence ou en wagon sur les routes ordinaires du pays, sans compter qu'elles courent beaucoup moins de risques d'être volées en route.”

Dans le rapport pour l'année expirée le 30 septembre 1857, se trouve encore ce qui suit :—

“ Durant l'année dernière, le service postal par chemin de fer a été fait avec une régularité satisfaisante, et la distance sur laquelle s'accomplit ce service est d'au-delà de 1,418 milles de voies ferrées, et sur 3,145 milles au moins deux malles par jour sont voiturées en chaque sens.

“ Sur les voies ferrées les plus importantes, les malles sont acheminées dans des bureaux de postes installés sur la partie commode d'un char, et ces bureaux ambulants sont sous la charge de commis des postes qui voyagent sur les trains et trient, distribuent, préparent les malles et reçoivent les lettres pendant le trajet.

“ L'organisation du service postal par chemin de fer ne tardera guère à devenir une branche distincte et importante des postes. Déjà plus de 40 commis sont spécialement employés à ce service, et chacun d'eux parcourt de 600 à 1000 milles par semaine en accomplissant les devoirs plus haut désignés.

“ Les devoirs assignés aux commis des malles sur les chemins de fer sont extrêmement ardu et exigent, chez eux, plus que le degré ordinaire d'intelligence et d'activité joint à une rigide intégrité, et pour en arriver là, il leur faut se soumettre à bien des épreuves, cet emploi étant assujéti à bien des fatigues corporelles.”

On lit ce qui suit dans le rapport pour l'année expirée le 30 septembre 1859 :—

“ Durant l'année dernière, le voiturage des malles sur les différentes routes de la province s'est fait avec une exactitude digne de remarque. Les irrégularités ont été peu fréquentes, de sorte que les pénalités imposées pour cause de manquement n'ont pas dû être bien nombreuses.

“ Une grande part de la satisfaction que donne cette branche du service peut être indubitablement attribuée au voiturage par chemin de fer de presque toutes les malles, car la régularité de ce transport, qui n'est que peu affectée par les variations atmosphériques des saisons, a grandement facilité la ponctualité dans le voiturage des malles sur toutes les routes du pays, si bien qu'aujourd'hui le service postal se fait avec une régularité qui était impossible autrefois.”

[16] Il conviendra peut-être aussi de faire remarquer la grande augmentation qu'a subi non seulement la communication postale, mais encore le revenu du département des postes provenant de ce surcroît de facilités donné à cette communication. On peut considérer que le voiturage des malles par chemins de fer a commencé en ce pays en 1853 ; conséquemment, on arrivera à une juste comparaison en mettant en regard les chiffres du revenu postal de 1852 et 1863, et le tableau suivant fera voir les grands changements qui se sont opérés :—

	1852.	1863.
Nombre de milles des routes postales.....\$	8,618	\$ 15,327
Lettres acheminées par la poste.....	3,700,000	11,000,000
Revenu postal.....	230,629	759,475

Il est par lui constaté que le chiffre des lettres a augmenté d'environ 300 pour cent. et le REVENU POSTAL DE PRÈS DE 330 POUR CENT.

Le rapport des postes pour l'année expirée le 31 mars 1856 dit que les 9-10mes de toute la correspondance du pays jouissent du bénéfice du voiturage par chemins de fer ; cependant, cela ne fait pas prétendre que l'augmentation ci-dessus est entièrement due aux moyens de communications apportés par les chemins de fer, mais on ne saurait douter qu'une grande partie de cette augmentation leur est due, en ce qu'il ont grandement contribué à faire augmenter la population et la richesse du pays, et c'est ainsi qu'ils se trouvent avoir été avantageux non seulement à tout le Canada, mais aussi au département des postes.

A l'appui de ce fait, on peut constater à l'aide de statistiques de la poste et par le nombre des lettres de 1852 et 1863 comparé avec la population de ces périodes respectives, que chaque individu de cette province écrit maintenant le double de ce qu'il écrivait de lettres avant l'établissement des voies ferrées. On peut aussi leur attribuer l'augmentation de valeur des terrains, des produits agricoles, etc., et bien que depuis leur établissement la population ait augmenté de plus de 40 pour cent, par tête, les importations sont maintenant évaluées \$18.50, tandis qu'elles ne s'élevaient qu'à \$17.80 il y a dix ans, et pour la même période, les exportations ont augmenté de \$13 à \$17 par tête, d'où il suit que la richesse du pays a beaucoup augmenté.

Conséquemment, quoique l'on puisse dire du système de voies ferrées de ce pays, ces faits prouvent abondamment qu'il a valu au Canada des avantages auxquels il doit la position qu'il occupe aujourd'hui, et que sans lui il n'eût pas progressé aussi rapidement.

A la suite de ces observations générales, il convient maintenant de faire connaître les prix payés en d'autres pays pour le voiturage des malles sur les voies ferrées. En Angleterre, les commissaires le savent, sans doute, la loi autorise et exige que tous les différents qui surviennent à ce sujet entre les compagnies de chemin de fer et le département des postes soient renvoyés à un arbitrage, que chacune des parties nomme son arbitre, et que les deux arbitres nomment un tiers dont la décision est finale et obligatoire pour les intéressés. Bien des cas y sont réglés par arrangement mutuel entre le gouvernement et les compagnies, mais pour le plus grand nombre, l'affaire est renvoyée à l'arbitrage qui vient d'être mentionné.

En 1854, époque depuis laquelle a augmenté le prix que le département des postes paie aux compagnies de chemins de fer, un état des prix payés par les postes aux différentes compagnies de chemin de fer du Royaume-Uni a été mis devant un comité spécial de la

chambre des communes. Cet état indiquait aussi de quelle manière ces prix avaient été fixés.

La compagnie du chemin de fer Grand Tronc ignore si plus récemment un état semblable a été mis devant le parlement anglais, mais comme en 1854 les chemins de fer d'Angleterre étaient dans une condition plus prospère qu'ils ne le sont actuellement en Canada, le département des postes ne saurait trouver injuste que cet état serve de base aux prix payés en Angleterre, la compagnie croyant qu'une juste considération de toutes les circonstances doit démontrer que les prix alors payés en Angleterre ne seraient pas pour elle une rémunération suffisante.

Par cet état, on peut voir que sur la ligne d'York à Berwick, le service postal est payé au taux de trois chelins sterling par mille parcouru.

Comme il n'y a pas de trains-poste sur le Grand Tronc qui ne parcourent en somme un million de milles par année, il s'ensuit que ce taux donnerait ici \$750,000 ou au moins \$750 par mille par année.

Sur le chemin de fer de Londres et Nord-Ouest entre Londres et Birmingham, le prix payé est d'environ quatre chelins et quatre deniers sterling par mille. Ce prix a été convenu entre la compagnie et le gouvernement sans recourir à un arbitrage. Pour les trains-poste du Grand Tronc ce prix donnerait par année environ \$600 par mille.

Sur le chemin de fer de Londres à Douvres, le prix payé était de deux chelins et trois deniers par mille. Pour les trains-poste du Grand Tronc, ce taux donnerait par année près de \$600 par mille. Les deux dernières lignes mentionnées sont des chemins de fer qui voient beaucoup de voyageurs, si bien qu'ils ont des trains qui voyagent constamment jour et nuit. Le service postal, qui se fait toujours par des trains de voyageurs, peut par conséquent être fait sans grands frais par les compagnies anglaises. Le cas ne saurait être le même pour le Grand Tronc, attendu que le roulage qu'il fait pour les voyageurs est limité et n'exige pas l'emploi d'autant de trains qu'il en faut au département des postes pour la bonne exécution du service postal.

[18.] Pour l'Angleterre, bien des cas analogues à celui-ci pourraient être cités, mais il sera tout aussi bien de mentionner que là comme sur le continent américain les prix varient tellement qu'il est difficile d'arriver à un taux moyen en se guidant simplement sur ceux accordés en d'autres pays.

Il va maintenant s'agir du juste droit de la compagnie à un surcroît de rémunération par le fait des grandes dépenses que lui a coûté la construction du pont Victoria, et à l'appui de ce droit; nous pourrions citer le paiement que reçoit en Angleterre la compagnie de Chester à Hclyhead, où existe un pont servant à peu près aux mêmes fins, quoique de bien plus petites dimensions; mais cette question se trouvera plutôt à sa place quand il s'agira du pont Victoria, et c'est pourquoi nous nous abstenons de la discuter ici.

En Irlande, où la circulation des voyageurs est beaucoup moindre qu'en Angleterre, on voit par cet état que la moyenne du prix payé est plus élevée qu'en Angleterre. De ce fait on peut justement inférer que le département des postes, ou les arbitres nommés pour régler la question, tiennent compte du plus ou du moins de roulage pour les voyageurs, et que là où il est peu considérable, on accorde aux compagnies une plus forte rémunération pour le voiturage des malles, parce qu'il est évident que des chemins de fer qui voient beaucoup de voyageurs peuvent transporter les malles à bien plus bas prix que ceux qui n'ont pas le même avantage et qui, plus ou moins, sont tenus de faire circuler des trains spéciaux pour le département des postes.

L'état de 1854 donne les prix suivants comme étant payés aux lignes irlandaises:—

De Drogheda à Dundalk	4	0	par mille.
Dublin à Drogheda	2	10½	“
Duñdalk à Fenniskillen	3	2	“
Dublin à Cork	2	9	“
Dublin à Galway	3	0	“

La moyenne de ces prix est d'environ trois chelins et deux deniers sterling par mille. Celle des prix payés aux lignes anglaises déjà désignées est de 2 chelins et 6 deniers sterling, ou de 27 par cent de moins que celles d'Irlande. Pour le Grand Tronc, ce taux

de 3 chelins et 2 deniers sterling par millé lui donnerait par année environ \$800 par mille.

Dans cette question il ne faut pas oublier ce que coûte ici de plus qu'en Angleterre ou en Irlande l'exploitation des voies ferrées. Il est même inutile de dire que la sévérité du climat canadien augmente de beaucoup l'exploitation de ses chemins de fer, en hiver surtout, car alors le nombre des voyageurs est considérablement plus restreint qu'en d'autres saisons, et dans ce temps les trains marchent plutôt pour le département des postes que pour le public voyageur.

La question du pont Victoria est une des plus importantes dans la considération du prix de transport des malles sur le Grand-Tronc. Comme on l'a déjà vu, le pont a près de deux milles de long et a coûté près de £1,500,000 sterling ce qui, à 6 pour cent, enlève à la compagnie £90,000 sterling de ses revenus.

En Angleterre, il existe un cas analogue, celui du pont tubulaire du détroit de Menai sur le chemin de fer de Chester et Holyhead : ce pont a moins d'un mille de long, et coûte moitié moins que le pont Victoria, mais le département des postes en Angleterre le considère d'une telle importance pour le service des malles d'Irlande qu'elle paie à la compagnie une subvention postale annuelle de £30,000 sterling, ou comme la ligne a 85 milles de longueur, \$1,775 par mille et par année, £20,000 sterling de cette subvention sont spécialement affectées au pont de Menai. Si la compagnie du Grand-Tronc était payée dans les mêmes proportions, elle devrait recevoir, pour le pont Victoria, £40,000 sterling par année. Ce montant seul porterait la subvention postale annuelle à £34= \$1,170 par mille et par année. Il est bon de répéter que toutes les malles entre le Haut et le Bas-Canada, ainsi que les malles européennes à destination de Montréal et de l'ouest traversent le pont Victoria.

Tels sont les tarifs accordés par la poste aux compagnies de chemins de fer en Angleterre et en Irlande.

Examinons maintenant les tarifs des Etats-Unis, et nous constaterons encore une différence notable avec les tarifs canadiens.

Remarquons d'abord que le congrès des Etats-Unis, passa, il y a quelques années, un acte fixant le tarif postal, et divisant, à cet égard, les lignes de chemins de fer en trois catégories.

Tarif de première classe ne devant pas excéder.....	\$300 par mille
Tarif de seconde do	100 "
Tarif de troisième do	50 "

Cette classification est basée sur l'importance des parties du pays que traverse chaque ligne, et le service comprend la distribution une fois par jour à chaque station ; par conséquent, aux Etats-Unis, les malles sont transportées dans un char de distribution, et pendant le jour. Mais en outre, les compagnies de chemins de fer sont requises de transporter des sacs de la malle, sans employé de la poste, lorsque cela est nécessaire, mais seulement sur les trains expédiés pour les besoins de la compagnie.

Il faut ajouter qu'aux Etats-Unis il n'y a pas un seul chemin de fer qui ne fasse, tous les jours, un parcours complet, et se trouve, par suite, dans les conditions requises par le département des postes.

Or, en bonne justice, le chemin de fer du Grand-Tronc ne peut être comparé qu'aux lignes de la première catégorie aux Etats-Unis, si surtout on s'en rappelle que le maître-général des postes, dans un de ses rapports annuels a déclaré que les 9/10 des malles du Canada sont transportées par chemins de fer et que depuis l'introduction des chemins de fer en ce pays le nombre des lettres a augmenté de 300 pour cent et le revenu postal de 330 pour cent.

Paiements aux différentes Compagnies de chemins de fer des Etats-Unis pour
le transport des malles, 30 juin 1861.

CHEMINS DE FER.	Milles.		Taux par mille.	
	No.	\$	cts.	
MAINE—Portland à Portsmouth, N. H.....	52	150	72	
NEW HAMPSHIRE—Concord à Lowell, Mass.....	50	150	00	
MASSACHUSETTS—Boston à Portsmouth, N. H.....	54	154	00	
Boston à Lowell.....	27	150	00	
Boston à Fitchburg.....	52	153	86	
Boston à Worcester.....	40	343	75	
Boston à Providence, R. I.....	46	150	00	
Worcester à Albany, N. Y.....	55	325	56	
	103	175	00	
RHODE ISLAND—Providence à Stonington, Ct.....	50	150	00	
CONNECTICUT—New Haven à Springfield, Mass.....	64	275	00	
New Haven à New-York.....	76	340	75	
NEW-YORK—New-York à Dunkirk.....	460	200	00	
New-York à Albany.....	144	225	00	
Albany à Buffalo.....	298	200	00	
Albany à Troy.....	7	150	00	
Syracuse à Rochester.....	101	200	00	
Rochester aux Chutes Niagara.....	76	150	00	
Buffalo à State Line.....	69	200	00	
NEW JERSEY—New-York au Nouveau Brunswick.....	36	375	00	
Nouveau Brunswick à Philadelphie.....	54	375	00	
PENNSYLVANIE—Philadelphie à Pittsburg.....	357½	200	00	
Sunbury à Williamsport.....	40	150	00	
Williamsport à Elmira.....	77	150	00	
Northville à Erie.....	20	200	00	
MARYLAND—Baltimore à Philadelphie.....	102	300	00	
Baltimore à Sunbury.....	86	200	00	
	55	150	00	
Baltimore à Wheeling, Va.....	179	300	00	
	201			
Baltimore à Washington, D. C.....	40	300	00	
OHIO—Bélaïr à Columbus.....	137½	200	00	
Pittsburg Pa., à Chicago, Ill.....	469½	200	00	
Erie, Pa., à Cleveland.....	96	225	00	
Cleveland à Wellsville.....	59¼	150	00	
Columbus à Cleveland, Ohio.....	138	210	86	
Columbus à Xenia.....	55	225	00	
Galion à Union City.....	119	150	00	
Toledo à Cleveland.....	114	200	00	
Cincinnati à Dayton.....	60	150	00	
Cincinnati à Springfield.....	65	225	00	
Dayton à Toledo.....	149	150	00	
MICHIGAN—Détroit à Chicago, Ill.....	282½	150	00	
Toledo à Chicago.....	242	150	00	
INDIANA—Indianapolis à Lafayette.....	65½	150	00	
Cincinnati à Illinoistown.....	341	225	00	
Jeffersonville à Indianapolis.....	50	150	00	
Union City à Indianapolis.....	85	150	00	
ILLINOIS—Dunlieth à Cairo, Mo.....	112	150	00	

Paiements aux différentes compagnies de chemins de fer des E.-U., etc.—*Suite.*

CHEMINS DE FER.	Milles.	Taux par mille.
	No.	\$ cts.
MISSOURI—St. Louis à Sedalia.....	{ 125 } 64	150 00
St. Louis à Macon City	170	150 00
TENNESSEE—Nashville à Chattanooga.....	153	200 00
Knoxville à Goodson.....	130	200 00
Knoxville à Dalton et Chattanooga.....	140	200 00
Jackson à Columbus.....	87	175 00
CALIFORNIE—Sacramento à Folsom City.....	22	150 00

On voit par ce tableau que les tarifs de 23 paiements faits par le gouvernement des Etats-Unis aux chemins de fer dans seize Etats de l'Union, sur 6,612 milles de parcours est de plus de \$200 par mille et par année. Il faut remarquer que, dans un ou deux cas, le tarif excède le montant de \$300 fixé par le congrès. Il en résulte que, dans l'opinion du département des postes des Etats-Unis, \$300 par mille est, dans certains cas, un chiffre insuffisant pour le transport des malles, et qu'avec l'approbation du congrès, qui examine tous les ans les rapports du maître-général des postes, les tarifs ont souvent été augmentés.

Les chemins de fer compris dans la liste précédente ont, comme il a été dit plus haut, des chars de distribution dans lesquels les malles sont reçues et distribuées le long de la ligne pendant le jour. De plus ils transportent des sacs de la malle, sans employé de la poste et par des trains expédiés pour les besoins de la compagnie. Aucun chemin de fer des Etats-Unis ne reçoit une subvention de moins de \$100 par mille pour les malles transportées par le train des voyageurs.

Tel est le cas sur le chemin de fer de Passumpsic qui relie Boston au district important qui borde le lac Memphremagog, et traverse une partie de l'Etat de Vermont;—la subvention postale est de \$100 par mille pour un service par jour, aller et retour.

Le gouvernement américain paie \$100 par mille pour le même service sur la portion du Grand Tronc qui traverse les Etats du Maine, de New Hampshire et de Vermont.

Or, comparativement, l'importance du Grand Tronc est au moins égale à celle de ces chemins de fer de la première catégorie; la subvention postale devrait y être plus considérable que sur ces lignes pour les raisons suivantes:—

Premièrement, la rigueur du climat, source de tant de frais *extra*.

Secondement, parce que le nombre des voyageurs est beaucoup plus considérable sur ces lignes que sur le Grand Tronc et que tous les trains-poste y sont en même temps des trains de voyageurs donnant des profits considérables à la compagnie.

Troisièmement, parce qu'aux Etats-Unis il y a une grande concurrence et que, souvent, deux ou trois chemins de fer pourraient faire le même service postal, tandis qu'au Canada il n'y a que le Grand Tronc.

Il est évident que cette dernière considération est très importante, d'autant plus que les Etats sus-mentionnés sont peuplés sur toute leur étendue et que le Canada n'est peuplé que sur une bande étroite qui suit la frontière et pour cette population le Grand Tronc offre plus d'avantages que deux ou trois lignes ferrées dans les Etats en question. Par conséquent le tarif moyen fixé pour ces 6,612 milles de parcours devrait encore être augmenté pour le Grand Tronc puisqu'il fait un service analogue à deux ou trois lignes parallèles dans les Etats et auxquelles le gouvernement des Etats-Unis paie séparément \$200 par mille, en moyenne, et de \$400 à \$600 collectivement dans chaque Etat.

Examinons maintenant les divers arrêts en conseil relatifs au subside postal et les arrangements passés à cet égard.

Le Grand Tronc a été ouvert par sections; la première fut celle de Montréal à Island Pond, en correspondance avec la ligne de Portland que le Grand Tronc a affermée des

Etats-Unis. Avant la passation de ce bail la ligne de Portland transportait les malles des Etats-Unis à raison de \$110 par mille, service de jour. Ce tarif a été augmenté depuis par le gouvernement des Etats-Unis.

En 1853 le Grand Tronc fut ouvert de Montréal à Island Pond et le gouvernement canadien eut à s'occuper de la question du service postal. Le 7 août 1853, en présence du maître-général des postes, fut adoptée une résolution fixant le tarif postal sur cette section à \$110, comme sur la ligne de Portland, pour un train de jour, aller et retour.

Aucune clause de l'arrangement n'exigeait de char de distribution; la malle devait être transportée dans des sacs. Cet arrangement était considéré comme provisoire, pour une section de ligne, et devait être remanié lorsque la ligne serait complétée.

Cet arrangement provisoire fut adopté par le département des postes, à raison de \$110 par mille, et payé régulièrement jusqu'au mois de septembre 1858.

A cette date il paraît que le maître-général des postes fit rapport au conseil demandant un changement de tarif et sans détailler les raisons de cette demande.

Avis de ce rapport, ni de l'arrêt en conseil ne fut donné à la compagnie qui continua de dresser ses comptes en se basant sur le tarif de \$110 par mille.

Dans l'été de 1861 les difficultés financières de la compagnie déterminèrent une crise, et la question du service fut, pour la première fois discutée par le gouvernement et la compagnie.

Les discussions ultérieures sont suffisamment connues.

Abordons maintenant, d'une manière directe, la question de la subvention postale qui devrait être payée au Grand Tronc.

Il est d'abord évident que le tarif du Grand Tronc devrait être au moins égal à la moyenne de ceux des principaux chemins de fer dans les seize états sus-mentionnés; et qu'une somme additionnelle devrait être payée au Grand Tronc pour les difficultés qu'offre son exploitation, l'existence du pont Victoria, et le fait que le service des voyageurs est beaucoup moindre que sur les lignes mentionnées dans la liste. Mais si M.M. les commissaires ne veulent pas se contenter des faits qui leur ont été soumis à cet égard il ne sera pas difficile de leur démontrer, en faisant d'autres calculs, que la subvention postale du Grand Tronc devrait être plus élevée que celles qui ont été mentionnées plus haut.

Il a été dit déjà qu'aux Etats-Unis, les malles pour la distribution sont sur un seul train arrêtant à chaque station et qui distribue les malles le long de la route sur un char spécialement installé à cette fin; c'est le seul char servant à la distribution qui soit expédié sur les chemins de fer américains; il ne circule qu'une fois par jour, et c'est pour ce service que la rémunération est établie.

Les voies ferrées américaines figurant sur la liste sont toutes d'une longueur qui permet à un convoi de partir le matin et d'arriver à destination avant une heure avancée le soir, de sorte que la compagnie peut satisfaire à des engagements avec les postes sans être obligée d'avoir des trains de nuit pour le voiturage des malles; mais si elle en a, c'est que son trafic est trop considérable pour qu'un train de jour suffise, et à ce, elle trouve par conséquent son profit et transporte sur ces derniers des dépêches closes sans conducteur et sans triage sur la route, qu'elle laisse aux stations, et c'est là le service qui se fait par les trains ordinaires pour le département des postes.

Mais il n'en est pas ainsi sur le chemin de fer Grand Tronc du Canada. La longueur de ligne de Québec à Sarnia est de près de 800 milles, distance beaucoup trop grande pour faire ce service seulement avec des trains de jour. Avec la vitesse exigée aujourd'hui, la marche sur le Grand Tronc se fait en 36 heures de Québec à Sarnia. Comme de raison, ce voyage ne se peut faire sans interruption sans avoir des trains de nuit sur quelques parties de la route.

Il est évident qu'il est nécessaire pour le public et le département des postes qu'il y ait, si possible, un service continu entre le lieu du siège du gouvernement, afin que les malles en venant ou s'y rendant ne mettent pas plus que le temps nécessaire à faire le trajet.

Il est de même certain que le service postal par voie de mer, [24] dont il sera plus particulièrement question plus loin, exige un service continu, sans lequel le public et le département des postes seraient privés des avantages dont ils jouissent actuellement.

Il est de fait que la circulation des voyageurs sur le chemin de fer Grand Tronc n'exige pas l'emploi de plus d'un train quotidien sur chaque partie de la ligne, et la

grande somme de ses affaires se fait avec les principaux centres, et généralement la distance entre ces centres n'excède pas 100 milles, de sorte que les trains entre Montréal et Québec suffisent à la circulation sur une distance, soit de 75 à 100 milles, sur le côté nord du fleuve, et sur une pareille distance du côté sud.

Entre Montréal et Toronto, la grande masse des affaires n'excède par un parcours de 100 milles dans l'une ou l'autre direction du terminus, et l'on peut amplement suffire au trafic avec un convoi quotidien de voyageurs, et si par rapport à ses trains la compagnie n'était pas contrôlée par le département des postes, ils ne marcheraient que le jour, ce qui serait beaucoup plus commode pour les voyageurs, qui se trouvent actuellement arriver aux stations au milieu de la nuit; par conséquent, l'arrangement qui conviendrait le mieux serait de partir de Québec le matin pour arriver le soir à Montréal. Nul train ne partirait alors de Montréal pour l'ouest avant le lendemain matin, trajet qui prendrait le jour entier, et ainsi de suite de Toronto à Sarnia. Avec cet arrangement, il faudrait qu'une lettre à Québec fut mise à la poste la veille ou bien de bonne heure le lundi matin; elle elle ce rendrait ce jour à Montréal, et repartirait le lendemain pour Toronto et le surlendemain pour Sarnia. Elle mettrait ainsi trois jours à se rendre de Québec à Sarnia.

Tel est l'arrangement économique que la compagnie du Grand Tronc sera contrainte d'adopter si un prix suffisant ne lui est pas accordé pour le service postal, et si elle ne l'a pas encore complètement adopté c'est dans l'espérance que le département des postes, qui trouve un grand avantage dans un service continu d'un bout à l'autre de la province, finirait par reconnaître la justice d'une rémunération équivalente à ce service s'il veut en assurer la permanence.

Les représentants du département ont affirmé que l'arrangement actuel était établi pour la commodité de la compagnie seule, que le département des postes n'avait rien exigé à cet égard. Il est bien vrai qu'il n'a pas dit en propres termes: " Nous voulons des heures particulières d'arrivée et de départ " mais il est tout de même certain que lorsque la compagnie a voulu mettre en force l'arrangement dont il vient d'être question, il s'est fortement prononcé contre, et la pression exercée par le public et par ses représentants ont forcé la compagnie [25] à maintenir un arrangement que la couronne n'exige pas, mais qui est nécessaire au revenu postal de la province en ce qu'il a jusqu'ici contribué à l'augmenter de 330 par cent. La preuve de ceci se trouve dans des lettres envoyées de temps à autre à la compagnie par le département des postes.

Nous citerons comme exemple la lettre suivante du maître général des postes en date du 28 août, 1862. (Page 62, livre bleu No. 1) :—

" Le maître-général des postes a été informé que vous aviez notifié à votre inspecteur à Montréal votre intention de supprimer, à partir de lundi prochain, le train qui fait le trajet entre Montréal et Québec, et correspond avec celui qui transporte les malles de Montréal à l'Ouest, et de n'avoir désormais qu'un train partout.

" Une conséquence regrettable de ce changement sera que la malle venant de l'Ouest à destination du siège du gouvernement sera retenue à Montréal depuis onze heures du matin jusqu'à l'après-midi du jour suivant."

Et le 16 septembre 1862, lorsque la compagnie eut fait savoir qu'il lui était impossible de faire marcher ses trains de nuits nécessaires seulement aux postes, le secrétaire de ce département fit parvenir à la compagnie la communication officielle ci-jointe. (Page 65, livre bleu No. 1) :—

" DÉPARTEMENT DES POSTES,

" 16 septembre 1862.

" MONSIEUR,—Relativement aux observations que vous avez adressées au maître-général des postes, le 28 ult., au sujet du temps d'arrêt pendant lequel les malles venant de l'ouest, à destination du siège du gouvernement, sont retenues à Montréal, depuis le 8 courant, je suis chargé, par le maître-général des postes, de vous informer qu'il considère cette interruption des trains contraire à l'article des statuts qui règle le transport des malles par le Grand Tronc. Le sens de la loi ne saurait permettre qu'une compagnie de chemin de fer chargée de transporter les malles entre deux villes sur la partie la plus importante de la ligne puisse, à son gré, et malgré les représentations du maître des postes, interrompre le service et retenir les lettres pendant 17 heures à une station.

“ Le maître-général des postes me charge donc de vous inviter à rétablir la communication non-interrompue entre Toronto et Québec, de façon à ce que les malles soient expédiées et délivrées, aux points extrêmes comme aux stations intermédiaires, sans autres interruptions ni arrêts que ceux qui sont nécessités par les besoins du service.

“ (Signé,) W.M. WHITE,
“ Secrétaire.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Chemin de fer Grand Tronc, Montréal.”

On voit par cette lettre écrite sous la direction du maître-général des postes que le département croit la compagnie obligée à un service continu ; non seulement cette lettre est un ordre précis rendant continu le service entre Québec et Toronto, mais elle exige que la compagnie emploie des trains que ne nécessite pas la circulation des voyageurs sur le Grand Tronc, mais qui font très bien l'affaire du département des postes en ce qu'ils contribuent grandement à l'augmentation de son revenu.

Le 28 novembre 1862 (page 88, livre bleu No. 1) le sous-maître-général des postes écrivit la lettre officielle ordonnant un service continu sans s'enquérir si la compagnie y trouvait ou non son compte. Ce que paraissait surtout préciser le maître-général des postes, c'est qu'il avait droit à un service continu, mais il ne disait pas si la compagnie pourrait se faire payer à l'équipolent.

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,
“ QUÉBEC, le 28 novembre 1862.

“ MONSIEUR,—Le maître-général des postes me charge de vous signaler combien les heures des trains, d'après le tableau publié lundi dernier, sont peu convenables pour les correspondances postales dans toute la province. Entre Québec et Toronto, il faut sept jours pour écrire et avoir la réponse.

“ Entre Montréal et Toronto, quatre jours, et quelquefois cinq sont nécessaires pour le même objet.

“ Entre Québec et Montréal, quatre jours, quelquefois cinq, c'est-à-dire aussi longtemps que par l'ancien système de la poste aux chevaux qui passait par Trois-Rivières.

“ Ces faits ont créé un mécontentement général dans tout le pays, et le maître-général des postes désire que je vous les signale afin que vous y apportiez remède.

“ Je suis, etc.,
“ (Signé,) W. H. GRIFFIN,
S.-M. G. P.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
Etc., etc., etc.

Le 11 décembre 1862 (page 91, livre bleu, No. 1.), une longue lettre officielle fut reçue, lettre dont il suffira de donner ici quelques extraits.

Il faut d'abord dire que pendant longtemps la compagnie s'est conformée au désir du département des postes dans l'espérance que l'on se déciderait quelque jour à accorder un prix raisonnable pour le service postal, mais à défaut de ce règlement, la compagnie avait décidé de faire marcher ses trains de manière à ne satisfaire qu'au trafic, tout en laissant comme de juste, au département des postes de faire usage de ces trains, et c'est ce qui avait donné lieu à la lettre du 11 décembre, de laquelle sont faits les extraits suivants :—

“ Vous me rappelez que depuis le commencement de l'exploitation de la ligne, la compagnie n'a jamais reçu du département aucune indication relative aux heures des trains, et, qu'en conséquence, la compagnie est libre de disposer les heures des trains de la façon la plus avantageuse pour le public, et que c'est la règle qu'on a suivie en dressant le tableau actuel. Le département des postes a agi en cela avec le Grand Tronc comme avec toutes les autres compagnies de chemin de fer de la province, mais votre compagnie est la seule qui ait cherché à porter préjudice au public et à soulever des difficultés avec le département.

“ La compagnie a tort de se prévaloir d'une pareille omission du département, et le maître-général des postes me charge de vous dire qu'il n'est point responsable des fautes de ses prédécesseurs. Depuis qu'il est à la tête de ce département, son désir a toujours

été de rendre le service postal le plus efficace possible en ménageant les intérêts du public en même temps que ceux de la compagnie. Il a toujours évité soigneusement d'exiger de la compagnie un service trop coûteux. Mais la compagnie se montrant déterminée à maintenir le service actuel ou à exiger, pour les modifications nécessaires, un paiement tout-à-fait injuste, le maître-général des postes se voit obligé de définir les conditions du service et d'exiger qu'elles soient strictement remplies conformément à la loi.

“ Le maître-général des postes approuve l'arrangement actuel des services entre Montréal et Toronto pourvu qu'il y ait, tous les jours, un service régulier, aller et retour.

“ De Toronto à London, il demande un service journalier continu, de façon à ce que les malles de Montréal et des localités intermédiaires soient expédiées à l'ouest à l'arrivée des trains à Toronto, et que les malles de London et des localités intermédiaires soient rendues à Toronto à temps pour correspondre avec les trains de l'est.

“ Il demande que la malle de Montréal à Québec parte pour Québec à l'arrivée des trains de l'ouest, et que la malle ne parte pas de la Pointe-Lévi pour l'ouest avant 4 heures de l'après-midi, de façon à correspondre à Montréal avec le train qui se rend à l'ouest.

“ A l'ouest de London et à l'est de la Pointe-Lévi, les arrangements resteront les mêmes.

“ De Montréal à Portland, le maître-général des postes demande un train hebdomadaire expédié immédiatement à l'arrivée de la malle de l'ouest à destination d'Europe, et correspondant avec le départ du vapeur de Portland; de même un train de Portland à Montréal immédiatement après l'arrivée du vapeur d'Europe.

“ Il se réserve le droit de modifier les dispositions en en donnant dûment avis à la compagnie.

“ Il me charge aussi de protester contre le droit que veut s'arroger la compagnie de décider quand et à quelles stations il doit y avoir interruption dans le transport des malles. Si on accorde ce droit à la compagnie pour Montréal et Toronto, il n'y a nulle raison de le lui refuser aux autres stations et, ainsi, les intérêts publics se trouveraient à la merci de la dite compagnie, à laquelle il nie le droit de nuire aux intérêts généraux pour son avantage particulier. Il regarde aussi comme un droit acquis au gouvernement de déterminer ce qui est service spécial et ce qui est service ordinaire.”

On a pu remarquer que la lettre du maître-général des postes, en date du 11 décembre, définit le service exigé et insiste sur son exécution selon la stricte observation de la loi; elle prescrit ensuite quels trains particuliers marcheront et va jusqu'à dire qu'il se réserve le droit de modifier ou changer en aucun temps ces ordres, après avis donné à la compagnie. Dans l'alinéa suivant, il dit en termes précis qu'il ne doit pas être permis à la compagnie d'interrompre la continuité du service postal, bien que maintes fois il eût été informé que pour cela il fallait absolument des trains de nuit, qui coûtaient beaucoup plus que ceux de jour et que n'exigeait pas son trafic.

Les extraits donnés ici des communications officielles du département des postes détruisent entièrement l'assertion que les trains actuels du Grand Tronc étaient établis par lui-même et pour sa propre commodité, et qu'il ne pouvait exiger aucun surcroît pour la raison que son tableau des heures n'était pas à sa convenance. Comme on a pu le voir ici, le département des postes a forcé la compagnie à faire marcher des trains qui lui étaient inutiles (voir lettre du 11 décembre) en le lui enjoignant positivement.

Subséquentement à cette lettre, il y eût des pourparlers entre la compagnie et le gouvernement. L'une se refusait de faire marcher des trains qui lui étaient inutiles, et l'autre insistait pour qu'ils fussent expédiés à l'heure qui convient au département des postes.

Enfin, une promesse positive fut faite qu'il allait être sous peu décidé du prix que paierait le gouvernement pour le service postal au moyen d'un arbitrage, que l'on proposait de légaliser par un bill récemment introduit [28] par le maître-général des postes, et sur la foi de cette promesse, la lettre suivante fut écrite par la compagnie. (Page 82, livre bleu No. 2) :—

Après la lettre qui vient d'être citée, des pourparlers eurent lieu entre la compagnie et les membres du gouvernement : la première refusait de faire marcher des trains que n'exigeait pas son trafic, et le gouvernement insistait à ce que les convois fussent à la commodité du département des postes.

A la fin, il fut positivement promis que l'on allait régler le prix de la subvention postale au moyen de l'arbitrage qui allait être légalisé par le projet de loi récemment introduit

par le directeur des postes, et confiante dans l'exécution de cette promesse, la compagnie fit écrire la lettre qui suit :—(page 82, livre bleu No. 2.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Bureau du Directeur-Gérant,

MONTRÉAL, 6 mai 1863.

CHER MONSIEUR,—Conformément à la promesse que je fis samedi dernier en présence de MM. Sandfield Macdonald et Foley, je couche maintenant sur le papier les heures d'arrivée et de départ des trains de ce chemin de fer, à compter de lundi, le 18 mai.

(Ici suivait le tableau des heures.)

“ Par les arrangements ci-dessus, il y aura deux trains de jour continus entre Détroit et Montréal, et des trains entre Montréal et Québec de manière à établir une correspondance suivie entre la dernière cité et les bureaux de poste de l'ouest.

“ J'ai fait en même temps des vœux pour que la somme de notre trafic et le règlement de la question postale justifient ces grandes facilités de locomotion ainsi données au public et au département des postes.

“ Les changements que je viens d'indiquer seront faits le 18 du courant.

“ Tout à vous,

“ (Signé),

C. J. BRYDGES.

“ W. H. GRIFFIN,

“ Sous-maître général des postes.”

Ces trains faisaient deux trajets par jour en chaque sens, portaient les malles entre Québec et Sarnia, et il ne fut consenti à ce service continu qu'après beaucoup d'objections aux demandes urgentes du maître-général des postes.

Depuis cette date, le service postal fait par la compagnie a été plus avantageux même pour les postes, et bien qu'il lui en coûte beaucoup, elle a continué à le faire dans l'espérance que la subvention serait bientôt fixée ; mais le temps est venu où la compagnie doit enfin recevoir la juste rémunération qui lui est due, ou bien ses trains ne marcheront que pour la commodité des voyageurs.

Or, comme on l'a déjà dit, cela ne satisfera pas aux besoins du département des postes ; mais, devant ces faits, n'est-il pas raisonnable d'exiger de lui une rémunération proportionnée au service qu'il exige, et pour lequel il faut de nombreux trains en grande partie inutiles à la compagnie, surtout en hiver, car alors le nombre des voyageurs est très restreint.

Comme on l'a dit déjà, il suffirait à la compagnie et au public voyageur d'un train de jour entre les principaux centres situés sur la ligne du Grand-Tronc. Cet arrangement n'exigerait pas de trains de nuit, dont le roulage est beaucoup plus dispendieux que celui des trains de jour, et s'il était adopté, la compagnie s'épargnerait de grands frais d'exploitation ; mais les exigences impérieuses du département des postes ont forcé la compagnie de modifier son tableau des heures de manière à ce que le service soit continu d'un bout à l'autre de la ligne, et à faire circuler de jour et de nuit des trains inutiles à son trafic.

Cet exposé détruit un des arguments les plus marquants que l'on ait fait valoir contre la compagnie dans un des rapports du maître-général des postes, et cela tout en établissant qu'une grande partie du service qu'elle fait ne peut être considérée autrement que comme spéciale et devrait être payée comme telle.

Il ne faut pas non plus oublier que le département des postes exige que la compagnie voiture gratuitement un grand nombre de ses employés voyageant pour le service des postes, et par un des rapports de la direction des postes, on peut voir que pour l'année expirée en septembre 1857, plus de 40 personnes sont employées comme commis de bureau de poste ambulant, lesquels, en moyenne, font un trajet de 600 à 1,000 milles par semaine. Si tel est le cas, en portant la moyenne à 800 milles pour 40 employés, ces chiffres portent à 1,664,000 milles la distance ainsi parcourue par eux, et à 3 centins par mille—c'est le prix

ordinaire—on obtiendrait un total de \$50,000. Le nombre des commis actuellement employés dans ces bureaux est bien plus élevé qu'en 1857, et la somme serait plus forte en proportion, et même en faisant une réduction du prix de passage à raison de la continuité du service, cela n'en ferait pas moins une somme considérable que le département devrait payer, vu surtout que la compagnie est responsable des accidents qui peuvent arriver à ces commis dans leur trajet sur la ligne.

Il faut encore se rappeler que ces commis, qui font le triage et la distribution des lettres lorsque les trains sont en marche, épargnent une forte besogne aux différents bureaux de poste du pays, ce qui diminue d'autant leurs dépenses.

En outre de cela, le département exige des billets de passage—bons pour tous les jours de l'année—qu'il donne à certains de ses officiers, y compris le maître-général des postes, le sous-maître, le secrétaire et cinq inspecteurs, lesquels ont différents devoirs à remplir sur diverses parties de la ligne. Souvent aussi il en demande d'autres pour ceux de ses commis qui vont de place en place pour affaires du service, et sans crainte l'on peut dire que si le département avait à payer tout ce qui lui est ainsi donné, la somme s'élèverait à un chiffre considérable.

Les postes exigent de plus que le tiers d'un char à bagage ordinaire soit réservé et installé comme bureau de poste, c'est-à-dire avec tiroirs, casiers, etc., pour le triage des lettres durant le trajet, y compris le chauffage, l'éclairage et ce qu'il faut pour la commodité du commis qui en est chargé. Ajoutons ici que l'espace ainsi réservé leur paraît insuffisant et que chaque année elles en demandent l'augmentation ainsi qu'une meilleure installation, et ce sont là autant de choses qui nécessitent des frais assez considérables à la compagnie.

Comme les malles sont toujours voiturées par les trains de voyageurs, il serait bon de faire ici le calcul de ce que cet espace réservé aux postes rapporterait à la compagnie s'il était affecté au transport des voyageurs.

Un char de voyageurs peut contenir au moins 50 personnes, et le tiers de cette voiture pourrait bien en contenir quinze; or, si cet espace était occupé pendant un voyage entre Montréal et Toronto, la somme de \$8 payée par chacun des quinze voyageurs donnerait un total de \$120, et si, comme pour les malles entre Montréal et Toronto cela avait lieu deux fois par jour, ce transport, pendant 313 jours, rapporterait \$150,240, lesquelles, réparties à raison de la distance des 333 milles entre les deux cités, donneraient par année plus de \$451 par mille pour cet espace.

A ce calcul, on a d'abord objecté que tous les sièges d'un train ne sont jamais remplis; ensuite, que la continuité du service donnait au gouvernement l'avantage d'occuper cet espace à meilleur marché que des voyageurs pourraient l'obtenir. Inutile de dire que la première objection est injuste, quand même elle serait fondée, et cela par la raison que le gouvernement exige l'emploi de plus de convois qu'il n'en faut pour les voyageurs,—plusieurs de ces convois n'ayant jamais qu'un très-petit nombre de voyageurs; or, c'est en cela que la première objection se trouve injuste, puisque c'est la faute du gouvernement si les trains sont obligés de circuler à moitié vides; mais, lui étant faite, cette objection serait tout à fait fondée, car si la compagnie est contrainte de faire marcher des convois presque toujours vides, il s'ensuit que le gouvernement devrait lui payer davantage pour le service qu'il exige d'elle, et en ce cas-ci, le privilège que réclamait le gouvernement ne lui appartenait pas plus qu'à n'importe quel voyageur montant sur un train à la veille de partir et qui, voyant six ou sept sièges inoccupés, exigerait d'être voituré pour rien ou à très-bas prix sous le prétexte que s'il ne l'occupait son siège resterait vide, et qu'alors il n'en coûterait pas plus à la compagnie de l'y laisser sans payer. Les postes exigent et occupent un certain espace sur un char, donc elles doivent payer pour cette occupation, mais sans prétendre à une réduction de prix appuyée sur cette supposition, que si elles ne l'occupaient pas il resterait peut être en partie vide.

Quant à la deuxième objection, c'est-à-dire que la continuité du service donne droit à une réduction dans le prix exigé, il est indubitable qu'elle ne manque pas de fondement. C'est la règle adoptée pour les voyageurs qui prennent des billets d'aller et retour: le prix est alors diminué d'un quart, et en l'observant dans ce cas, les \$151 par mille se trouveraient réduits de 25 par cent ou à environ \$340; mais on ne doit pas perdre de vue que l'objet et le résultat de la réduction faite pour les billets d'aller et retour sont d'augmenter la somme du trafic, tandis que le département des postes, dans l'espace qu'il

occupe ainsi, peut y mettre ce qu'il veut, et le plus il y met le plus il en retire sans que la compagnie y trouve le moindre avantage de plus.

L'argument basé sur la continuité de service perd ici beaucoup de son poids, car tout ce qui a été dit à l'égard des prix exigés lorsque les voyageurs sont nombreux repose toujours sur ce que la modicité du prix engage un plus grand nombre de personnes à voyager, et augmente, par conséquent, le chiffre des recettes; mais dans la réduction exigée ici, le revenu de la compagnie n'a rien à gagner, car le département seul en profite.

Mais, laissant de côté le nombre de voyageurs qui pourraient trouver place [31] dans l'espace qu'occupe les postes, la question peut être envisagée sous un autre point de vue.

La quantité de fret qu'on peut mettre dans un char ordinaire est de dix tonneaux. Ce n'est que la capacité d'un char ordinaire à marchandises qui est plus petit qu'un char à bagages. Mais sans chercher à calculer la différence on peut dire, sans crainte d'erreur, que l'espace occupé par le bureau de la poste équivaut à $3\frac{1}{2}$ tonneaux de fret ordinaire. Le fret est expédié par les trains à petite vitesse, et, par conséquent, à beaucoup moins de frais que s'il l'était par les trains de grande vitesse. Si le fret était transporté par les trains à grande vitesse le prix du transport devrait être beaucoup plus élevé. Mais en prenant cette quantité de $3\frac{1}{2}$ tonneaux, aux tarifs ordinaires du fret, on obtiendrait les tarifs suivants pour la poste :

TAUX ANNUEL DU TRANSPORT DU FRET PAR MILLE, POUR LE TIERS D'UN CHAR.

<i>Canada P.R.</i>		1ère Classe.
(Distances)		
		\$
Entre Montréal et Toronto (tarif général)	- - - - -	231
“ Toronto et Sarnia	- - - - -	221
“ Montréal et Island Pond	- - - - -	248
“ Québec et Richmond	- - - - -	400
“ Montréal et Toronto (tarif spécial)	- - - - -	125
Moyenne	- - - - -	244

La différence qu'on trouve dans les tarifs de ce tableau provient de différentes considérations relatives à la nature du pays traversé, l'importance du trafic, etc., qu'on ne peut négliger lorsqu'on veut établir le tarif du fret.

Ainsi donc pour transporter à petite vitesse des marchandises de première classe, la compagnie exigerait, d'après le tableau, un tarif de \$244 par mille et par année. A ce chiffre il faudrait ajouter l'excédant des trains à grande vitesse sur ceux qui sont expédiés à petite vitesse.

En général le prix du transport du fret par les trains de voyageurs à grande vitesse est le double ou excède d'un et demi le transport à petite vitesse, cela en considération des frais d'expédition et de la rapidité dont profite l'expéditionnaire.

D'après ce principe le tarif ci-dessus deviendrait \$488 par mille, ou, au moins, \$366 par mille et par année.

Si la compagnie du Grand Tronc annonçait qu'elle adoptera ce tarif pour les marchandises entre Montréal et Toronto nul doute qu'elle obtiendrait immédiatement autant de trafic qu'elle en voudrait. Or si le département des postes jouit de cet avantage pour quoi ne paierait-il pas en conséquence [32].

De plus les tarifs sont toujours fixés en vue d'une augmentation du trafic, car si le trafic était toujours le même on élèverait nécessairement le tarif. En appliquant ce principe à la poste on voit qu'elle aurait à payer une forte somme additionnelle.

Au sujet de cette question de tarif, il sera bon d'indiquer les paiements fait par quelques-unes des principales compagnies d'express aux chemins de fer des Etats-Unis, par exemple les deux compagnies suivantes : la compagnie américaine de l'express, la plus

considérable de ce genre aux Etats-Unis, et le chemin de fer central de New-York ; cette dernière compagnie a, avec la première, un contrat aux conditions suivantes :

La compagnie centrale donne à l'express l'espace suffisant pour 10 tonneaux, chaque jour, aller et retour, à raison de \$400 par jour ou \$111³⁵/₁₀₀ par mille de chemin de fer, tout excédant de poids étant payé à raison de 75c. et 86c par 100 lbs, ce qui est de beaucoup au-dessus du prix de transport des colis de première classe.

Or le Grand-Tronc donne au département des postes $\frac{1}{2}$ de char deux fois par jour, aller et retour, ce qui équivaut à un espace de 6 $\frac{1}{2}$ tonneaux par jour, aller et retour, spécialement affecté au service des malles.

Si le département des postes payait le Grand-Tronc au même tarif que la compagnie de l'express paie le Central de New-York, ce tarif serait de \$214 par mille et par année.

La compagnie de l'express américain a également un contrat avec le chemin de fer central du Michigan aux conditions suivantes :

L'express a droit à un espace de 5 tonneaux chaque jour, aller et retour, à raison de \$150 par jour, ou \$165³¹/₁₀₀ par mille de chemin de fer, tout excédant ce poids devant être payé à raison de \$75 par 100 lbs. ce qui est de beaucoup au-dessus du prix du transport des colis de première classe.

En appliquant ce tarif au Grand-Tronc pour 6 $\frac{1}{2}$ d'espace, cette compagnie devrait recevoir de la poste \$220 par mille et par année.

Il est donc démontré que si l'espace affecté à la poste était occupé par des voyageurs ou des colis de première classe, la valeur moyenne de cet espace excédant même le tarif accordé par le département des postes des Etats-Unis aux compagnies inscrites dans la liste mentionnée page 60.

Il est encore un point digne de considération : Le gouvernement canadien paie actuellement \$218,000 ou environ £14,000 sterling par année à une compagnie de vapeurs pour le transport des malles entre Liverpool et Québec pendant l'été, et Liverpool et Portland durant l'hiver.

C'est une grande réduction sur le premier tarif qui était de \$416,000 par année. Pour les \$118,000 la compagnie des vapeurs transporte les malles une fois par semaine entre Liverpool, Québec et Portland, ce qui fait dans toute l'année un parcours de 280,000 milles. Le coût d'établissement d'une ligne de vapeurs ne dépasse pas £750,000 sterling. Pour la compagnie de vapeurs, il n'y a naturellement pas de frais d'entretien de la voie. Le Grand-Tronc transporte les mêmes malles que les vapeurs, plus des sacs pendant l'été, et les correspondances à l'intérieur toute l'année. Voici un extrait du rapport du maître-général des postes, en 1859, qui montre l'importance de cette question :—

“ La supériorité reconnue de la voie canadienne pour la communication entre le Canada et une grande portion des Etats-Unis avec l'Europe, a attiré l'attention du gouvernement des Etats-Unis ; mais aucun arrangement ne peut être conclu jusqu'à ce qu'il y ait, toutes les semaines, un paquebot canadien et que la ligne du Grand Tronc et le pont Victoria soient achevés, de manière à former une ligne continue de Détroit à Québec (et Portland) ;—mais alors le département des postes canadien pourrait offrir, pour le transport des malles entre les Etats-Unis et l'Europe des conditions tellement avantageuses qu'elles seraient immédiatement acceptées par le gouvernement des Etats-Unis.—Les malles sont actuellement transportées régulièrement entre Liverpool et Cork d'une part et Détroit et Chicago d'autre part ; ces malles comprennent toute la correspondance européenne des Etats de l'ouest, du sud-ouest et du nord-ouest. Les malles entre les Etats de la Nouvelle-Angleterre et l'Europe seront aussi comprises dans cet arrangement avec les paquebots canadiens.”

L'extrait ci-dessus fait voir que cet arrangement avantageux par lequel le gouvernement canadien s'engage à payer \$218,000 par année, n'aurait pu être conclu sans l'achèvement du Grand Tronc, et cependant on refuse d'accorder à cette compagnie un tarif postal raisonnable.

On a déjà vu que le coût d'établissement de la ligne de vapeur était au plus de £750,000 stg. Les £40,000 stg. par année représentent donc un intérêt de 6 p. cent sur le capital, et lorsque la subvention était double la compagnie recevait 12 pour cent de la poste en outre de ses autres profits qui ont toujours été considérables.

Sans le Grand Tronc le gouvernement n'aurait pu profiter de tous ces avantages.

Le capital de construction du Grand Tronc, sans tenir compte de la subvention du gouvernement, est de £13,000,000 stg. A 6 pour cent, l'intérêt de cette somme serait de £780,000 par année. De plus la compagnie dépense actuellement £70,000 par année pour le bon entretien de la ligne.

Il semble donc évident que le Grand Tronc qui, en outre de la malle des vapeurs, transporte toute la correspondance de l'intérieur, devrait recevoir, sur son capital, au moins l'intérêt qui est payé à la ligne de vapeurs.

Six pour cent sur la dette qui existait à l'époque de l'arrangement passé en vertu de l'acte du 9 juin 1859, représenteraient £150,000 stg. par année ou \$750 par mille de chemin de fer ce qui est moindre que le montant payé par la poste d'Angleterre aux chemins de fer d'Irlande.

Il faut considérer aussi que, sans avoir besoin de faire aucune nouvelle dépense, le département des postes verrait de jour en jour s'accroître son revenu.

Si pour cette augmentation du service, le département des postes a besoin d'un espace plus considérable, le Grand-Tronc devra le lui fournir sans aucun paiement *extra*, vu que l'arrangement sera fait pour plusieurs années.

Il faut considérer encore qu'en hiver les malles des vapeurs sont transportées par le Grand-Tronc, de Portland à la frontière sur une portion de ligne que cette compagnie loue à grands frais. L'arrangement postal entre les États-Unis et le Canada comporte que le gouvernement canadien recevra le prix complet des ports sur toutes les lettres venant, par cette voie, entre Liverpool et le Canada, et que le gouvernement des États-Unis ne recevra rien pour le transport des malles entre Portland et la frontière du Canada.

Cet arrangement est donc tout entier à l'avantage du gouvernement canadien et porte grand préjudice à la compagnie.

Pendant cinq mois de l'année la compagnie doit expédier des trains spéciaux correspondant avec l'arrivée et le départ du vapeur de Portland.

Ceci devrait être pris en considération lors qu'on fixera le montant du service postal afin que les pertes de la compagnie se trouvent couvertes.

L'expédition des trains spéciaux à l'arrivée et au départ du vapeur est aussi une autre source de pertes nettes pour la compagnie.

Car lorsque les trains réguliers ne correspondent pas avec l'arrivée ou le départ du vapeur, la compagnie doit nécessairement expédier des trains spéciaux.

La question se trouve ainsi examinée sous toutes ses formes : Il est évident que, depuis la passation de l'arrêt en conseil du 2 octobre 1861, la compagnie a souffert de la part du gouvernement de grands dommages.

Le dommage fait aux actionnaires ne peut être précisé exactement ; mais il n'est certainement pas moindre que £500,000 sterling.

Il est donc de la dernière importance que cette question soit réglée sans délai, en présence de la position des créanciers de la compagnie qui, depuis trois ans, n'ont reçu ni intérêt ni principal.

MONTREAL, 16 janvier 1865.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL DU CANADA.

SERVICE POSTAL.

Mémoire de la Compagnie.

Québec, jeudi, 16 février 1865.

MONSIEUR,—Dans une lettre du 24 ultimo, que j'ai eu l'honneur de recevoir de vous vous avez bien voulu me transmettre un extrait de la commission postale en me priant de communiquer aux commissaires toutes les réclamations que je pourrais avoir à faire en conformité de cet extrait.

Je pris alors la liberté de vous adresser copie d'une lettre écrite en réponse à une semblable requête que m'avait adressée le maître général des postes en octobre et en novembre 1863. Voici quel était le contenu de cette lettre :—

“ Au sujet de votre lettre du 17 octobre, de ma réponse du 10 novembre, et de votre réplique du 18 novembre et du 5 courant, j'ai l'honneur de vous adresser aujourd'hui le mémoire de la compagnie, relatif à la rémunération des services qu'elle a rendus au département des postes.

“ Le compte présenté sous condition par la compagnie au département pour services effectués depuis avril 1854 au 31 janvier 1862, montre une balance due par ce dernier de \$204,005,70, tandis que la somme placée au crédit de la compagnie par le gouvernement jusqu'au 31 décembre 1861, n'était que de \$167,897,000.

“ Le compte présenté depuis par la compagnie, du 31 janvier 1863, montre une balance de \$233,505,70 contre le département des postes.

“ Chacun de ces comptes ayant donné le détail de ses articles, il me sera par conséquent inutile de faire autre chose que d'en annexer des copies à la présente lettre. Le taux de \$100 par mille a servi de base au compte, il est vrai; mais le gouvernement a été plusieurs fois averti que la compagnie regardait ce chiffre comme insuffisant.

“ Le 19 novembre 1858, M. W. H. Griffin, écrivant à la compagnie, lui manda qu'un arrêt avait été passé en conseil pour régler le taux à payer aux chemins de fer et promit de lui communiquer cet arrêt sous peu de jours. Il ne paraît pas néanmoins que cette communication ait eu lieu, et la compagnie a continué de faire ses comptes comme ci-devant, en protestant que le taux n'était pas suffisant. Malgré cela, le gouvernement n'a cessé d'avertir la compagnie, que diverses sommes avaient été placées à son crédit lesquelles sommes ne s'accordaient pas du tout avec les comptes de la compagnie, ni avec l'arrêt du conseil qui servait, supposait-on, de base à ces paiements. J'ai reçu de vous une lettre datée du 18 juillet, dans laquelle se trouve incluse une copie de l'arrêt du conseil sur lequel servait basé le paiement ordonné par le gouvernement. C'est la première fois que la compagnie en a donné connaissance.

Dans un autre article que vous m'adressiez le 12 janvier dernier, vous m'avez informé que la somme de \$24,150 avait été payée par votre département au receveur-général de la province, qui devait la placer au crédit de la compagnie du grand occidental en considération du service fait par cette dernière durant l'année 1862. Cette somme me paraît avoir été calculée au taux de \$70 par mille de chemin de fer parcouru par les convois de la compagnie, comme rémunération du service rendu—soit, 345 milles de chemin de fer à \$70—\$24,150.

(2) * “ Néanmoins l'arrêt du conseil décrète “ que les taux suivants seront adoptés,” savoir :—

“ 1.—Pour le transport quotidien, aller et retour, avec un bureau de poste ambulant “ installé pour cet objet, et occupant le tiers d'un char ordinaire :

“ Quarante piastres par mille par année sur les trains de nuit ;

“ Trente piastres par mille par année sur les trains de jour.

“ 2.—Pour les malles expédiées par chemin de fer comme bagage ou fret, et sous les “ soins de la compagnie ou d'un gardien envoyé par la poste, sans bureau de poste “ ambulant, et lorsque leur poids n'excède pas 2 quintaux, deux centins par mille.

“ 3.—Tout surcroît d'espace exigé pour le bureau de poste ambulant en sus du tiers “ d'un char, ou tout nombre de voyages de jour ou de nuit en sus de ceux spécifiés “ par la première clause, ou tout surcroît dans le poids des malles acheminées en “ vertu de la seconde, sera payé proportionnellement aux taux y mentionnés.”

“ Il suit de cet Ordre que le paiement ne serait pas basé sur le nombre de milles parcourus, ainsi que paraît l'avoir fait le Département des Postes, mais bien d'après les Trains de Jour et les Trains de Nuit dans les Chars-Poste, et d'après les services extraordinaires rendus par les autres Trains par les employés de la Compagnie.

“ D'après l'Arrêt du Conseil (Sept. 1858) qui donne, ainsi qu'on peut le voir, à la Compagnie \$30 par mille de Chemin de Fer par année pour chaque Train de Jour, les paiements annuels pour le service d'un Char-Poste se répartiraient comme suit, savoir :—

* Les chiffres entre parenthèse se rapportent à la page du mémoire cité ici.

Montmorency.

72

ESPECE DE TRAIN.	De	A	Milles.	Taux annuel tel que fixé par ordre en conseil.	Montant.
Train exprès de jour.....	Windsor	London	109½	\$30 par mille.	\$ 3,292 50
Do	London	Windsor.....	109½	do	3,292 50
Train omnibus	do	Pont Susp... ..	119½	do	3,577 50
Do	do	do	119½	do	3,577 50
Do	Pont Susp.....	London	119½	do	3,577 50
Do	do	do	119½	do	3,577 50
Train exprès de jour.....	London	Sarnia	61½	do	1,837 50
Do	Sarnia	London	61½	do	1,837 50
Train omnibus.....	Guelph	Harrisburg ..	27½	do	825 00
Do	do	do	27½	do	825 00
Do	Harrisburg ..	Guelph.....	27½	do	825 00
Do	do	do	27½	do	825 00
Do	Ha. zilton ...	Toronto.....	89	do	1,170 00
Do	do	do	89	do	1,170 00
Train exprès de jour.....	do	do	39	do	1,170 00
Train omnibus.....	Toronto.....	Hamilton ..	39	do	1,170 00
Do	do	do	39	do	1,170 00
Train exprès de jour.....	do	do	39	do	1,170 00

Total.....\$34,890 00

Toronto Centre

“ A part les services ci-dessus, il y a eu transport des sacs de la malle tous les jours aux soins des employés de la compagnie sur les trains suivants, savoir :

ESPECE DE TRAIN.	De	A
Train exprès de nuit.....	Windsor	Pont Susp.
Do	Pont Susp... ..	Windsor.
Train omnibus.....	do	Ingersoll.
Do	do	Pont Susp.
Train mixte	London	Sarnia.
Do	Sarnia	London.
Train exprès de nuit.....	Toronto	Hamilton.
Do	Hamilton ...	Toronto.
Train mixte	London	Appin.
Do	Appin	London.

“ L'arrêt du conseil relatif au service ci-dessus déclare qu'il sera alloué deux centins par train simple par mille chaque fois que les sacs ne pèseront pas plus de 2 qu'x :—Mais la compagnie n'ayant jamais été informée de cette disposition, n'a jamais fait tenir des registres de la pesanteur des sacs de la malle qu'elle transportait. Il est donc impossible pour ces raisons d'exposer un mémoire sur ce que pourrait être le montant de tous les services rendus d'après l'arrêt du conseil. Il est à espérer que le bureau de poste aura tenu des comptes exacts de la pesanteur des malles transportées par la compagnie. Dans ce cas, il ne sera ni difficile, ni embarrassant d'arriver à la somme totale due à la compagnie en vertu de l'arrêt du conseil déjà cité. Cependant dans la mémoire déjà envoyé on trouve une grande différence entre le montant porté par le gouvernement au crédit de la compagnie et celui qu'elle devrait avoir en vertu de l'arrêt du conseil. A part ce qui a été payé pour ce service des sacs de la malle, ce montant s'élève à \$10,740 par année.

“ Du 1er janvier 1858 au 31 décembre 1862, les services exécutés par la compagnie ont été les mêmes à tous égards (sauf la ligne de service ouverte le 27 décembre 1858) que ceux de l'année courante 1863, et qui se trouvent détaillés aux pages 8 et 9 de cette lettre.

“ L'arrêt du conseil étant daté de septembre 1858, je regarde comme admis qu'il s'appliquait à toute cette année et aux années subséquentes. En supposant donc que les

comptes présentés par la compagnie jusqu'au 31 décembre 1858 n'excédaient pas la valeur du service exécuté jusque là, et que l'arrêt du conseil de septembre de cette année comportât rappel au 1er janvier 1858 et ait été agréé par la compagnie le montant dû le 31 décembre 1862 (date des derniers comptes du bureau de poste) serait comme suit, savoir:—

Du MOIS DE	AU	MONTANT.
1er avril 1854,.....	31 décembre 1857,.....	\$67,940.98
(Extras, Embranchements de Guelph et Berlin).....		219 28
1er janv. 1858,.....	31 décembre 1858,.....	31,215 00
1er janv. 1859,.....	31 décembre 1859,.....	34,890.00
1er janv. 1860,.....	31 décembre 1860,.....	34,890.00
1er janv. 1861,.....	31 décembre 1861,.....	34,890.00
1er janv. 1862,.....	31 décembre 1862,.....	34,890.00.
		\$238,935.26

“ Ces montants ne comprennent pas de paiement pour le transport des sacs de la malle par les employés de la compagnie ; et cependant, à part ce service, on voit ce d'après l'arrêt du conseil, la somme due à la compagnie jusqu'au mois de décembre 1862, en sus de ce qui a été porté à son crédit par le département, s'élève à \$46,808.18. Une somme raisonnable ajoutée à ce chiffre pour les services dont on vient de parler et dont il n'a pas été tenu compte grossirait encore considérablement ce chiffre.

“ Il ne m'a pas appartenu jusqu'ici d'entrer en communication sur le gouvernement sur cette question du paiement des compagnies de voies ferrées pour leurs services postaux ; mais j'ai, comme on peut le voir, suivi avec grand intérêt les phases principales de la longue discussion qui vient d'avoir lieu entre le gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc.

“ En comparant les privilèges et avantages dont jouit aujourd'hui le public avec ceux dont il jouissait avant la construction des voies ferrées, on se convaincra facilement de leur valeur inappréciable comme moyens de communications postales.

“ Le fait seul que le chiffre annuel des lettres et journaux transportés par la voie des postes s'est accru de 400 pour cent depuis l'ouverture des Chemins de Fer, suffit amplement pour établir les services incalculables rendus par ces derniers au pays et au gouvernement en général. Il est de même parfaitement établi qu'une correspondance qui prenait autrefois *des jours* pour s'effectuer n'a besoin aujourd'hui que de quelques heures. Jadis les moyens de transport étaient irréguliers, grossiers, difficiles et exposés, aujourd'hui, grâce à l'emploi de capitaux énormes, toutes ces difficultés ont disparu pour faire place au confort, à la régularité et à la sûreté. Pour me servir du langage d'un rapport officiel,— “ les vols, les pertes et les dommages causés par l'intempérie et les autres inconvénients [4] du transport de malles considérables dans des Diligences ou Waggons sur les chemins ordinaires de la campagne,” ont disparu pour la plupart depuis l'établissement des Chemins de Fer. (Vide Rapport de l'Hon. M. G. des Postes de l'année expirée au 31 Mars 1856.)

“ Ainsi donc, non seulement les Chemins de Fer ont rendu de précieux services au pays au point de vue des affaires générales et du commerce, mais tels ont été les grands avantages qu'ils ont offerts au gouvernement, au département des postes en particulier, et que la chose a été officiellement reconnue dans un rapport public. Le Gouvernement a pu étendre à toute la province le bénéfice d'un réseau complet et régulier de communications postales et établir une organisation plus forte et plus centralisée de tous ses départements.

Les Chemins de Fer ont encore permis au Gouvernement de coloniser rapidement ses terres meubles, ce qui n'aurait jamais pu se faire autrement en aussi peu de temps, et ont donné au progrès commercial et politique une impulsion que seuls ils pouvaient produire : ils ont été, en un mot, entre les mains du Gouvernement un instrument puissant et sûr d'avancement, de sûreté et d'organisation pour le pays.

“ Tous ces avantages précieux semblent néanmoins néanmoins laisser le Gouvernement insensible ; il semble même qu'on ait fait des efforts pour déprécier la nature du service postal des Chemins de Fer et forcer les Compagnies d'accepter un tarif de prix tout-à-fait déraisonnable.

“ Aussi ne suis-je pas surpris que les Chemins de Fer aient fait à diverses époques des réclamations énergiques, ni qu'elles aient demandé des prix plus élevés pour leurs

services postaux. La Compagnie du "Great Western" n'a cessé pour sa part de réclamer contre les prix que leur offrait le Département, et sa réclamation, qui date du jour où elle commença de transporter les malles en 1854, est encore pendante.

"Je ne puis en vérité comprendre l'à-propos de déprécier l'importance du service postal des voies ferrées, de classer les malles au rang du fret le plus commun et d'en abaisser le tarif à la dernière limite possible. Il se peut, ainsi qu'on l'a dit que Son Excellence le gouverneur-général en conseil "ait de par la loi le pouvoir de fixer les tarifs de tous les chemins de fer du Canada;" mais ces taux fixés arbitrairement ont été tellement abaissés que, suivant le rapport du ministre des finances, en octobre 1861, à Son Excellence le gouverneur en conseil "les compagnies de chemins de fer ont protesté de leur insuffisance." Le gouvernement, depuis cette date, a vu de nouveau toute la question de la subvention postale venir s'agiter sous ses yeux. Il n'a eu maille à partir jusqu'à ces derniers temps qu'avec une seule compagnie; mais le ci-devant maître-général des postes (M. Foley), a re-usé de se prononcer en faveur d'aucune des évaluations qui lui ont été présentées. On a proposé alors un arbitrage, mais je ne sache pas que ce mode sage et pratique d'en finir avec une question ait reçu la sanction officielle.

Les choses en étaient là, lorsque la compagnie du Grand Occidental fut avisée de faire mettre devant le gouverneur en conseil un mémoire de ses réclamations postales et d'un exposé au long des raisons sur lesquelles elle basait ses réclamations, ainsi que la preuve qu'elle pouvait en offrir. La compagnie fut en outre priée de faire connaître le tarif imposé aux voyageurs de la première, de la seconde et de la troisième classe, le tarif de ses abonnements et des billets de retour,—celui du fret par les trains de fret, par les trains mixtes et par les trains de voyageurs transportant des paquets ou d'autre espèce de marchandises,—différence faite de la durée du service dans le transport du fret—et ses conventions avec les compagnies d'*Express*.

"En réponse à ces questions, je dirai que le tarif ordinaire de la compagnie pour un voyageur de première classe est de trois centins par mille. Il n'y a pas d'abonnement. On donne des billets de retour en certains cas, et suivant certaines conditions, à un taux d'un billet et demi.

"Le tarif du fret varie suivant les marchandises à transporter, leur volume, etc., etc. Notre tarif des articles de première classe est de 9 centins par tonneau par mille. Le tarif des trains mixtes est le même que celui des trains de fret; ils se composent la plupart du temps d'un train de fret omnibus auquel est attaché un char de voyageur. La compagnie ne transporte pas directement les paquets ou le fret public par les trains des voyageurs; la compagnie d'*Express* se charge du transport des paquets par le train des voyageurs, en vertu d'une convention temporaire dont les termes sont sujet à révision. Nous n'avons d'arrangement avec aucun négociant en particulier pour un service constant. Les malles que nous transportons par les Etats-Unis [5] nous viennent closes et sont simplement mises à la charge du préposé aux bagages avec ceux des voyageurs, sans avoir aucun lieu spécial de réservé.

"D'après vos demandes sur le tarif de nos prix de fret, j'en conclus que le gouvernement a l'air de croire que le service si important des malles du pays que nous accomplissons par les trains d'*Express* et de voyageurs peut être mis sur un pied d'égalité avec les marchandises transportées par les trains de fret; comme ce point de vue est à peu près le plus important, je vais montrer afin de faire comprendre les raisons qui ont engagé la compagnie à regarder comme insuffisant la rémunération fixée arbitrairement par le gouvernement pour ce genre de service, ce que serait cette rémunération si elle était basée sur la nature des exigences du service.

"L'espace réservé pour le bureau de poste est plus d'un tiers d'un char, ou soit une capacité égale à au moins trois tonneaux.* En prenant comme base de calcul ce chiffre de capacité, la compagnie devrait, suivant son tarif de fret de première classe, recevoir annuellement \$99,534, ou \$35.53 par mille parcouru par année, ou \$289 par mille de chemin de fer par année.

Cette somme ne comprend pas le service des malles closes et accompli par les employés de la compagnie tels que mentionné à la page 9. Aussi, en tenant compte de ce service, le montant payable par année à la compagnie suivant ce tarif modéré, serait de

* Ce calcul est trop bas; il devrait être de 3½ tonneaux.

beaucoup plus de \$300 par année par mille de chemin de fer pour le service si important qui s'accomplit.

“ D'un autre côté, le coût d'équipement d'un char-poste (la compagnie en a 17 pour le service de la poste) est trois fois plus considérable que celui d'un char de fret ordinaire ; la vitesse des trains des voyageurs est plus du double de celle des trains de fret ; l'usure du premier est beaucoup plus grande que celle du second ; le service du train des voyageurs est beaucoup plus important et demande d'être conduit avec plus de précision, de régularité et d'activité ; l'espace réservé pour la malle dans les chars n'a pas d'autre emploi, tandis que les chars de fret peuvent servir à n'importe quel usage ; on n'a pas à chauffer ces derniers, ni à leur faire subir aucune modification, ni à les éclairer, et la compagnie n'est pas responsable d'accident comme elle l'est à l'égard des commis attachés aux char-postes.

“ Les frais de passage seuls pour les commis de la malle, en ne comptant qu'un voyage pour chacun des bureaux de poste avec les malles sur la ligne du Grand-Occidental, s'élevaient, d'après le tarif ordinaire, à \$11,000 par année. Il arrive aussi que le département des postes envoie assez souvent plus d'un commis dans les chars réservés aux malles, sans compter que le gouvernement demande des passes annuelles sur toute la ligne pour l'honorable maître-général des postes, l'assistant, le secrétaire et deux inspecteurs de bureau de poste (5 en tout), lesquelles ont été accordées pour 1864. Or, si on tenait compte de ces frais, comme on devrait le faire, le prix seul des billets de passage pour les officiers du département s'éleverait presque à la somme totale que le département propose de donner pour le *service postal entier* accompli par la compagnie. Il est donc impossible de ne pas être frappé du peu de raison d'une telle rémunération, lorsqu'on la met en présence du chiffre auquel aurait droit la compagnie si elle établissait ses demandes d'après le service effectué par les *trains de fret* de petite vitesse.

“ C'est pourquoi, en considérant que le service est effectué par les trains des voyageurs, et que la compagnie a mis à part dans les chars-poste attachés à ces trains pour le service des malles, un espace égal à celui qu'occuperaient au moins 70 passagers de troisième classe, il serait bien plus raisonnable de présumer que la compagnie a droit de toucher une somme égale au prix de passage que ce nombre de voyageurs auraient à payer :—dans ce cas, et la compagnie réduisant le prix d'aller et retour à celui d'un billet et demi, la somme qu'elle aurait à toucher serait d'environ \$146,700 par année pour le service des chars-poste. On aurait ensuite à ajouter à ce montant une rémunération raisonnable pour le service des malles closes accompli par la compagnie, soit de \$10,000, portant le total à \$156,700 par année, sans compter le prix des *cinq passes annuelles de 1ère classe* que le département a requis la compagnie d'adresser aux principaux officiers du département.

(6) “ Le mémoire soumis par la compagnie du Grand Tronc et qui a été publié dans une adresse relative aux documents sur la question et imprimés durant cette année par ordre de l'assemblée législative, entre si bien dans les détails de la rémunération fixée par les départements de poste d'Angleterre, d'Irlande et des Etats-Unis, et montre avec tant de vérité combien est faible celle accordée par le Canada pour des services semblables, qu'il est à peu près inutile pour moi de faire plus que d'attirer de nouveau l'attention sur ce fait. Cependant, j'ajouterai, comme fait venu à ma connaissance personnelle, que le gouvernement américain paie à la compagnie du chemin de fer de Détroit et Milwaukee qui, comme vous le savez, se relie directement avec le Grand-Occidental, et sous son contrôle, une rémunération de \$100 par mille de chemin de fer par année pour un service qui ne peut aucunement entrer en comparaison avec celui qu'accomplit le Grand-Occidental pour le gouvernement canadien et qui est cinq fois plus considérable.

Si donc la compagnie tient compte de l'étendue et de l'importance du service qu'elle accomplit, de la manière dont il se fait, des charges considérables qu'il impose et de la justice de ses réclamations lorsqu'elle demande à bénéficier raisonnablement d'obligations et de services qu'on exige d'elle, elle en arrive à croire qu'une somme de moins de \$450 par année par mille de chemin de fer serait insuffisante pour rémunérer les propriétaires de la ligne. Cependant, afin de montrer le désir que les directeurs ont de voir cette question se régler d'une manière équitable ils seront heureux, dans le cas où le département des postes ne voudrait malheureusement pas accepter ces conditions, de soumettre toute l'affaire à l'arbitrage de deux personnes dont une sera nommée par le gou-

vernement et l'autre par la compagnie du chemin de fer, lesquels choisirent un troisième arbitre pour régler les différends qui pourraient s'élever entre eux."

Tel est le mémoire que présenta la compagnie du Grand Occidental en décembre 1863.

Le 2 courant, j'eus le plaisir de recevoir de vous avis que les commissaires désiraient me voir, et je me rendis auprès d'eux le lendemain, 3 courant.

Dans cette entrevue, mon attention fut attirée d'une manière spéciale par les commissaires sur un rapport fait par le ci-devant maître général des postes (M. Mowat,) au gouvernement en date du 12 août 1863, au sujet de la rémunération de la compagnie de chemin de fer Grand Tronc pour le transport des malles, et je fus prié par les commissaires de leur communiquer les rapports semestriels de la compagnie du Grand Occidental depuis 1858 jusqu'à cette année,—le tarif du fret adopté par la compagnie pendant ce laps de temps,—les termes des conventions que la compagnie a ou aurait pu faire avec les compagnies d'*Express*,—les détails de l'arrangement convenu entre le département des postes des États-Unis et la compagnie du chemin de fer Grand Occidental pour le transport des malles closes entre Détroit et le Pont Suspendu (*Suspension Bridge*),—Ainsi que des données sur la différence du coût entre les trains de voyageurs et les trains de fret, surtout au point de vue de la vitesse.

J'ai l'honneur de me conformer aujourd'hui aux désirs des commissaires, et en le faisant je dois m'excuser des retards inévitables que j'ai mis à le faire, ayant dû correspondre avec Hamilton pour me procurer les documents qu'il me fallait. J'inclus en même temps les rapports semestriels de la compagnie depuis juillet 1858 à juillet 1864 inclusivement. Il m'est impossible de vous adresser le tarif de 1858 de la compagnie, n'en ayant pu trouver une seule copie, mais je vous envoie celui de janvier 1859 qui est encore suivi aujourd'hui.

Quant au transport des sacs de la malle des États-Unis entre le Pont Suspendu et Détroit, la compagnie n'a pas de contrat par écrit. Les sacs sont transportés dans le char aux bagages parmi ceux des voyageurs; ce char se ferme à une extrémité de la route pour ne s'ouvrir qu'à l'autre. La compagnie reçoit pour ce service \$50 par mille par année, et le regarde comme exceptionnel et d'une nature auxiliaire: elle n'est tenue de fournir aucun char spécial pour ce transport, par la raison que celui des bagages laisse toujours assez d'espace pour y loger les sacs de la malle. Si la compagnie refusait de transporter ces malles (7) ce serait autant de perdu, car elles prendraient la route du littoral américain. Le fait d'un chemin de fer canadien transportant les malles à parcours total exerce une influence décisive sur les voyageurs américains et les engage à suivre la route adoptée par leur propre gouvernement. De cette façon, les avantages indirects que la compagnie retire de ce transport la dédomagent de l'insuffisance du prix qu'elle reçoit pour ce service.

Nous pourrions également ajouter que nous n'avons aucune convention avec la compagnie d'*Express* américaine; il est simplement entendu que cette dernière paiera moitié plus que les charges du tarif de fret de première classe pour tous les articles qu'elle transportera par la ligne du Grand Occidental. Cependant, la compagnie n'ayant pas considéré cette somme comme suffisante, a refusé de renouveler son engagement pour aucun espace de temps, et pourra, l'occasion s'en présentant, soit faire elle-même le service d'*Express*, soit augmenter ses prix lorsqu'elle le jugera convenable.

De même que pour le transport des sacs de la malle américaine, la compagnie du Grand Occidental retire d'immenses avantages indirects de ses relations avec la compagnie de l'*Express* dont les bureaux sont semés sur tout le continent et dont les officiers usent de leur influence pour faire prendre au fret et aux voyageurs la même route que leurs propres articles d'expédition. L'influence qu'exercent ces employés sur les voyageurs et sur le trafic du fret est d'une très grande valeur pour la compagnie du chemin de fer, et le Grand Occidental, en sus du paiement qui lui est fait par la compagnie de l'*Express*, bénéficie encore de son patronage dans toutes les principales villes du continent américain.

C'est pourquoi, dans la comparaison des paiements de la compagnie d'*Express* à celle du chemin de fer Grand Occidental avec ceux des départements des postes, ne faudra-t-il pas oublier de tenir compte des précieux avantages indirects dont je viens de parler. La compagnie ne reçoit des départements aucune aide de ce genre en cette province; les employés des postes ne se font en aucune façon les agents et les patrons de la compagnie; ils n'ont aucun rapport avec le public voyageur ou le commerce, et leur voix n'est à la compagnie d'aucune utilité pour lui amener du trafic et des affaires.

Ces remarques préliminaires faites, je prends maintenant la liberté de soumettre un tableau indiquant les paiements qu'aurait eus à faire à la compagnie le département des postes pour le service des chars-poste en calculant ce dernier d'après le tarif de l'express :

Point de départ.	Lieu d'arrivée.	Distances.	Tarif de moitié plus que celui de la 1ère classe en centins p. 100 lbs.	Par 3½ tonneaux.
Windsor - - - -	London - - - -	109½	75	\$49 95
London - - - -	Windsor - - - -	109½	75	49 90
Do - - - -	P. S. - - - -	119½	82½	54 94
Do - - - -	do - - - -	119½	82½	54 94
S. B. - - - -	London - - - -	119½	82½	54 94
Do - - - -	do - - - -	119½	82½	54 94
London - - - -	Sarnia - - - -	61½	42	27 97
Sarnia - - - -	London - - - -	61½	42	27 97
Guelph - - - -	Harrisburg - - - -	27½	19½	12 98
Do - - - -	do - - - -	27½	19½	12 98
Harrisburg - - - -	Guelph - - - -	27½	19½	12 98
Do - - - -	do - - - -	27½	19½	12 98
Hamilton - - - -	Toronto - - - -	39	25½	16 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
Toronto - - - -	Hamilton - - - -	39	25½	12 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
		1163	Par jour	\$529 40

Par année \$165,702 20

Par mille de chemin de fer par année 480 87

Ainsi donc, le montant auquel aurait droit la compagnie, si ses services étaient payés d'après le tarif imposé à la compagnie d'*Express*, serait de \$480.87 par mille de chemin de fer par année ou \$529.40 par jour ou \$165,702.20 par année. En ajoutant, d'un autre côté, le service subsidiaire du transport effectué par la compagnie des malles mises à la charge des employés de la compagnie—dont le paiement a été évalué à \$10,000 par année—ce chiffre se trouvera porté à \$509.28 par mille de chemin de fer ou \$175,702.20 par année.

Voici maintenant ce que j'ai à dire au sujet du coût relatif de la traction des trains de voyageur et des trains de fret sur lequel les commissaires m'ont demandé des renseignements.

La force employée, ou ce qui revient au même, le résultat accompli dans le mouvement imprimé à un train de chemin de fer, est, théoriquement parlant, le produit de la vitesse et de la résistance, ou la charge mise en mouvement : d'où il suit que la même force qui traînera un fardeau léger à une vitesse accélérée, traînera également, toutes choses égales d'ailleurs, un lourd fardeau à une petite vitesse. Or, comme la force dépensée en ce cas donne la mesure des frais encourus, il résulte que la traction d'un léger fardeau à grande vitesse est tout aussi coûteuse que la traction d'un lourd fardeau à une petite vitesse. Le fardeau ordinaire des trains de voyageurs n'est que d'un tiers environ de celui des trains de fret, de sorte que les frais de traction d'un tonneau ou d'un char dans un train de voyageurs sont d'autant plus élevés pour le même fardeau sur un train de fret que le chiffre des chars traînés par ce dernier est plus grand que celui des chars traînés par le premier. Laisant maintenant la question théorique de côté, l'expérience nous démontre que la traction à vitesse accélérée accroît de beaucoup les frais par suite de

l'usure plus rapide du matériel de la voie. L'effet résultant du passage d'un train sur la voie est percussif et ressemble aux coups répétés d'un marteau—d'où il suit que plus un train a de vitesse, plus ces coups ont de force et de rapidité et plus l'usure est forte pour la voie et le matériel roulant.

On peut donc conclure de ces observations que la traction des trains coûte plus ou moins cher suivant le degré de rapidité qu'on leur donne; c'est ce que démontre l'expérience des choses sur notre propre ligne.

Il est de règle sur le chemin de fer Grand Occidental que la vitesse des trains de voyageurs soit de 25 à 32 milles à l'heure et que celle des trains de fret soit de 10 à 16 milles à l'heure, c'est-à-dire que la vitesse des trains de voyageurs comparée à celle des trains de fret est dans la proportion de 2 à 1. Les frais de combustibles et d'éclairage encourus par ces deux trains sont aussi dans la même proportion; en d'autres termes, la traction d'un train ordinaire de voyageurs coûte 100 pour 100 de plus en frais de *consommation seule* que celle d'un train de fret, pour deux fardeaux égaux. Il faut ajouter maintenant à ces frais l'usure des locomotives des trains de voyageurs qui, en proportion des chars, est de 150 fois plus grande que celle des locomotives attachées aux trains de fret. En résumé, les frais de traction d'un char d'une pesanteur ordinaire sur un train de voyageurs sont d'au moins 250 par cent plus élevés que ceux de traction d'un même fardeau sur un train de fret.

A part ces faits, on doit encore, lorsqu'il s'agit de peser les pertes et profits qui résultent des différentes vitesses des trains de chemins de fer, prendre en considération un autre chapitre de charges qui n'est pas le moins important dans l'entretien d'un matériel roulant de voie ferrée, je veux parler des accidents qui, s'ils ne sont pas absolument dus à la vitesse des trains de voyageurs, deviennent presque toujours plus graves à raison même de cette vitesse. C'est ce qui a lieu surtout en hiver, car la vitesse des trains de voyageurs ne peut être maintenue sans augmenter les risques et les frais, à cause des chocs violents auxquels le matériel roulant est sujet à la suite des gelées et du manque d'élasticité de la voie. A l'appui de cette assertion, je citerai le fait que, durant 10 jours de grands froids, à partir du 20 au 31 janvier de la présente année, 13 locomotives sur 16 auxquelles il est arrivé des accidents de roue, de bandage de roue et d'essieux brisés, appartenaient à des trains de voyageurs. Ces chiffres prouvent clairement que l'une des principales causes des accidents vient de la vitesse de traction des trains, de même qu'ils témoignent évidemment du surcroît de charges qu'entraîne le maintien des vitesses telles que celles de nos trains de voyageurs sur notre chemin de fer et sur ceux de ce continent en général.

Après avoir ainsi disposé des questions qui m'ont été signalées par les commissaires, il est de mon devoir de faire quelques observations sur le rapport du ci-devant maître-général des postes, l'honorable M. Mowat, en date du 12 août 1863, mais qui n'était ni publié ni venu à ma connaissance lorsque j'écrivais le 30 décembre de la même année.

Voici les remarques dans lesquelles ce monsieur parle de la compagnie du Grand Occidental en particulier :—

(1.) " Avant que le gouverneur en conseil eût rendu un arrêt fixant les taux, la plupart des chemins de fer transportaient les malles à des conditions arrêtées à la suite d'un accord, ou fixées par le département des postes et adopté généralement par les compagnies. C'est ainsi que le chemin de fer Grand Occidental, qui est de 34½ milles et qui fut ouvert en partie en novembre 1863, reçut \$310 pour transporter les malles entre Hamilton, les chûtes de Niagara et London, pendant les mois de novembre et décembre de cette année. Pour les trois mois suivants, ce chemin de fer demanda et reçut du département des postes \$30 par jour pour le transport des malles sur toute la ligne, depuis le pont suspendu jusqu'à Windsor. Ce taux équivalait à \$40.87 par mille de chemin de fer par année, pour le service par tous les trains. Plus tard et dans les comptes qu'elle présenta en date du 1er avril 1864, la compagnie demanda \$100 par mille—le service se composant ordinairement du transport de deux malles par jour, en allant et venant. Le département refusa de payer ce taux qu'il trouvait trop élevé, et ne donna de temps en temps que des à-compte, jusqu'en janvier 1861, époque où le Grand Occidental fut crédité, pour la période antérieure à la date de l'arrêt du conseil de septembre 1865, au taux de \$100 par année, et pour la période subséquente aux taux fixés par l'arrêt du conseil; mais la compagnie continua à porter dans ses comptes, comme auparavant, le taux de \$100 par mille.

(2.) " Le prix demandé par les chemins de fer Grand Tronc et Grand Occidental est de \$110 et \$100 par mille par année. A ce transport les trains ordinaires seuls doivent servir, et pour l'échange des malles ils n'arrêtent qu'aux stations établies sur la voie pour leur commodité. Dans les conditions il n'est laissé aucun contrôle au département sur les trains qui servent au transport des malles, pas même en ce qui regarde la vitesse ou les heures de départ et d'arrivée."

Il est dit, dans l'extrait No. 1, qu'il avait été réglé que, jusqu'au mois de septembre 1858, le paiement du Grand Occidental serait de \$100 par mille : j'ignorais absolument cette décision lors de ma lettre du 30 décembre 1863, et je suis encore à chercher l'avis que la compagnie a du en recevoir officiellement. L'extrait ajoute que, depuis le mois de septembre 1858, la somme mise par le gouvernement au crédit de la compagnie du Grand Occidental pour subvention postale a été calculée d'après le taux fixé par l'ordre en conseil du mois de septembre 1858, lequel signifiait, dans l'opinion du département des postes, \$70 par mille. Cependant, les observations que contient ma lettre du mois de décembre 1863, montrent l'interprétation erronée qu'on a donnée à cet arrêt du conseil et combien la somme fixée par le gouvernement est au-dessous de celle qui aurait dû l'être. Si je parle de cette affaire, ce n'est pas pour exprimer ma satisfaction de l'arrêt du conseil du mois de septembre 1858, quand même le sens que lui donne la compagnie serait admis, mais c'est afin de montrer l'origine de la différence qui s'est produite et de la disposition manifestée par le département des postes en adoptant une interprétation qui a pour effet de réduire le paiement au chiffre le plus bas possible. Ce zèle des commis du département à réduire les frais du service public au chiffre le plus bas possible est sans doute digne de louange ; mais il n'en est pas moins vrai que cette conduite est des plus préjudiciables à la compagnie, puisque, de fait, c'est le département des postes qui fixe le chiffre de paiement du service postal, quoique ce soit ostensiblement le gouverneur en conseil.

Le rapport du ~~chef~~ *du maître général des postes* montre à l'évidence que le gouverneur en conseil suit invariablement les recommandations du maître-général des postes dont les vues se trouvent à son tour influencées par l'expérience des employés permanents du département. Tel est le secret des difficultés qui ont toujours existé entre ce dernier et les chemins de fer ;—les officiers publics sont directement intéressés à réduire les dépenses de leur département, et, par conséquent, à en venir à des conclusions sur la valeur des services effectués par les compagnies qui les portent à en limiter le plus possible les paiements. De fait, c'est son but et c'est un mérite pour le fonctionnaire public que de réduire le plus possible le paiement des compagnies de chemin de fer ; mais, on admettra qu'il en doit être ainsi du gérant du chemin de fer dans ses efforts pour obtenir le plus possible pour les intérêts qu'il administre.

Ce sont deux partis extrêmes qui se trouvent en présence l'un de l'autre ; faute d'un arbitre impartial et désintéressé, la différence qui les sépare devient toujours de plus en plus grande jusqu'à ce que la plus simple affaire ne soit plus qu'un amas de difficultés insolubles. Quoiqu'il en soit, tel est l'état où en est la question en ce moment.

Tout homme de sens en est réduit à se demander ce qui empêche de prévenir de telles difficultés au moyen de quelques dispositions équitables. On refuse à la compagnie de chemin de fer l'arbitrage, ce mode essentiellement juste ; et le département semble avoir à cœur de rejeter toute proposition qui lui laisse l'ombre d'un doute sur une issue favorable à ses intérêts. On a prétendu qu'en laissant le règlement de cette question à un arbitre peu au fait des chemins de fer, quelle que fût d'ailleurs sa position et son entente des affaires, c'était compromettre les intérêts du département des postes ;—car, s'il ne connaît pas l'économie des chemins de fer, comment, pourra-t-il se former un jugement sain ? si, au contraire, il est actionnaire dans ces entreprises ou intéressé au transport des malles par les voies ferrées, comment pourra-t-il rendre un jugement équitable ? telles sont les objections que l'on apporte à la proposition de faire décider la question entre le gouvernement et le chemin de fer.

Mais, ne voit-on pas que, si l'arbitre manque de connaissances pratiques sur l'économie des chemins de fer, il peut fort bien manquer également de connaissance pratiques dans les affaires du département des postes, et que s'il en est ainsi, l'expérience est là pour le prouver, la position des parties en litige est égale à tous égards ?

L'issue de l'arbitrage dépend donc, dès lors, de la manière habile dont chaque partie fait valoir ses intérêts et de l'intelligence et de l'impartialité de l'arbitre.

Le fait que le choix des arbitres sera mutuel ne laisse aucun prétexte à l'objection qu'on soulève, à savoir que l'intérêt personnel pourra plus ou moins influencer le jugement des arbitres. Ce serait une tache pour le caractère et la dignité des hommes de bien de ce pays que de paraître faire croire un instant qu'il est impossible de trouver parmi eux des hommes assez intelligents et assez honorables pour décider une question aussi simple que celle d'une réclamation litigieuse entre le gouvernement et une compagnie de chemin de fer pour services publics effectués par celle-ci.

L'extrait No. 2 du rapport du maître-général des postes constate que le taux de compensation demandé par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc est de \$110 par mille de chemin de fer par année et de \$100 par le Grand Occidental. Prenant ici la plume au nom de ce dernier chemin de fer, je ferai remarquer avec le plus de respect possible que cet avancé est erroné.

La compagnie du Grand Occidental doit faire ses comptes tous les six mois et diviser parmi ses actionnaires le produit du bénéfice net qu'elle a réalisé. Elle a été obligée en conséquence d'accepter des sommes d'argent qu'elle a mis à compte du service postal, persuadé que quelque soit le règlement final de la question, ces sommes ne pourront être moindres au pis. Ceci explique, j'espère, comment il se fait que la compagnie du Grand Occidental ait publié dans l'état semestriel de ses affaires soumis aux actionnaires ce chiffre de \$100 par mille à compte des paiements du service postal. Jusqu'à peu de jours avant l'expédition de ma lettre du 20 décembre 1863 au secrétaire du département des postes, la compagnie n'avait jamais eu connaissance de l'ordre en conseil du mois de septembre 1858; au contraire, elle n'a cessé de protester contre l'insuffisance des sommes qu'elle recevait de temps à autre du département, le bureau des directeurs espérant qu'en fin le jour arriverait où le gouvernement fluirait par consentir à régler la question d'une manière équitable et à donner une rémunération suffisante pour ce service.

Le maître-général des postes ajoute de plus qu'on accorda à la compagnie du Grand Tronc \$110 par mille en 1858, et, après avoir mûrement pesé les diverses réclamations des compagnies, il en arrive à la conclusion que le chiffre de \$90 par mille [11] de chemin de fer sera tout-à-fait suffisant pour le service exigé. Voici en quels termes, il s'exprime à ce sujet :—

“ Le taux proposé n'est pas au-dessous de ce qu'il doit être; il est juste et libéral pour la compagnie aussi bien que pour la province.”

A l'égard de ce taux, qui est plus élevé que celui fixé par l'ordre en conseil de 1858, le maître-général des postes ajoute :—

“ Dans l'augmentation que le soussigné a ainsi cru de son devoir de proposer pour le service postal futur fait par la compagnie, il a agi sur le principe qu'il n'existe aucune obligation morale ou équitable de la part de la province envers cette compagnie plus qu'envers aucun autre de nos chemins de fer, ou que s'il en existe, elle ne doit pas entrer dans le calcul du prix que nous devons payer pour le service postal.”

Le ministre en vient donc à la conclusion que ce taux rémunère suffisamment la compagnie du Grand Tronc et n'est basé purement et simplement que sur la valeur intrinsèque des services rendus par ce chemin de fer. Je ne saurais laisser supposer, même un instant, que je m'accorde en ceci avec l'honorable ministre, et que ce chiffre est de fait une rémunération suffisante : néanmoins, il reste à savoir quel devra être, d'après le même principe, (de considération pour services réels rendus) la subvention de la compagnie du Grand Occidental pour service postal comparée à celle de la compagnie du Grand Tronc. Cette comparaison nous avons en main les moyens de l'établir.

A la page 6 du livre bleu, contenant le rapport du maître-général des postes, daté le 12 août 1863, on voit que le service accompli par la compagnie du Grand Tronc à l'ouest de Toronto, en y comprenant London et Sarnia, est comme suit, savoir :—

Nombre annuel de milles faits par le char de la malle-poste	118,940
Do do par les sacs de la malle dans des chars autres que celui de la malle-poste.....	75,120
Total.....	<u>194,060</u>

Le service postal fait par la compagnie du Grand Occidental à l'ouest de Toronto jusqu'à Sarnia, en exceptant la distance entre le Pont Suspendu et Hamilton, Komoka et Windsor, est ainsi établi :—

Nombre annuel de milles faits par le char-poste portant les malles.....	247,573
Do do les malles sans le char-poste	135,059
Total.....	<u>382,642</u>

On voit donc que le Grand Occidental fait un service postal à l'ouest de Toronto, beaucoup plus considérable que la compagnie du Grand Tronc, et qu'à l'égard des char-postes il est de 79 par cent plus considérable que celui du Grand Tronc. D'ailleurs, dans son rapport, le maître-général des postes regarde le service des malles sur la ligne du Grand Occidental à l'ouest de Toronto comme étant d'une bien plus grande importance.

Je pousserai plus loin la comparaison.

Le même rapport déclare qu'au sujet du service fait par le Grand Tronc, celui qui se fait entre Montréal et Toronto est de beaucoup le plus important, et s'établit comme suit, savoir :—

Nombre annuel de milles faits par le char-poste portant les malles.....	416,916
“ “ les malles sans char-poste	0
Total.....	<u>416,916</u>

Le service suivant a été fait sur toute la ligne du chemin de fer du Grand Occidental (laquelle n'a que 12 milles de plus que la section du Grand Tronc entre Montréal et Toronto) *Wellington R.R.*

Nombre annuel de milles faits par le char-poste portant les malles.....	364,019
“ “ les malles sans le char-poste	269,346
Total.....	<u>633,355</u>

On verra par ces chiffres que la moyenne de la proportion des malles transportées et des milles faits par la compagnie du Grand Occidental est plus grande que celle d'aucune autre compagnie, et qu'en évaluant ce service *d'après son propre mérite*, il est évident que la compagnie du Grand Occidental a droit à une somme plus élevée par mille de chemin de fer. Quant aux considérations collatérales, l'hon. M. Mowat admet dans son rapport que la compagnie du Grand Occidental a les mêmes droits à faire valoir que les autres compagnies, et mon collègue en administration de chemin de fer, M. C. J. Brydges, ayant fait valoir ces réclamations avec une grande habileté, je n'en parlerai que pour exprimer l'espoir que les commissaires donneront à ce sujet leur juste attention.

[12] Je me suis efforcé jusqu'à présent, afin d'établir la justice des réclamations de la compagnie du Grand Occidental par suite de la nature et de la valeur du service qu'elle fait, de communiquer aux commissaires tous les renseignements dont ils ont besoin pour décider quel sera le paiement *relatif*. J'ajouterai que je m'objecte au chiffre de \$90 par mille fixé par le ci-devant maître-général des postes comme tout-à-fait insuffisant pour la compagnie du Grand Occidental.

On pourrait inférer de son rapport qu'il est d'avis que la compagnie du chemin de fer exige pour le transport des sacs de la malle le même taux que pour le transport des paquets de la compagnie de l'*Express* par les trains de voyageurs, et je crois, autant que j'ai pu m'en apercevoir à la conversation des commissaires, qu'ils avaient à peu près la même opinion. Or, si les compagnies de chemin de fer doivent être payées sur le même pied qu'elles le sont par les compagnies d'*Express*, je crois que ce mémoire prouvera jusqu'à l'évidence que le Grand Occidental a droit à \$529.40 par mille de chemin de fer par année.

J'espère que les commissaires remarqueront que l'on a dû faire construire 17 nouveaux chars, dont dix seraient inutiles si le chemin de fer ne transportait pas les malles; car 17 chars représentent une charge sur le capital de \$25,500; la disposition du char, le poêle, etc., coûtent \$150 par char; le chauffage coûte \$9 par jour en hiver, l'éclairage \$8 par jour, et les frais de réparations s'élèvent, depuis leur construction, à \$11,856 par année; tandis que ceux de renouvellement ont été de \$2,550 par année. Ces chiffres prouvent, par eux-mêmes, l'insuffisance de la subvention fixée par le gouvernement.

On a commis une grave erreur en comparant le transport de la malle à celui de la classe de fret la plus commune et même à celui des animaux vivants, qui se fait entre Windsor et le Pont Suspendu dans des trains à charge complète, c'est-à-dire, à 45 chars quelquefois par train. C'est là un signe du désir si peu libéral que l'on a de forcer les compagnies de chemin de fer d'accepter une subvention qu'il est impossible de regarder comme suffisante, car on ne saurait mettre le transport des malles sur le même pied que celui d'un fret ordinaire.

Les malles sont composées de lettres, de journaux et de paquets, comportant tous un revenu dont le minimum par article est de 5 centins la demi once, équivalant à \$3,200 le tonneau.

Si donc l'on veut établir une comparaison, on doit partir du point de la valeur relative du colis postal, et alors on verra que les compagnies de voie ferrée devront exiger, pour le transport des malles, les taux les plus élevés. Or, le tarif le plus élevé du chemin de fer Grand Occidental est le double de celui de première classe: on appliquant ce taux aux avantages donnés au département et à l'espace en particulier occupé par les malles, le paiement annuel de la compagnie pour ce service devra s'élever à \$220,934.18 ou à \$640.38 par mille de chemin de fer par année.

Le fret de peu de valeur s'expédie en masse et par de grandes quantités; la compagnie s'en charge quand elle le juge à propos, et lorsqu'il s'expédie pour des négociants en gros, il est d'ordinaire accompagné de marchandises d'une classe supérieure. C'est ainsi que pour s'assurer la clientèle d'une maison considérable, la compagnie de chemin de fer se chargera du transport d'articles qui la rémunérera à peine, en considération des profits qu'elle fera sur une autre classe de marchandises qu'elle sera également chargée de transporter. Adopter les taux les plus bas exigés par un chemin de fer pour ce genre de fret au transport duquel on assimile celui de la malle, me paraît donc faire preuve d'un manque de libéralité à peine convenable.

Il est impossible de pouvoir conserver l'idée, même un instant, que quelques tonneaux de fer ou de lard salé ont une importance et une valeur égale à quelques quintaux de lettres dont tout le mérite dépend de la rapidité avec laquelle elles sont transmises à leur destination. Si cette opinion devait finir par prévaloir, les compagnies de chemin de fer préféreraient de beaucoup, dans le cas où elles le pourraient, refuser le service postal tout-à-fait que de l'entreprendre à des conditions si peu équitables.

J'ai, au contraire, pleine confiance que telle ne sera pas la mesure dans laquelle les commissaires feront justice aux compagnies de voie ferrée. Je suis sûr, qu'après avoir mûrement pesé les faits et les choses qui leur ont été communiqués sur cette importante question du transport des malles par les compagnies de chemin de fer, ils mettront de côté les idées extrêmes adoptées soit par le département des postes soit par ces dernières. J'ose m'attendre également, qu'ils ne perdent pas de vue les avantages considérables que produisent les chemins de fer pour le pays en général et le capital énorme qu'il a fallu pour donner naissance à ce précieux résultat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOS. SWINYARD.

A l'Hon. WM. HUME BLAKE,
Président de la
Commission Postale,
Québec.

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

SERVICE POSTAL.

A l'Hon. WM. HUME BLAKE,
Président de la
Commission postale,
Québec.

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA,
BUREAU DES INSPECTEURS-GÉRANTS.

(Daté à Québec, le 4 février 1865.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 janvier, m'invitant à vous envoyer toute réclamation qu'aurait à faire la compagnie du chemin de fer du Nord en vertu d'aucune des clauses de la commission du 16 décembre 1864 dont vous m'adressez un extrait.

La teneur de cette commission, à en juger d'après cet extrait, comporte trois chapitres d'enquête ;—comme suit, savoir :

- 1°. De la suffisance de la subvention fixée pour le service postal par chemin de fer, depuis le 18 septembre 1858, au 12 août 1863, ces deux dates étant celles des deux ordres en conseil qui s'y rapportent.
- 2°. De la suffisance de la subvention fixée par l'ordre du 12 août 1863 jusqu'au 14 novembre 1864.
- 3°. Du montant qui devrait être fixé pour le service postal par chemin de fer pour trois ans, à partir du 14 novembre 1864.

Je m'efforcerai dans la discussion de ces divers sujets d'éviter tout ce qui y serait étranger et de me renfermer autant que possible dans l'examen pratique du chiffre de la subvention que le gouvernement devrait équitablement fixer pour l'exécution du service postal par cette compagnie tel qu'exigé par le département des postes, dans l'exposé de notre réclamation pour sommes dues par suite de l'insuffisance des paiements antérieurs, et du chiffre que la compagnie croit devoir demander pour la rémunérer à l'avenir.

Le service postal fait jusqu'ici par la compagnie du chemin de fer du Nord a consisté de deux malles par jour aller et retour, à savoir : une "malle régulière" aller et retour tous les jours, à la charge d'un commis du département, et "une malle extraordinaire" aller et retour, tous les jours, à la charge de la compagnie qui la reçoit et la distribue. La première de ces malles forme un service régulier tandis que la seconde est irrégulière et variable.

L'exécution de ce service exige l'emploi exclusif du tiers d'un char de bagage, d'une capacité de 10 tonneaux, sur les trains exprès de la malle et des voyageurs, à une vitesse moyenne de 24 milles à l'heure :—ce qui représente par conséquent l'emploi exclusif et spécial d'un tiers (ou 3.33 tonneaux) de quatre chars à bagage parcourant une fois par jour toute l'étendue de la ligne (95 milles) ou pour chacune des deux malles 190 milles.

Les compartiments de la poste sont spécialement construits pour cela, et entraînent une modification de tout le char :—ils sont pourvus de casier, de tablettes, de tiroirs, de crochets et autres choses nécessaires pour le transport, l'assortissement et la distribution des malles, et sont chauffés et éclairés à part.

Cette construction et cette subdivision particulière rendent ces chars impropres à toute autre chose qu'au transport de la malle, et la compagnie ne saurait s'en servir avec profit. Aux quatre chars-poste qui voyagent tous les jours, il faut encore ajouter deux autres que l'on tient de réserve pour faire face aux réparations ou accidents, ce qui représente un capital spécial d'une valeur de \$10,000 dont la compagnie ne saurait tirer autrement parti.

Le conducteur de la malle régulière est transporté gratuitement, et chose digne d'observation, la compagnie est tenue responsable des accidents qui pourraient lui arriver,

comme elle en est tenue envers un passager ordinaire, nonobstant les appointements qu'il reçoit pour ses voyages et le risque qu'il court dans l'exécution de ses devoirs.

Le département réclame encore et reçoit des passes annuelles gratuites pour toute l'année, sur tous les trains et sur tout le parcours de la ligne, qu'il donne à ses principaux officiers à Québec et à ses inspecteurs locaux, à part le privilège dont les employés locaux jouissent de voyager gratuitement et qu'ils regardent comme un droit qui leur est accordé par courtoisie, sinon par un ordre du département.

Il est inutile pour moi de parler ici de l'autorité que possède le département dans l'administration de ce service au sujet du temps, du départ et des interruptions des trains de la malle; les commissaires étudieront la question et seront de meilleurs juges que je ne puis l'être de la portée de la loi. J'ajouterai seulement que la compagnie n'a aucun motif de se plaindre à ce sujet de l'exercice de cette autorité, et s'est toujours empressée d'accéder à toutes les demandes qui lui ont été adressées soit par le département soit par ses officiers. Il est cependant à propos de remarquer que les stations à signal (*flag stations*) étant nombreuses sur le parcours de la voie, l'établissement de bureaux de poste à ces endroits a obligé les trains de s'y arrêter régulièrement et empêche la compagnie de profiter de l'économie que ses règlements auraient pu lui assurer. Tout arrêt d'un train est une cause spéciale d'usure, de perte de temps et de combustible et devrait être compensé sous une forme ou sous une autre.

La seule différence qu'il y ait entre le premier et le second service quotidien de la malle consiste en ce que le second n'est pas sous la direction d'un commis, mais se fait aux diverses stations par les employés de la compagnie. Quoique les malles ne soient pas triées en route et n'exigent par conséquent pas de compartiments spéciaux dans les chars, ces compartiments sont cependant regardés comme mesure essentielle de sûreté. Et ainsi, le travail et la responsabilité qu'entraînent la réception, le soin et la distribution des malles au lieu d'être un motif de réduction dans le chiffre de la subvention, équivalent au moins au transport gratuit d'un conducteur s'ils ne forment pas un juste motif de demander plus que le taux fixé pour les malles régulières. Le département a d'ailleurs reconnu ce surcroît de travail et cette responsabilité, non, il est vrai, en rémunérant davantage la compagnie, mais en accordant des dédommagements périodiques à ceux des employés des trains qui se trouvaient spécialement chargés de la besogne.

On trouvera, je crois, en s'adressant aux commis sur les lieux que le service de la malle sur cette ligne s'est fait durant les dix dernières années avec une ponctualité invariable et sans aucun accident;—jamais, me dit-on, on a eu à reprocher à la compagnie un seul cas d'irrégularité ou de perte de temps à propos des trains de la malle, non plus que de délai, de perte ou de dégâts aux sacs.

Après avoir fait connaître la nature du service, je vais maintenant examiner la question de la subvention fixée aux deux époques nommées dans le premier et le second chapitre des sujets de l'enquête, savoir, depuis le 18 septembre 1858 au 12 août 1863, et depuis le 12 août 1863 au 14 novembre 1864.

Quoique certaines parties de cette ligne aient été livrées au public et employées au transport des malles entre les mois de mai et de décembre 1854, ce n'est cependant que le 1er janvier 1855 que toute la route fut ouverte et livrée entièrement à la circulation; ce n'est aussi qu'à partir de cette date que le service des malles devint régulier et permanent. Le tarif qui fut fixé alors le fut par M. Cameron, maître général des postes, et s'élevait à \$110 par mille. J'ignore si ce taux fut ratifié par un ordre en conseil, mais il fut convenu entre le ministre et le surintendant du chemin de fer. Je pourrais au moyen des registres du département des postes me procurer probablement les preuves écrites de cette convention, dont l'incendie des bureaux de la compagnie qui eut lieu peu de temps après nous a dépourvillés.

Les paiements effectués à ce taux entre le 1er janvier 1855 et le 1er janvier 1859, quatre années, quoique n'étant pas calculés exactement sur la distance parcourue, et par conséquent nous donnant droit de revenir sur le sujet, donnent cependant très près de \$60 par mille par année.

Nous n'avons pour établir ce taux ni ordre de l'exécutif, ni ordre du département, mais les autorités savaient que nos livres portaient un montant plus élevé.

Il est assez singulier de remarquer ici que durant toute la période ci-dessus mentionnée la compagnie reçut ces paiements à des dates irrégulières et par sommes de montants iné-

gaux, comme s'il n'eût eu rien de systématique, ni de fixé dans le tarif postal. En effet, du 1er janvier 1855 au mois de juillet 1856, le total de ces paiements irréguliers donne une moyenne de \$7,200 par année, ou \$75, 78 par mille par année;—durant les 18 mois suivants, du 1er juillet 1856 au 1er janvier 1858, cette moyenne est de \$4,000 par année ou de \$42.73 par mille par année,—et enfin durant l'année 1858, cette moyenne est de \$5,200 par année, ou de \$54.73 par mille par année. Ainsi que je l'ai dit plus haut, la moyenne de ces 4 années s'élève à tout près de \$60 par mille, mais l'extrême ponctualité et l'ordre admirable qui ont toujours régné dans l'administration des postes empêchent de croire que ces paiements irréguliers représentaient un taux fixe, d'autant que nous n'en avions jamais été informés par aucun ordre du conseil exécutif ou du département. D'un autre côté, il était connu des autorités que durant tout le temps mentionné plus haut le service fut porté dans nos livres à \$110 par mille.

En conséquence, lorsque, le 1er janvier 1859, l'ordre en conseil du 18 septembre 1858 fut mis à effet comme fixant le taux futur à \$30 par mille de chemin de fer par année pour le transport des malles par train de jour et 2 centins par chaque train pour chaque mille pour les malles transportées par chemin de fer comme fret ordinaire aux soins de la compagnie et n'excédant pas 2 cwt. de pesanteur, le département des postes se trouvait notre débiteur d'une balance de \$18,960.00.

Ces changements de taux, d'abord celui de \$100 fixé par l'hon. M. Cameron [3] à celui de \$60 par mille par année fixé par l'hon. M. Spence son successeur, puis à celui de \$30 par année par l'hon. Sidney Smith, furent faits d'une façon arbitraire, sans égards pour les intérêts de l'autre partie, et même, autant que j'ai pu le savoir, sans aucune autre autorité (sauf le dernier cas) que celle de la volonté de chacun des ministres. La phraseologie de l'ordre du 18 septembre 1858, dénote, ensuite, que jusqu'à cette date, il n'y avait rien de fixé, ni de déterminé à l'égard de la subvention postale du chemin de fer, car elle déclare que sur un rapport du 18 juin 1858. "Le maître-général des postes eut l'honneur de soumettre à la considération de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, qu'il est fort important de régler définitivement le taux de la subvention qui doit être accordée aux voies ferrées de la province pour le transport des malles," d'où l'on peut conclure que les services faits jusque là ont été sujets, soit aux taux fixés par les compagnies de chemin de fer et le département à \$100 par mille, comme on l'a dit plus haut, soit à telle rémunération (à \$60 par mille en ce cas) que le département a bien voulu payer à compte.

Je représenterai que, comme avant le 18 septembre 1858, il n'y avait rien de fixé ni de décrété quant à ce tarif de la subvention postale des chemins de fer, il n'appartenait pas au département de donner un effet rétroactif à l'ordre qui fut alors adopté et d'annuler ainsi les conditions auxquelles le service avait été fait sur ce chemin pendant les 4 années précédentes. Je me permettrai, en outre, d'attirer l'attention des commissaires sur les clauses de l'acte qui impose le service postal aux chemins de fer, où ils verront qu'en cas de dérogation à cet acte, on n'a pu se fonder sur rien pour répudier, en septembre 1858, les arrangements pris avec cette compagnie en 1854 par le maître-général des postes pour les quatre années précédentes; en effet, si la loi (acte concernant l'administration des postes, chap. 31 statuts refondus du Canada, 1851) autorise le maître-général des postes à faire des arrangements pour le transport des malles par les chemins de fer, elle exige aussi que, lorsque le service ou les conditions sont obligatoires, que ces conditions et règlements soient sanctionnés par le gouverneur en conseil. Or, si les taux ont été fixés et convenus entre cette compagnie et le maître-général des postes et n'ont été "autrement réglés par le gouverneur en conseil" que le 18 septembre 1858, il semble que ces taux doivent avoir force de loi jusqu'à cette date et ne peuvent pas être mis de côté par une interprétation rétroactive de cette ordre. C'est en vertu de ce principe que la compagnie demande que le taux de \$110 par mille par année ait force de loi du 1er janvier 1855 au 1er janvier 1859, et considère le gouvernement comme étant son débiteur d'une balance de \$18,960 pour cette période.

Quant aux "malles extraordinaires" transportées durant la même période, et tout en considérant le taux de "deux centins pour chaque train par mille" comme insuffisant, je ne veux pas déranger le règlement à ce sujet adopté le 3 mai 1864 pour le temps expiré le 31 décembre 1863.

Il est bon, cependant de noter, afin de montrer la position désespérée des chemins de fer en face des pouvoirs arbitraires exercés dans la subvention accordée par le département des postes, que quoique l'arrêt du conseil du 18 sept. 1858, ait fixé pour ce service extraordinaire le chiffre de deux centins pour chaque train par mille, nous n'avons regu, par une étrange interprétation de cet ordre, que deux centins par mille pour voyage aller et retour : c'est à-dire au chiffre d'un centin pour chaque train par mille. Ainsi donc, nous avons dû pendant 4 ans, en présence du langage explicite de l'arrêt du conseil et de nos protestations répétées, transporter et distribuer des malles quotidiennes sur 95 milles de distance pour 95 centins ! Ce n'est pas tout, car lorsque nous pûmes obtenir justice et faire reconnaître et toucher nos arriérés de 4 ans, le département, au lieu d'adopter l'ordre dans son intégrité, en déduisit tous les prix de passage payés durant cette même période par les officiers du département pour voyages soi-disant faits pour le service public, déduction qu'il est impossible de justifier par les termes du dit ordre en conseil.

A l'égard du second chef d'enquête, à savoir la suffisance du paiement fixé par l'ordre du 12 août 1863 au 14 novembre 1864, je ferai observer que cette ordre ne s'appliquant qu'à la compagnie du Grand-Tronc, la seconde période pour laquelle nous réclamons une autre rémunération s'étend du 1er janvier 1859 au 14 novembre 1864, le seul arrêt qui s'applique à nous durant cette période est celui du 18 septembre 1858. N'ayant jamais accepté le taux qui fut fixé par autorité et payé depuis, ayant au contraire constamment protesté de son insuffisance et de son injuste, nous exposons respectueusement nos droits à toucher le paiement d'aucune balance due pour cette période calculée sur un tarif plus élevé et plus équitable que celui qu'on nous propose.

Je vais maintenant, au sujet du troisième chef d'enquête, examiner les taux fixés par l'ordre du 18 septembre 1858 et le chiffre à déterminer pour le service postal effectué durant la période de 3 années à partir du 14 novembre 1864.

Si la nature et l'étendue du service postal par chemin de fer étaient définis, il serait facile de calculer les frais qu'il occasionne, en y ajoutant les profits raisonnables que demande le capital du chemin de fer :—mais comme ce service peut changer, et comme les pouvoirs confiés au gouvernement comportent le monopole possible "de toutes les ressources de la compagnie," il est difficile d'arriver à une formule certaine pour ces calculs, sans compter que les complications d'une telle estimation probable lui ôteraient toute sa valeur dans le cas actuel. Il y a ensuite d'autres éléments qu'un tel mode d'estimation ne couvrirait pas, tels par exemple que demande de réduction dans les taux, "par suite de la continuité et de la permanence du service." Je ferai simplement observer, sur ce point, que la compagnie a beaucoup de clients dont les comptes réguliers lui sont dix fois plus profitables que ceux du service postal du gouvernement,—des clients dont les affaires sont presque aussi régulières que celles-ci, et qui néanmoins s'attendent à payer et paient en effet les mêmes prix que ceux dont les affaires sont plus variables et plus incertaines. La loi protège le petit négociant en décrétant l'application universelle des tarifs de chemin de fer ; c'est pourquoi ce serait faire injure au gouvernement, que de supposer ; lorsqu'il s'agit de ses propres intérêts, qu'il voudrait chercher à échapper surtout aux clauses qui ont pour but d'empêcher les chemins de fer d'adopter envers le public des tarifs différentiels.

Le département des postes a cité le service de l'*Express* comme offrant un terme de comparaison pour régler les prix de celui de la malle :—je ferai remarquer que les cas ne sont pas identiques et ne peuvent pas par conséquent être traités de la même manière. Le service d'*Express* sur ce chemin de fer est purement local et ne consiste qu'en transport de "paquets d'*Express*" ou de marchandises d'une valeur spéciale ou d'un caractère périssable. Guidée en cela par son propre intérêt, la compagnie a toujours cherché à encourager le service d'*Express*, afin de se débarrasser elle-même de ce genre d'affaires qu'elle ne peut administrer avec son personnel en dehors de ses stations, qui requiert une livraison immédiate et qui l'exposerait en conséquence à des réclamations pour dommages. Tout en ayant soin de ne pas s'aliéner aucune classe de "fret" ordinaire et qui lui revient naturellement en fixant un prix plus élevé que ne le comporte son tarif régulier de fret, la compagnie a fixé un taux à l'*Express* plutôt pour encourager et développer ce genre d'affaires que pour s'assurer de suite une rémunération équivalente au service effectué. De cette manière, les arrangements faits lors de l'établissement du service, et qui ne furent d'abord qu'une tentative d'expérience, ne saurait être considérés comme étant ceux d'un service bien établi, et c'est pourquoi, il y a environ un an, la

compagnie a donné avis à celle de l'*Express* que la période de son engagement finissant le contrat serait annulé. On remarquera que si ce tarif de l'*Express* était appliqué au service du transport des malles, il représenterait encore une rémunération beaucoup plus élevée que celle qui a été jusqu'ici payée à la compagnie par le département des postes.

Bien qu'il serait facile, en citant le tarif du transport des malles en Angleterre et aux Etats-Unis, et celui que paie ce dernier gouvernement pour le transport de ces malles closes à travers le Canada, de prouver l'insuffisance des paiements faits à la compagnie, une telle comparaison ouvrirait la porte à la discussion d'une foule de conditions locales auxquelles ce service est sujet et qui nous entraînerait loin de l'analogie des cas. Je préfère me passer du bénéfice des comparaisons qu'on pourrait établir et me borner à discuter la conduite que tient le département lui-même à l'égard des routes de la malle qui se relie directement au chemin de fer, qui sont nourries par lui, et qui servent à distribuer de côté et d'autre les malles transportées en bloc par la compagnie sur tout le parcours de sa voie ferrée.

Supposant que le tarif imposé à cette compagnie par l'ordre de septembre 1858 soit de \$30 par mille de chemin par année, je vais le comparer au tarif de trois routes subordonnées rayonnant du chemin de fer sur lesquelles la malle va et revient tous les jours sans être accompagnée de conducteurs.

- 1° BELL EWART ET ORILLIA, par le vapeur du lac Simcoe. Distance du voyage, 60 milles à \$60 par voyage, ou \$16.66 par mille parcouru, ou \$104.33 par mille de route par année, ou \$3,130 pour l'année.
- 2° COLLINGWOOD ET OWEN SOUND, par le vapeur de la Baie Georgienne. Distance du voyage, 90 milles à \$12.50 par voyage, ou \$13.88 par mille, ou \$86.94 par mille de route par année, soit \$3,912.50 par année.
- 3° COLLINGWOOD ET DURHAM (B. et P. Bentinck) par diligence traînée par deux chevaux. Distance du voyage 90 milles, à \$5 par voyage, ou \$5.55 par mille, ou \$35.15 par mille de route par année, soit \$1,582 par année.

Mais cette comparaison ressortira mieux par le tableau suivant :

Nom de la route.	Description de transport.	Distance du parcours.	Par	Par	Par	Par
			voyage.	mille.	mille de chemin par année.	année.
			\$ cts.	centins.	\$ cts.	\$ cts.
Chemin de fer du Nord.....	Chm. de fer.	130 milles	9 10	4 79	30 00	2850 00
Bell Ewart et Orillia	Vapeur	60 "	10 00	16 66	104 33	3130 00
Collingwood et Owen Sound..	Do	90 "	12 50	13 88	86 94	391 50
Do Durham.....	Diligence...	90 "	5 00	5 55	30 15	1582 00

[5] Par où l'on voit que la moyenne de paiement des vapeurs est de 325 par cent et pour la diligence de 12 par cent plus élevée que celle de ce chemin de fer.

Pour mieux comprendre cette comparaison, il faut aussi se rappeler le capital représenté par le moyen de transport usité dans chaque cas, la différence essentielle du caractère de la voie ferrée d'avec celle des vapeurs et des diligences qui ne leur coûte rien, la vitesse des chemins de fer si importante pour le département et qui est de 24 milles à l'heure, tandis qu'elle n'est que de 10 milles pour les vapeurs et de 6 pour la diligence, la destination et l'ameublement particulier des chars-postes ainsi que le transport gratuit des conducteurs de la malle qui n'a lieu que sur le chemin de fer, et enfin le poids des malles transportées par le chemin de fer lequel ne dessert pas seulement, comme les vapeurs et la diligence, sa localité immédiate mais alimente et dessert toutes les routes qui rayonnent autour de lui ainsi que les districts qu'ils traverse.

On ne saurait alléguer, d'un autre côté, la nécessité de taux plus élevés sur ces routes par suite de l'éparpillement de la population ou du peu d'affaires qui s'y font, car les ligne,

qui les desservent sont, eu égard à leur capital et à leurs frais d'entretien, dans un état plus florissant et plus indépendant qu'aucune voie ferrée. Ce n'est donc pas chose facile que de comprendre sur quel principe on s'est appuyé pour fixer un tarif de rémunération plus élevé pour les vapeurs et la diligence que pour le chemin de fer, à moins que nous ne devions en conclure que tandis que le service est obligatoire et le paiement arbitraire pour celui-ci, celui de tous les autres moyens de transport, quoiqu'ouvert à la concurrence, est rémunéré par convention mutuelle et contrat volontaire, et se trouve par conséquent seul rémunéré dans sa valeur à peu près complète.

On hésitera, je pense, à croire que l'intention de la législature ou du gouvernement, en rendant le service postal obligatoire aux compagnies de chemin de fer, était de sacrifier les intérêts des propriétaires et le capital étranger aux exactions de l'ambition administrative ou aux exigences du fisc de la province.

Je représente donc que le prix des modes inférieurs de transport de la malle ayant été fixé par le département, agissant librement dans ses propres intérêts et jouissant de la concurrence des offres, il n'est pas raisonnable pour les mêmes autorités de mettre de côté le principe qu'ils ont adopté en un cas, ainsi que pourront s'en convaincre les commissaires en l'appliquant aux frais, à l'efficacité et à la valeur bien plus grandes du service effectué par le chemin de fer.

Cherchons cependant, en dehors de la comparaison, quelle est la valeur positive que l'on doit attacher à l'accomplissement du service.

Et d'abord au sujet du transport des voyageurs ; tandis que la compagnie est exempte, quant aux malles, de la responsabilité spéciale et des dommages qui peuvent arriver aux premiers ; tandis que les changements entre la moyenne de paiement fixée et celle qui est réellement produite par le transport des voyageurs, par rapport surtout à la continuité du service de la malle et de ses exigences particulières, peuvent paraître affaiblir la valeur de ce principe, néanmoins comme le transport sur cette ligne pendant toute l'année est très-régulier et très-uniforme sur tout le parcours de la voie ferrée, ces objections ont moins de force qu'à l'ordinaire.

C'est pourquoi, partant de la supposition que les exigences des malles équivalent au déplacement de 14½ voyageurs avec leur bagage, ainsi que paraît l'avoir admis le ci-devant maître-général des postes, et en faisant la déduction de la moitié de ce chiffre pour compenser les fluctuations dans le nombre des voyageurs ordinaires, l'espace inoccupé, la masse inerte et la continuité du service, nous aurons pour la malle régulière un taux de \$136.13 par mille de chemin de fer par année ; et comme nous n'avons pas, sur cette ligne, de système d'abonnement de billets ou de billets de retour, ni de chars de seconde classe, on ne saurait en justice exiger aucune autre réduction ultérieure.

Dans son rapport du 12 août 1863, le maître-général des postes (l'hon. M. Mowat) passant en revue cette partie de la question, dit qu'il est "prêt à admettre l'inutilité de chercher à établir des prix distincts pour les trains de nuit et ceux de jour en ce qui regarde le Grand Tronc," et poursuit en fixant une somme pour "chaque service de jour" sur une base commune. Tout en faisant nos réserves sur ce système, le rejet ainsi fait du service de nuit sur le Grand Tronc comme raison d'élever la rémunération, ne saurait affecter le chiffre fixé par le maître-général des postes comme applicable à cette ligne, puisque nous n'avons pas ce service à faire, — lequel chiffre est de "9½ centins par mille parcouru par des trains de voyageurs," et donnerait pour service quotidien par année un taux officiel de \$58 par mille de chemin de fer par année ou près du double du taux payé jusqu'ici à la compagnie.

Ce qui prouve encore combien ce chiffre est au-dessous de la valeur réelle basée sur le principe du tarif des voyageurs, c'est le fait que le taux actuel (le double seulement), à part le transport du conducteur de la malle, n'équivaut qu'à celui qui est exigé par le tarif de la compagnie pour "un enfant au-dessous de douze ans," en d'autres termes, les malles de Sa Majesté sont transportées sur ce chemin de fer au prix d'un demi billet de voyageur.

Je vais maintenant discuter l'application du tarif de frêt à celui du service postal.

On me concèdera, j'espère, que les malles sont la classe la plus importante, la plus précieuse et la plus sacrée de n'importe quel frêt, même de celui des espèces ; c'est ce qui paraît si clair à tous qu'il n'est pas ordinaire de voir les malles classifiées dans cette caté-

gorie, ni d'en payer le transport d'après le tarif du frêt, vu surtout que la vitesse et des exigences particulières constituent les éléments de ce service.

Néanmoins, considérant les malles comme frêt, nous devons le classer et fixer le tarif juste et équitable d'après lequel on doit en entreprendre le transport. Une fois classifié, nous croyons que le gouvernement ne saurait disputer sur la convenance de ce tarif, puisque, pour protéger le public contre les actions, il a été établi avec la sanction du gouverneur en conseil. Au contraire, le gouvernement, après avoir approuvé le tarif que devra payer le public, ne saurait en justice et en dignité, le mettre de côté parce qu'il doit s'appliquer à lui.

J'ai déjà observé, au sujet de la constance du service, qu'il n'est pas juste d'exiger une réduction dans le tarif parce que ayant été sanctionné il ne saurait être diminué légalement en faveur d'aucun de nos clients (et le nombre en est assez considérable), dont le frêt est régulier et dont les comptes s'élèvent à un chiffre annuel beaucoup plus fort que ne pourrait donner la subvention postale la plus élevée.

Considérant donc que les malles forment en soi la première classe des marchandises transportées par les trains de frêt, on doit encore tenir compte de certaines circonstances particulières à ce service telles que :—

1° Le transport par train de voyageurs au lieu de train de frêt, et par conséquent accroissement de vitesse de 12 à 24 milles par heure, et entraînant plus de frais de traction et d'usure pour le matériel roulant ;

2° La construction spéciale des chars-poste, ce qui augmente leur coût, les enlève à la classe à laquelle ils appartiennent et les rend impropres pour aucun autre service ; l'entretien nécessaire d'une réserve de ce matériel spécial pour parer aux accidents et aux réparations sans suspendre le service ; l'appropriation exclusive d'un espace dont la compagnie se trouve ainsi privée pour son usage ordinaire, ce qui dérange les profits du revenu du frêt ; et enfin le chauffage, le nettoyage et le nettoyage spéciaux des compartiments du bureau de poste, toutes choses étrangères au service ordinaire du trafic de frêt ;

3° Le transport d'un conducteur de la malle équivalant à \$1,784 par année, ou très près des deux tiers de tout le montant payé à la compagnie, et la responsabilité des accidents qui peuvent arriver à sa personne ;

4° L'obligation implicite de la compagnie de donner les passes annuelles gratuites au maître général des postes et à son personnel.

On ne saurait nier en face de tant de charges extraordinaires, que le transport des malles dans de telles conditions ne soit au moins égal au "double du frêt de 1ère classe ;" autrement, il faudrait prouver que les malles devraient payer moins que le marbre travaillé, les matelas, les instruments de musique, les valises vides, les paniers et autres articles transportés par des trains de frêt à petite vitesse.

Revenant au fait que le tiers d'un char de chaque train de voyageurs portant la malle, égal à une capacité de transport de $3\frac{1}{2}$ tonneaux, est exclusivement mis de côté pour le service des postes, et supposant des taux doubles de 1re classe, comme ci-dessus, à 60 centins par 100 lbs, ou $12\frac{8}{10}$ centins par tonneau par mille, on arrive au résultat suivant :

$3\frac{1}{2}$ tonneaux à 60 cts. par 100 lbs. = \$40, et $40 \times 2 \times 313 \div 95 = \263.58 par mille par année.

Il est possible que l'injustice qui a été commise en fixant arbitrairement la subvention à \$30 par mille par année, nuise à la prise en considération de ce principe et le fasse rejeter simplement sur son résultat.

On conçoit que l'on pourrait pousser jusqu'à l'absurdité la comparaison des malles avec le frêt, et arriver au chiffre de \$30 par mille ; il en coûterait alors bien moins (ainsi que la chose a déjà eu lieu) pour transporter les malles de Sa Majesté par un train de voyageur exprès que pour la dernière classe des trains de pierres et de bois.

Cependant, afin d'appuyer la comparaison d'exemples et de faire voir clairement au-dessous de quelle classe de marchandises le service postal a été rangé, je ferai les calculs pour toutes les classes du tarif de la compagnie.

La première classe de fret, comprenant les colis de bottes et chaussures, de drogues, de nouveautés, de marchandises, de machines, de sellerie, d'outillage de culture, etc., comporte un tarif de 30 centins par 100 livres ou de $6\frac{1}{10}$ centins par tonneau par mille ; ce qui donne à $3\frac{1}{2}$ tonneaux à 30 centins par 100 livres = \$20 et $20 \times 2 \times 313 \div 95 = \131.76 par mille par année.

La seconde classe de fret, comprenant les ales et porter, le beurre, les bougies, les voitures, les poteries, fers, etc., comporte 25 centins par 100 livres, ou $5\frac{2}{10}$ centins par tonneau par mille; ce qui donne à $3\frac{1}{2}$ tonneaux, à 25 centins par 100 livres = \$16.67 et $\$16.67 \times 2 \times 313 \div 95 = 109.84$ par mille par année.

La troisième classe de fret, comprenant les peaux crues, le minerai et les fontes, le cuir, les meules, le sel, le suif, le whisky, etc., comporte 20 centins par 100 livres ou $4\frac{2}{10}$ centins par tonneau par mille; ce qui donne à $3\frac{1}{2}$ tonneaux à 20 centins par 100 livres = \$13.33 et $\$13.33 \times 2 \times 313 \div 95 = \87.83 par mille par année.

En réduisant ces chiffres en tableau, on arrive à celui-ci :

Service.	Taux par tonneau par mille.	Taux par mille de train.	Taux par année par mille de route.
	\$ cts.	Centins.	\$ cts.
Malles par les trains de voyageurs	1 43	4.79	30 00
Fret par les trains de fret, double 1re classe.	12 80	42.66	263 58
do 1re "	6 40	21.33	131 76
do 2e "	5 30	17.66	109 84
do 3e "	4 20	14.00	87 83

Ainsi donc, ce chiffre de \$30 par mille payé en vertu de l'ordre du 18 septembre 1858, n'est qu'une fraction plus du tiers du tarif de la troisième classe de fret.

En résumant les comparaisons et les chiffres que j'ai présentés ci-dessus, je prendrai la liberté d'en tirer les conclusions suivantes :

1o. La rémunération des vapeurs de la malle en rapport avec ce chemin de fer payée ci-haut par le département des postes, représente un taux de \$104.33 par mille par année, sur le lac Simcoe, et de \$37 83 sur la Baie Georgienne.

2o. L'application du tarif de l'*Express*, exigé par cette compagnie, à l'espace occupé par le service des malles, porterait la rémunération postale à \$131.29 par mille, par année, à part les frais des commis de la malle ou de l'*express*.

3o. En calculant à la moitié du prix des billets de voyage l'espace occupé par le service des malles, la subvention serait de \$136.13 par mille par année, à part les frais des commis de la malle ou de l'*express*.

L'application du tarif de fret à l'espace de fret occupé par le service des malles, dans les trains de fret ordinaire, porte la subvention pour la première classe à \$263.58, et pour la dernière à \$87.83 par mille par année, ou une moyenne pour toutes les classes à \$143.13 par mille par année.

5° Enfin, composant une moyenne de tous les prix que je viens de donner soit pour les trains de fret, de voyageurs ou d'*Express*, y compris ceux des vapeurs de la malle qui combine les éléments de tous les autres, j'arrive au chiffre de \$135.18 par mille par année, à part les frais des commis de la malle.

Lorsqu'il faudra transporter une malle extraordinaire aller et retour tous les jours, on ajoutera au chiffre susdit tel taux par mille qui sera en proportion de celui du transport de la malle régulier, en tenant compte de l'absence du commis de la malle et de l'augmentation du travail et de responsabilité incombant à la compagnie par suite de la réception et de la distribution des malles par ses propres employés.

J'ajouterai en terminant que jamais propriétaires de chemin de fer n'ont eu autant de droit d'être traités libéralement que la compagnie du chemin de fer du Nord telle qu'elle est organisée. Les porteurs d'effets de cette compagnie n'ont rien touché pendant 8 ans de leur mise qui s'élevait à plus d'un quart de million sterling, et, néanmoins, la construction et la mise en opération du chemin de fer n'ont pas peu contribué, durant cette époque, au développement des ressources de la région qu'il traversait; plus tard,

lorsque l'entreprise devint tellement gênée et embarrassée qu'on dût suspendre le chemin, on vit ces mêmes porteurs d'effets renouveler leur mise et verser un autre quart de million sterling, ce qui permit de solder les obligations de la compagnie, de reconstruire les travaux et d'ouvrir de nouveau la voie.

A l'heure qu'il est, l'entreprise est en voie de prospérité, elle remplit tous ses devoirs envers le public, elle contribue directement et avec régularité au fisc de la province, et ses propriétaires ont pleine confiance que leurs droits à une rémunération équitable pour services postaux rendus au gouvernement recevront la considération impartiale dont ils sont dignes.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
FRED. CUMBERLAND,
Directeur-Gérant.

MÉMOIRE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE
ET OTTAWA—SERVICE POSTAL.

Bureau de la compagnie du chemin de fer de Brockville et Ottawa,
Brockville, 6 février

A l'Hon. WM. HUME BLAKE,
Président de la commission du service postal
des chemins de fer, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant. Le mémoire de cette compagnie demandant une augmentation de subvention fut adressé le 30 août dernier à l'honorable O. Mowat à sa demande.

Ne voyant rien à changer dans ce document, je prends la liberté de vous en transmettre une copie ci-incluse, sous la rubrique No. 1.

En réponse à des demandes qui lui furent faites par le département des bureaux de poste, au mois d'octobre 1863, le ci-devant surintendant de ce chemin de fer rédigea un rapport complet de notre service postal, ainsi qu'un mémoire sur la réclamation faite par cette compagnie pour augmentation de subvention.

Ayant été informé récemment que le principe sur lequel est basé ce dernier mémoire n'est autre que le système anglais, lequel devra probablement attirer votre attention plus que tout autre, je prends la liberté de vous inclure également copie de ce mémoire, No. 2.

Soyez persuadé que la compagnie ne saura trop apprécier la décision que prendra votre commission d'après l'un ou l'autre de ces mémoires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
JOHN G. RICHARDSON.

P. S.—Le chemin de fer de Brockville et Ottawa est aujourd'hui ouvert jusqu'à Arnprior, ce qui porte à 80 milles son parcours au lieu de 64.

DOCUMENT No. 1.

Brockville, 30 août 1864.

A l'Hon. O. MOWAT,
Maitre-Général des Postes,
Québec.

MONSIEUR,—Notre secrétaire m'a communiqué votre lettre du 16 courant et je vous remercie de la courtoisie que vous m'y témoignez:

Ayant pris la direction de ce chemin, conformément à l'acte du 15 octobre dernier qui s'y rapporte, et après la correspondance qui avait eu lieu entre votre département et la ci-devant compagnie, j'ai dû retarder ma réponse afin de me mettre au fait de la question que je ne connaissais pas suffisamment. J'espère que vous voudrez bien me pardonner ce retard.

J'ai lu avec un grand soin le rapport du dernier surintendant de ce chemin qui vous a été envoyé en novembre dernier.

Le point principal de ce rapport me semble être que l'intérêt du capital de l'entreprise doit faire la base du prix à exiger du gouvernement, quoique le rapport de ces deux choses ne me paraisse pas trop clair.

C'est d'après le même principe que la même proportion des frais est portée au débit du gouvernement.

Le résultat de ce raisonnement est que pour rendre le gouvernement notre débiteur du total de notre intérêt sur le capital et le montant réuni de toutes nos dépenses courantes, nous n'avons qu'à limiter nos affaires et notre besogne à celle que le gouvernement exige de nous.

Je profiterai de votre permission pour reprendre la question et remplacerai la proposition de mon prédécesseur par une autre qui, quoique désavantageuse en apparence à la compagnie que je représente, paraîtra cependant plus équitable pour tous les intérêts en jeu.

Je pars de l'hypothèse que l'intention du gouvernement n'est pas d'imposer le service postal à une compagnie de chemin de fer à des prix indifférents, et j'expose respectueusement que la subvention payée à cette compagnie loin d'être rémunératrice n'est pas même l'équivalent des frais de ce service.

Je proposerai donc la rémunération suivante comme raisonnable et modérée pour le transport des malles et les autres services qui s'y rapporte sur ce chemin de fer :

Une malle quotidienne, aller et retour \$84 par mille par année.
 Deux malles do. do. \$126 do. do.

Les raisons sur lesquelles je m'appuie pour déterminer ces chiffres sont énumérées ci-après ; j'ai supposé comme compris et entendu que le service n'exigera qu'un tiers d'un char de bagage (équivalant à un char de 2me classe) disposé expressément, de même que chauffé et éclairé pour l'usage exclusif du conducteur de la malle.

Premièrement,—Vingt voyageurs de 2me (un char en contient 60) à 2 centins par mille, ou dix tonneaux de marchandises à 4 centins par tonneau par mille ne rémunèreraient que modérément la traction d'un char à une vitesse de 15 milles à l'heure, y compris les arrêts.

Deuxièmement,—Le bureau des malles et des conducteurs occupant un tiers au moins de ce char, le paiement devrait être par conséquent proportionné à l'espace occupé, ou soit 13½ centins par mille parcours, lequel chiffre multiplié par deux pour l'aller et retour donne 27 centins par mille de chemin par jour ; or, comme il y a 313 jours de travail, on a

$27 \times 313 = \$84\ 50$ par mille par année pour un seul train.

En n'ajoutant maintenant que le double
 de chiffre pour deux trains, à raison
 de la continuité du service, ou - - - - \$42 25

On aura - - - - - \$126 75 pour deux trains.

Quatrièmement,—Le service de l'embranchement de Perth, quoique ne demandant pas autant de place sur un train, exige cependant un compartiment fermé à clé pour les malles, et comme nos employés ont alors eux-mêmes à recevoir et à distribuer les malles à Smith's Falls, Pike Falls et à Perth, ce qui leur fait souvent négliger leurs autres devoirs, je considère que la subvention devrait être au moins égale à celle de la ligne principale.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN G. RICHARDSON,

Dépt.-Gérant du Chem. de fer de B. et O.

département occupe 3-53 de trains sur la ligne principale et 1-23 de train sur l'embranchement de Perth, la longueur de la ligne principale étant de 52 milles et celle de Perth de 12 :—total 64. Voici maintenant de quelle manière j'établis la proportion de l'intérêt à porter au compte du département des postes :—

Ligne principale, $\frac{3}{64}$ de $\frac{52}{100}$ de \$117,698 $\frac{25}{100}$ - - - - -	\$5,415 95
Embranchement de Perth, $\frac{1}{23}$ de $\frac{12}{64}$ de \$117,698 $\frac{25}{100}$ -	959 50

Intérêt total sur le capital dépensé - - - - - \$6,375 45

En deuxième lieu, vient la question des frais annuels d'entretien et de fonctionnement du chemin de fer.

On voit par les comptes de l'année expirée le 31 décembre 1862 que ces frais s'élèvent à \$37,340.71. D'après la formule que j'ai déjà employée, voici quelle proportion de ces frais serait imputable au département des postes :

Ligne principale, $\frac{3}{64}$ de $\frac{52}{100}$ de \$38,340.71.....	\$1,793 31
Branche de Perth, $\frac{1}{23}$ de $\frac{12}{64}$ de \$38,340.71.....	312 56

Total annuel des dépenses.....\$2,075 87

Il suit de qui précède que le montant que je regarde comme raisonnable à demander pour la compagnie est de \$450.32 par année, regardé comme suit, savoir :

Part d'intérêt sur le capital employé à la construction et à l'équipement du chemin de fer.....	\$6,375 45
Transport des malles et d'un conducteur de la malle entre Brockville et Almonte une fois en chaque sens et par jour.....	1,763 31
Transport des malles entre Perth et Smith's Falls, deux fois en chaque lieu tous les jours.....	412 56
Total.....	\$8,451 32

Ces chiffres donneraient un tarif par mille par année sur la ligne principale de	138 06
Do do do do de Perth.	106 00
Soit, par mille parcouru sur la ligne principale.....	22 05
Do do de Perth.....	8 46

J'en viens maintenant aux autres questions.

Question No. 2.—Le département désire savoir le tarif ordinaire de la compagnie pour les passagers de 1ère, 2ème et 3ème classe.

Réponse—1ère classe, 3 centins ; 2ème (émigrants) 2 centins par mille ; il n'y a pas de 3ème classe.

Réponse.—Nous n'avons pas de tels billets et je ne saurais dire quelle est la coutume des autres compagnies.

Question No. 4.—Quel est le tarif du fret sur les trains de fret, trains mixtes et trains de voyageurs ?

Réponse.—Nous n'avons sur la ligne que des trains mixtes ; pour le tarif, voir la copie que je vous adresse ci-incluse.

Question No. 5.—Quelle différence fait l'administration de votre chemin de fer et des autres voies ferrées du Canada au sujet d'une constance de service [119] dans le transport du fret ?

Réponse.—Aucune et je ne connais pas ce qui se fait ailleurs.

Réponse à la question No. 6.—Nous n'avons pas de contrat avec la compagnie d'Express, laquelle n'a pas de compartiments distincts dans nos voitures.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. BROOKS,

Ing. et surint.

Bureau du surintendant,
Brockville, 21 novembre 1863.

CHEMIN DE FER DE PORT HOPE ET LINDSAY, ET CHEMIN DE
FER DE PETERBORO' ET PORT HOPE.

SERVICE POSTAL.

A l'honorable

WM. HUME BLAKE,
Président,

De la commission du service postal par chemins de fer,
à Québec.

QUEBEC, 20 mars 1865.

MONSIEUR,—En réponse aux lettres que vous avez adressées aux chemins de fer ci-dessus, pour les inviter à vous adresser les réclamations qu'ils peuvent avoir à produire au sujet du service postal afin de les communiquer aux commissaires, j'ai l'honneur de vous dire que j'ai été chargé de vous donner les renseignements et détails relatifs à ces réclamations et qui pourront servir leurs intérêts ou être de quelque utilité aux commissaires.

Je dois d'abord dire que ces deux chemins de fer (quoique d'intérêts distincts et séparés de fait) se trouvent réunis sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton, et peuvent être décrits comme ne formant qu'une ligne principale de 43 milles de long, celle de Port Hope et Lindsay, et un embranchement, celui de Peterboro' et Port Hope, de 31 milles de long, construit et exploité par contrat de la grande compagnie, avec pouvoir de se servir de 18 milles de la ligne principale.

L'exploitation de ces lignes se fait pour des intérêts distincts, et les revenus sont portés à des comptes distincts : c'est ainsi que le trafic et les revenus de la ligne principale jusqu'à Lindsay appartiennent à la compagnie, tandis que ceux de l'embranchement de Milbrooke à Peterboro' (y compris le trafic et les revenus du commerce de Peterboro' sur la distance de Port Hope à Milbrooke), sont la propriété, sur paiement d'un loyer, des locataires.

Le service postal se fait donc ici sur deux routes séparées exploitées dans des intérêts distincts, à savoir : celle de Port Hope et Lindsay, 43 milles, et celle de Port Hope et Peterboro', 31 milles.

Quoique les administrations de ces deux chemins de fer n'aient cessé dans aucune circonstance de reconnaître l'insuffisance des paiements faits par le gouvernement pour service postal sur leurs lignes respectives, néanmoins elles ont cru, par suite des changements fréquents de propriétaires et du peu de poids qu'aurait une corporation dont l'importance était de beaucoup inférieure à toutes les autres compagnies de chemin de fer, devoir s'abstenir d'adopter aucune mesure officielle pour obtenir le redressement de leurs griefs, et les directeurs de la compagnie, des locataires, des actionnaires et enfin des propriétaires actuels, se sont soumis tour à tour à une injustice qu'ils se savaient impuissants à connaître et qu'ils ne désespéraient de voir portée devant un tribunal désintéressé et compétent.

Les paiements ont donc été acceptés et les administrations n'ont aucune réclamation à présenter pour services passés ; cependant, les propriétaires actuels représentent que dans le cas où les commissaires reconnaîtraient la justice de compenser l'insuffisance de paiements antérieurs, les circonstances étant les mêmes, ils ont droit au même bénéfice ; c'est pourquoi, je dois fournir sur les services passés tous les détails que les commissaires jugeront nécessaires pour fixer l'étendue de la compensation à accorder.

Il y a une malle quotidienne dans chaque sens sur chacune des lignes qui est transportée dans un char-poste sous les soins du conducteur du train. Les compartiments affectés sur chaque train au service de la malle sont un tiers de char ; ils n'ont pas d'autre usage et sont toujours sous clé. Leur forme, leur coût, l'espace qu'ils représentent et les conditions de leur roulage et de leur appropriation exclusive étant les mêmes que ceux du chemin de fer du Nord, je n'ai besoin d'ajouter qu'ils s'en distinguent par cette seule exception au sujet du service, savoir : que les malles n'y sont pas assorties en route ni accompagnées d'un commis de poste.

Je profiterai de la gracieuse permission que vous m'avez accordée et insisterai, en évitant cependant de répéter les arguments généraux dont je me suis servis dans le cas du chemin de fer du Nord, sur les opinions que j'y ai émises et qui s'appliquent au cas actuel avec autant de force.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus les tarifs de fret et des voyageurs, en force depuis l'ouverture des deux lignes, et de faire observer que ces chemins de fer n'ayant que des affaires locales et ne rencontrant de concurrence nulle part n'ont pas changé ces tarifs.

Il m'est impossible de vous adresser les rapports annuels de l'administration de ces deux lignes de voie ferrée, parce qu'il ne s'en publie pas, la chose étant inutile par le fait que la voie principale est administrée par des syndics, et celle de Peterboro' par des locataires agissant comme des propriétaires.

En parcourant les tarifs que je vous adresse, vous verrez que les taux de voyageurs et de fret sont plus élevés que ceux du chemin de fer du Nord que je vous ai déjà transmis; ils confirment par conséquent les calculs et les conséquences que j'en ai tirées dans mon mémoire au sujet de ce dernier chemin de fer et que j'ai donnés comme base sur laquelle on devait fixer un taux de paiement pour ce service postal.

Je ne m'étendrai pas ici sur l'application que je pourrais faire du tarif de ces deux chemins de fer, mais je me contenterai de remarquer que leur trafic étant tout à fait local et dépourvu de concurrence donne des profits plus élevés que ceux du chemin de fer du Nord, et qu'il ne saurait y avoir de raison pour empêcher que le taux qui serait fixé pour ce dernier ne s'appliquerait pas également aux deux premiers. Aussi, rappellerai-je qu'au sujet du chemin de fer du Nord la règle de la moitié du tarif des voyageurs appliquée à la valeur numérique de l'espace approprié et réservé aux malles, telle qu'évaluée par le ci-devant maître-général des postes, donne \$136.13 par mille par année; que la règle de la moyenne du tarif de toutes les classes de fret appliquée de la même manière au tarif de la malle, donne \$148.13 par mille par année, ces deux sommes ne comprenant pas l'augmentation qui devra être faite en raison de l'accroissement de vitesse de la classe de trains dans laquelle les malles seront transportées.

Depuis mes dernières communications avec vous, j'ai conçu cependant quelques doutes sur l'application de ces deux règles que je vous avais soumises, tandis qu'il vous en a été proposé, entr'autres par M. Brunel, qui sont suivant moi tellement dénuées de sens et de raison, que je ne saurais résister à vous en dire un mot.

Le département des postes a si souvent parlé de la pesanteur des malles et on a si souvent essayé de prouver que le paiement du transport des malles aux Etats-Unis était basé sur leur pesanteur, qu'il ne sera pas hors de propos de rappeler les termes de l'acte des postes des Etats-Unis, (voir Dunlop's Statutes, chap. 43, sec. 19, page 1071.) On y voit que le maître-général des postes est autorisé à diviser les taux du service postal par voie ferrée en trois classes, aux taux respectifs de \$300, \$200 et \$100 par mille par année, et il doit tenir compte dans cette classification du *volume* des malles, de la *vitesse* avec laquelle la transmission doit "s'en faire et de l'*importance* du service." La législature des Etats-Unis, afin de sauvegarder les droits et du gouvernement des compagnies de chemins de fer, est allé plus loin et a déclaré qu'au cas où le département ne pourrait conclure d'arrangement avec un chemin de fer, le maître-général des postes peut se pourvoir ailleurs.

L'essence de cette loi, en ce qui regarde la valeur du service postal par voie ferrée, consiste dans la base établie pour déterminer cette valeur, savoir: le *volume*, la *vitesse* et l'*importance*.

L'expression *volume* signifie clairement ici la *grosseur* ou la *dimension*, pour la distinguer de *pesanteur*: ce fait étant admis, il s'ensuit que le volume ou la dimension devra se déterminer non d'après le contenu cube des sacs de la malle, mais par le lieu ou l'espace exigé et réservé exclusivement à leur transport et à leur réception.

On a prétendu que le fardeau des quatre malles transportées par le chemin de fer du Nord tous les jours, s'élevait à une moyenne de 500lbs., soit 122lbs. par chaque convoi, ou environ la 16^e partie du contenu d'une voiture de fret: cependant, l'espace nécessaire à ce service est d'un tiers de char, ce qui équipolle à 3½ tonneaux. Bien plus, et ce qui démontre encore l'insuffisance de cet espace, on a demandé dernièrement à la compagnie de l'augmenter d'un quart. Mais si le terme *volume* signifie, d'après l'assistant maître-général des postes, *pesanteur*, et si la pesanteur doit servir de base unique au paiement, alors on devrait, ce me semble, permettre aux compagnies de n'approprier aux malles que l'espace

nécessaire pour leur volume et leur pesanteur réels, et ne plus parler d'y approprier un espace spécial. Le gouvernement n'a pas plus le droit à ce qu'il ne paie pas qu'un client ordinaire, et n'a pas plus le droit de payer un service moins que le tarif fixé par lui-même pour ce genre de service ainsi qu'à tous les usages commerciaux des chemins de fer.

Il me semble oiseux de discuter la partie des mots *vitesse* et *importance* au sujet du service postal. Il n'y a pas d'auteurs en renom qui ne porte à 50 pour cent de plus les frais d'un service accéléré; quelques-uns même l'ont porté au carré de la vitesse acquise. Si donc, les tarifs des chemins de fer mentionnent une vitesse de 12 milles à l'heure, et que les malles (regardées comme fret) soient transportées à une vitesse de 24 milles à l'heure, le tarif basé sur l'espace approprié devra donc être alors plus élevé en proportion que celui imposé aux pratiques ordinaires du chemin de fer.

Le département ne saurait, au sujet de *l'importance* du service, essayer de le déprécier, lui qui n'a perdu aucune occasion de le mettre au-dessus de tous les autres et de regarder la commodité des voyageurs, les intérêts directs du commerce des voies ferrées et les réclamations des propriétaires de chemin de fer, comme subordonnés et inférieurs à l'exécution rapide, constante et ponctuelle du service postal.

À l'égard des formules au moyen desquelles M. Brunel propose de régler le tarif de ce service, je ferai observer que sa première proposition regarde comme admis que les chemins de fer de la province, jouissent d'un trafic qui prend toute leur activité et par conséquent qu'ils sont tous dans une bonne condition d'affaires: or, une telle supposition est ici tout-à-fait gratuite et visionnaire. Il imagine ensuite un certain roulage de trains, et donnant à ce roulage une certaine moyenne de recettes par mille de train parcouru, il applique ces recettes à la moyenne des fardeaux traînés par les trains: or, comme ces recettes sont en proportion des fardeaux bruts transportés, de même il suppose que le paiement du transport des malles devra se proportionner sur le fardeau brut de l'espace de char approprié à ce service.

Il me suffira de faire observer que malheureusement ces chiffres de roulage et des recettes, qui forment la base de ses données, sont de pures suppositions et dépassent même tout ce qu'on espère en ce genre en Canada;—et que ce système propose un tel abandon de tous les tarifs par la dépréciation de la valeur du service rendu calculée d'après la règle de la moyenne réelle des recettes qu'il deviendrait impossible de faire un bénéfice même ordinaire sur le trafic d'aujourd'hui. En effet, si la somme de ce trafic se trouve insuffisante d'après les tarifs actuels pour donner du profit, comment pourriez-vous vous empêcher, en prenant pour base de paiement du service postal les recettes d'aujourd'hui calculées d'après le trafic existant, de décourager les placements de capitaux dans les entreprises de voie ferrée en les mettant hors d'état de devenir rémunérateurs?

Le second système proposé par M. Brunel est un peu plus pratique: il consiste à composer avec les rapports des divers chemins de fer une moyenne de leur roulage (chiffres insuffisants pour tous) et de leurs recettes, qu'il met en proportion avec les fardeaux bruts, transportés par les trains; puis faisant la part du compartiment approprié aux postes dans cette proportion de fardeau brut, il arrive à établir un tarif par mille parcouru.

Ce plan n'est pas plus ingénieux que juste, car quoique basé sur des chiffres réels, il fait table rase des tarifs et suppose qu'une exploitation de chemin de fer doit être payée, non pas d'après la valeur de chaque détail du service qu'elle entreprend, mais d'après le tarif que le chiffre total du service peut déterminer pour chacun des détails. D'où il suit que quelque soit l'importance du service particulier accompli pour le client (le gouvernement), ce dernier n'aura à payer que le montant qui pourra lui être imputé dans la proportion de ce service à toutes les recettes (soit considérables soit ruineuses) du train sur lequel s'effectue son service. Ainsi donc, avec ce raisonnement absurde, des recettes considérables donneraient un tarif élevé, tandis que peu de recette produirait un tarif peu élevé, quelque constant et semblable que serait d'ailleurs le service dans l'un ou l'autre cas. Pour montrer jusqu'où peut conduire ce système, supposons le cas où un train de la malle n'aurait pas d'autres recettes que celles que représenteraient ses malles: or, le transport de ces malles devant être en proportion des recettes de ce train, il s'ensuivra qu'il n'en devra pas coûter un seul sou au gouvernement et que ce transport sera effectué pour rien!

L'une des conséquences les plus saillantes des principes sur lesquels ces calculs sont basés, est que le gouvernement paiera le service postal non d'après les tarifs qu'il a lui-même sanctionnés pour être imposés aux clients du chemin de fer, soit comme voyageur ou

expéditeur de fret, mais en dehors même de ces tarifs de l'application de la moyenne de la production en prenant pour son taux à la proportion des recettes réelles des trains au montant de service qu'il reçoit.

Il serait curieux de savoir, dans le cas où ce système serait appliqué dans toute son étendue, ce que paierait le client pour le service qu'il exige du chemin de fer; car, à part l'avantage que chacun trouverait à un montant total insuffisant par suite de la réduction des taux qu'il aurait à payer, le tarif changerait tellement qu'il deviendrait de son intérêt de ne se servir que des trains qui donneraient presque peu ou rien à l'administration, en sus de sa quote part. Or, il est de vérité bien établie (d'ailleurs tout autre principe serait fatal aux exploitations de chemin de fer en Canada), que la théorie des tarifs et leur application pratique veut que chaque client paie pour le service qu'il reçoit à part le profit raisonnable que son exécution doit rapporter à ses auteurs. Aussi, est-ce pour cette raison que les tarifs sont basés sur des classifications spéciales comprenant autant que possible toutes les espèces de services, et qu'on a rejeté la méthode des moyennes. Ce serait donc une proposition aussi injuste que nouvelle que celle qui voudrait qu'un service du gouvernement ferait exception à cette règle, et paierait un chemin de fer, non en proportion du service qu'il en attend, mais d'après une moyenne des recettes prises sur le public qui, pour d'autres articles de fret transportés dans d'autres temps et à des vitesses différentes, paie par classification et par tarif, sans compter que le total des recettes en Canada peut se trouver en-deça même des frais de roulage des trains qui transportent les malles.

Enfin, il est au moins singulier que, tout en admettant qu'au sujet du trafic local (classe à laquelle appartiennent les malles) le fret donne des recettes plus élevées avec un tarif plus bas que le trafic des voyageurs, et est par conséquent plus profitable. M. Brunel laisse de côté les moyennes de fret pour prendre celles des voyageurs, lorsqu'il veut déterminer le tarif du transport des malles, et cela en dépit de ses propres aveux et de la vérité qui veulent que les sacs de la malle ne soient pas assimilés au fret à d'autres égards. Aussi, quoique ces propositions basées sur des précédents anglais peuvent attirer l'attention par leur nature, je ne vois néanmoins pas en quoi elles puissent affaiblir le système sur lequel j'ai établi les réclamations de ces lignes, système qui a pour base le principe suivant, à savoir : que le gouvernement doit être prêt à payer comme n'importe quel particulier les services qu'il exige, et qu'il n'a pas d'autres droits de se servir de la voie des chemins de fer que ceux qu'a le public et qui régissent le commerce du pays.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. CUMBERLAND.

CHEMINS DE FER DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN, DE BUFFALO ET LAC HURON, ET D'OTTAWA ET PRESCOTT.

BUREAU DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

BUREAU DU DIRECTEUR GERANT,

QUEBEC, 8 mars 1863.

MONSIEUR.—En conformité de votre demande, me priant de vous faire part des réclamations des compagnies de chemin de fer de Montréal et Champlain, de Buffalo et Lac Huron et d'Ottawa et Prescott, j'ai l'honneur de vous informer que celles des compagnies de Buffalo et Lac Huron et d'Ottawa et Prescott sont les mêmes que celles de la compagnie du Grand Tronc, sauf que je ne demande pas plus que le tarif établi aux Etats-Unis pour les mêmes services et sur des lignes situées de la même manière, ainsi que je l'ai fait au sujet du Grand Tronc par suite de la sévérité exceptionnelle du climat, de l'arrangement des convois au gré du département des postes, sans s'inquiéter des besoins de la compagnie, ou de l'augmentation spéciale qu'exigerait la construction du pont Victoria. Sauf ces exceptions et en mettant de côté la première partie de mon mémoire, qui a trait aux procédés échangés entre le gouvernement et la compagnie du Grand Tronc, l'argumentation que j'y

développe s'applique avec une égale force aux réclamations des compagnies de Buffalo et Lac Huron et d'Ottawa et Prescott.

Au sujet de la compagnie de Montréal et Champlain, j'ai, en sus des raisons alléguées en faveur des deux dernières compagnies, à réclamer un taux additionnel par suite du fait que les malles traversent maintenant sur ce pont. Je vous rappellerai qu'avant la fusion de cette compagnie avec celle du Grand Tronc, les malles devaient être traversées en hiver dans des traîneaux, à partir du bureau de poste de Montréal jusqu'à St. Lambert, sur la rive sud du St. Laurent. L'usage du pont Victoria pour les trains de la compagnie de Champlain n'a donc pas seulement accru l'avantage de l'expédition des malles par cette voie, mais a diminué les frais de traverse en hiver pour le département.

Je devrai de même attirer l'attention sur le fait que jusqu'à la fin de 1864, il n'y a pas eu de char-poste sur la ligne de Montréal et Champlain; les sacs étaient simplement déposés dans les voitures de fret sans aucun moyen de distribuer les lettres sur la route.

La compagnie n'a jamais expédié de trains exclusivement pour satisfaire le département qui s'est toujours contenté de se servir des convois que la compagnie expédiait pour ses propres affaires.

Pendant assez longtemps la compagnie de Montréal et Champlain a été payée de ses services postaux entre Montréal et Rouse's Point au taux de \$14 environ par mille de chemin par année, le département n'ayant que l'usage des trains ordinaires de la compagnie, sans char-poste, et les sacs de la malle étant transportés dans les voitures de fret de la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

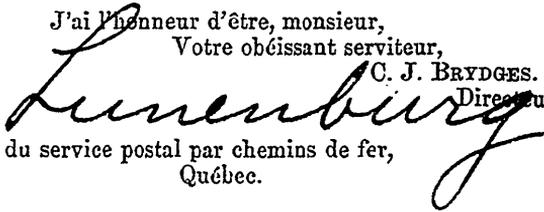
A l'honorable

WM. HUME BLAKE,
Président,

De la commission du service postal par chemins de fer,
Québec.

C. J. BRYDGES.

Directeur-Gérant.



CHEMIN DE FER DE STANSTEAD, SHEFFORD ET CHAMBLY.

SALLE DES SÉANCES DU CONSEIL LÉGISLATIF,
QUÉBEC, 6 février 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 ult. envoyée à Waterloo, Bas-Canada, me priant de transmettre aux commissaires du service postal par chemins de fer un mémoire écrit de la réclamation de cette compagnie au sujet du transport des malles.

Notre compagnie a transporté les malles depuis 1858 jusqu'à aujourd'hui, et pendant toute cette période nous avons approprié à l'usage exclusif des postes un compartiment spécial fourni de lumière, chauffé, etc. Comme ces services sont les mêmes que ceux de la compagnie du Grand Tronc, nous demandons d'être payés au taux de \$150 par mille durant toute cette période. Nous avons déjà reçu des paiements sur le pied de \$30 par mille, mais nous n'avons cessé un instant de protester de leur insuffisance.

Je prendrai la liberté d'ajouter que le tarif que nous demandons se trouve être le même que celui adopté par les États-Unis durant le même temps pour des lignes voisines de la nôtre et pour les mêmes services.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. B. FOSTER,

Secrétaire de la compagnie du chemin de fer de
Stanstead, Shefford et Chambly.

A l'honorable

WM. HUME BLAKE, Président,

De la commission du service postal par chemins de fer.

P. S.—Votre lettre du 24 ult., a d'abord été envoyée à Waterloo, H.-C., puis retournée à Waterloo, B.-C.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.
LONDON, H.C., 7 mars 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 et du 3 courant, et d'y répondre de la manière suivante. Cette compagnie n'a pas de mémoire de réclamation à envoyer, et laisse la chose entre les mains des commissaires. Je ferai néanmoins remarquer que depuis le commencement de l'exécution de notre contrat, il n'y a eu qu'un train de manqué; que le service a été fait à la satisfaction du département; que nos employés se chargent du soin des malles, les placent sous clé dans un compartiment approprié à cet effet, et que par conséquent le fardeau ou le poids des dites malles ne peut servir de règle pour apprécier ce service, attendu que les malles exigent toujours les mêmes soins et la même ponctualité qu'elles soient vides ou pleines.

En réponse à votre demande, à savoir: "si cette compagnie expédie que des trains mixtes ou si elle expédie également des trains de voyageurs," je dirai qu'à parler strictement nos trains ont plus du caractère de ceux de voyageurs que de trains mixtes. Notre train du matin est un convoi de voyageurs, celui de l'après-midi est un convoi mixte. Notre fret étant assez peu considérable n'occupe guère en moyenne plus de 3 voitures par train, et n'entraîne conséquemment pas de différences dans la durée de la marche, ainsi que vous pourrez le voir en consultant notre tableau de mouvement.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. BOWMAN
Sur. de la compagnie de L. et P. S.

North Cape Breton & Victoria

Au Président

De la commission du service postal par chemins de fer,
Québec.

EMBRANCHEMENT DE CHEMIN DE FER MONTRÉAL ET VERMONT.

SALLE DU CONSEIL LÉGISLATIF,
QUÉBEC, le 6 février 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que cette compagnie ayant su qu'une commission dont vous êtes président examinait en ce moment la question de la rémunération des services postaux, j'ai été chargé de vous transmettre la réclamation de la compagnie à ce sujet.

La compagnie a ouvert, il n'y a pas longtemps, une voie ferrée qui part de St. Jean et va rejoindre à la frontière, 25 milles de distance, le chemin de fer Vermont Central; le service public exigera le transport des malles sur ce chemin deux fois par jour en chaque sens, y compris les malles anglaises et américaines.

Dans ce but, nous avons des chars-poste fournis de lumière, etc., etc., et nous demandons pour ces services, qui sont les mêmes que ceux de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, sur une partie de son réseau, une rémunération basée sur \$200 par mille.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. H. MOORE,

Président de l'Emb. du chemin de fer

Montréal et Vermont.

A l'honorable

WM. HUME BLAKE, Président,

De la commission du service postal par chemins de fer,
Québec.

MÉMOIRE DE L'ASSISTANT MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES contenant certaines remarques présentées aux commissaires nommés pour étudier la question du tarif du service postal par chemins de fer, en réponse à un mémoire de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, daté à Montréal du 16 janvier 1865, et dont copie a été communiquée au maître-général des postes par M. Bydges.

Les quatorze premières pages de ce mémoire ne sont qu'une histoire de la construction et des embarras financiers du chemin de fer Grand Tronc, et qu'un exposé de certains autres faits tout-à-fait étrangers à la question soumise au département des postes, à savoir : *Quel doit être le taux équitable de paiement à fixer aux chemins de fer en Canada, (le Grand Tronc et les autres compagnies y comprises) pour le transport des malles par leurs trains ?*

Les tarifs ordinaires des administrations pour voyageurs, fret, articles d'*Express*, etc., transportés par leurs trains, ne donnent pas un moyen exact d'apprécier la partie qu'occupent les malles dans leur trafic général, attendu que ce genre de service diffère par certains côtés très-importants de celui des autres espèces de trafic, et exige par conséquent un tarif spécial.

Le département des postes et les administrations de chemin de fer ne se sont pas généralement accordés sur l'étendue de la différence par rapport aux prix à fixer comparés à ceux qui se trouvaient déjà établis pour les autres espèces de fret, et la compagnie du Grand Tronc a encore augmenté les difficultés en ce qui le regarde, en prétendant depuis quelques années, que ses trains de voyageurs sont expédiés à seule fin de transporter les malles.

La partie du mémoire de cette compagnie qui essaie d'établir l'obligation morale pour la province de veiller à l'exploitation profitable du chemin, — obligation qu'elle devrait remplir dans la rédaction du tarif des transports de la malle, — ne fait que répéter des arguments dont le rapport du maître-général des postes (l'honorable M. Mowat), en date du 12 août 1863, a fait ample justice.

Ce n'est donc qu'à la page 14 que le mémoire entreprend de discuter ce qu'il regarde comme devant être le montant payé à la compagnie du Grand Tronc pour le transport des malles.

Avant d'entrer dans les observations que le reste du mémoire peut suggérer, le sousigné croit devoir signaler certains points principaux et certaines questions de fait que l'on ne doit pas perdre de vue dans l'examen des avancés émis par le Grand Tronc et les autres voies ferrées à l'appui de leurs réclamations.

- 1° Il est reconnu comme principe par les autorités de chemin de fer en Angleterre et aux Etats-Unis que le taux à payer pour le transport des malles ne doit pas excéder ce que l'on peut raisonnablement exiger des particuliers pour de semblables services, tout en tenant compte de la demande du département des postes d'une réduction par suite de la permanence du service.
- 2° En parlant des taux maxima de 2, 3 ou 4 chelins sterling par train par mille, (\$300, \$400 à \$600 par mille de chemin de fer par année), payés à certains chemins de fer en Angleterre, il ne faut pas perdre de vue que ces taux regardent un train dont le contrôle exclusif appartient aux postes, en ce qui regarde les départs, les arrêts, etc., et le nombre de voitures. Sur les voies principales où se trouvent payés ces taux, on ne compte pas moins par chaque train de la malle, de 5 à 6 voitures complètes d'environ 24 pieds de long chaque, très bien installées, dans lesquelles sont employés de 6 à 12 commis de poste avec les gardiens. Ces trains sont expédiés à la plus grande vitesse possible, et il arrive souvent que les administrations n'ont droit que d'ajouter un certain nombre de voyageurs ou une certaine quantité de fret léger aux chars de la poste. Ces trains ne sont pas des convois ordinaires convertis en trains-poste, mais suivant l'expression des administrations de chemin de fer, sont des trains confiés aux postes entre les trains ordinaires de voyageurs et de fret général de la compagnie.
- 3° En parlant du taux maximum de \$300 par mille accordé par le congrès aux chemins de fer de 1ère classe des Etats-Unis pour le transport des malles, on doit avoir égard à la quantité énorme de malles transportées sur ces voies ferrées qui exige quelquefois un char entier et même davantage à sa disposition, c'est-à-dire que le service fait pour les postes pour \$300 par mille sur ces chemins de fer de première classe est, par rapport à l'espace pris par les malles, trois fois plus considérable que celui qui est fait pour les postes canadiennes par le Grand Tronc—

sans compter, en outre, que cette somme comprend le transport des malles entre le chemin de fer et tous les bureaux de poste situés à une certaine distance, ainsi que le service des bureaux aux termini des chemins.

Il n'a paru nécessaire d'attirer l'attention sur ces deux derniers points, attendu les fréquentes citations que fait le mémoire du Grand Tronc des prix maxima payés par les postes anglaises et américaines pour montrer l'insuffisance de ceux qu'on donne en Canada, et l'omission très importante qu'on y fait de la valeur comparative des services ainsi rémunérés, émission due, sans doute, à l'inadvertance.

Le soussigné va maintenant aborder par ordre les paragraphes de ce mémoire qui lui paraissent exiger des commentaires.

L'accroissement du bureau de poste canadien pendant les quatorze dernières années a été sans doute très remarquable, ainsi qu'on l'observe aux pages 15 et 16, et il n'y a pas de doute que l'introduction des chemins de fer ait contribué à cet accroissement, mais le mémoire oublie de parler de la diminution des frais de port de près de 70 pour cent qui a eu lieu dans la première partie de cette période, et de l'augmentation des affaires du département par la création de nouveaux bureaux, de chemins de la malle, etc., qui s'est faite sentir dans les premières années qui suivirent le transfert des postes du Canada du contrôle de l'Angleterre à celui de la province. Les principes qui dictèrent ces changements n'ont cessé d'être suivis jusqu'à ce jour et ont eu beaucoup plus d'influence sur la prospérité des affaires postales que l'établissement des chemins de fer. D'ailleurs, cette prospérité a été plus marquée pendant les deux années qui ont précédé la construction du Grand Tronc que dans celles qui l'ont suivie.

En outre, ces diverses considérations, quelque bonnes qu'elles puissent être, ne s'appliquent qu'à la valeur relative du transport des malles par chemin de fer *pour le bureau de poste*, et sont tout à fait étrangères à la simple question de savoir quel doit être le tarif auquel doit s'effectuer ce transport. Les affaires postales augmentent tous les ans en Angleterre pendant que le tarif du transport des malles par les voies ferrées diminue constamment.

Le mémoire, à la page 17, aborde l'examen des relations existant entre le bureau de poste et les chemins de fer en Angleterre.

Ce qu'on y dit du mode de règlement par arbitres des différends qui peuvent s'élever entre ces deux corps est correct :—On aurait dû cependant ajouter, afin de faire voir mieux les conclusions qu'on peut en tirer, que le département anglais peut envoyer ses malles par les trains ordinaires de voyageurs aux soins d'un de ses commis, avec le privilège d'échanger les malles à toutes les stations, en payant le tarif d'un voyageur de seconde classe, et avec la faculté de payer le surplus de pesanteur des malles sur un bagage ordinaire au tarif ordinaire : la possession de cette faculté limite, comme on le voit, l'application du mode d'arbitrage aux trains dont le département règle le départ et la marche, tel que décrit à la page 2 de ce mémoire.

Le représentant du Grand Tronc a été mal renseigné en disant que les taux de paiement postal aux compagnies de chemin de fer anglaises ont *augmenté* depuis 1854, tandis qu'ils n'ont cessé de diminuer, et sont aujourd'hui *plus bas* de beaucoup qu'en 1854.

Les rapports annuels des postes impériales au parlement donnent le chiffre de ces tarifs comme suit, savoir :

DANS LE ROYAUME-UNI.

	Année 1854.		Année 1862.	
	s.	d.	s.	d.
Maximum.....	4	10 stg.	4	1 stg.
Minimum	0	3/40 "	0	0 1/4 "
Moyenne	0	8 1/2 "	0	6 3/4 "

EN ANGLETERRE SEULEMENT.

	Année 1865.		Année 1862.	
	s.	d.	s.	d.
Maximum.....	4	10 stg.	3	2 3/4 stg.
Minimum	0	3/40 "	0	0 1/4 "
Moyenne	0	8 "	0	6 1/4 "

[3] Le mémoire choisit sur les tarifs anglais, celui de 2s. 4d. stg., par mille parcours (= \$355 par mille de chemin de fer par année pour un service quotidien dans les deux sens) qui est payé au chemin de fer de Londres et Birmingham,—et celui de 3s. stg. (= \$457 par mille de chemin de fer par année pour un service quotidien en chaque sens) payé au chemin de fer de York et Berwick, et celui de 2s. 3d. stg. (= \$342 par mille de chemin de fer par année pour un service quotidien en chaque sens,) au chemin de fer de Londres et Douvres, et les donne comme terme de comparaison pour celui qui devrait être payé au Grand Tronc. Pour donner, cependant, plus de poids à ces allusions, l'auteur aurait dû faire connaître la nature des services ainsi rétribués, et alors, on aurait vu que ces voies ferrées se trouvant à former les artères principales du service postal, leurs trains tombent dans la catégorie indiquée à la page 3 de ces remarques, qui sont sous le contrôle absolu du département, et donnent un service dont l'importance ne saurait être comparée à celui du Grand Tronc.

Le mémoire prétend que le trafic de ces grands réseaux anglais étant très considérables, et les convois de voyageurs étant expédiés à toute heure du jour et de la nuit, il s'ensuit que ces prix sont relativement bas et qu'à cause de leur exploitation florissante ces chemins de fer peuvent ainsi fournir un train aux postes pour peu. Mais cette argumentation ne tient pas compte du fait que les chemins de fer anglais prétendent de leur côté que, là où le trafic est considérable et exige l'expédition constante de trains, ils ont droit de demander un taux de paiement relativement *plus élevé* pour accorder ainsi aux postes la faculté de contrôler les départs et la marche des trains de la maille, que si leur trafic était moindre, sans doute à cause des inconvénients plus grands que peut en éprouver leur trafic général dans un cas que dans l'autre.

Trois choses ont retenu dans l'appréciation du tarif postal d'un chemin de fer anglais, savoir :

- 1° Le coût réel du service à l'administration.
- 2° Le profit à ajouter à ce coût réel.
- 3° La compensation à laquelle a droit l'administration pour laisser au département des postes le droit de contrôler le départ et la marche des trains, etc., là où de telles stipulations existent.

Il paraît être admis par les administrations de chemins de fer de même que par celles des postes, que la considération des deux premiers points n'offre que peu de difficultés, vu qu'ils embrassent tous les éléments du service lorsqu'on se sert des trains ordinaires. Ceci, d'ailleurs, se trouve corroboré par un passage d'un rapport de comité de la chambre des communes de 1854, qui dit :—“ Il ne se présente aucun obstacle dans la fixation du prix à donner par les postes pour les malles qui sont transportées par un des trains ordinaires de voyageurs ; ”—aussi, est-ce sur le *dernier point* que les différends ont eu lieu entre l'administration des postes et celle des chemins de fer, c'est-à-dire sur le prix du droit de contrôle des départs, etc., d'un train, et qu'il y a eu lieu de recourir à la voie de l'arbitrage, dont les décisions ont souvent été des plus contraires. En effet, on doit s'attendre à ce que l'estimation de la valeur d'un droit étranger dans l'administration d'un chemin de fer anglais de première importance puisse varier de temps en temps, ou suivant le jugement de personnes différentes.

Le dernier paragraphe de la page 17 semblerait donner à croire que le Grand Tronc n'expédie ses convois de voyageurs que pour transporter les malles, sans quoi, cette expédition cesserait tout-à-fait, n'étant pas nécessitée par le trafic du chemin ; or, les postes ignorent qu'il en soit ainsi et ne peuvent découvrir sur les tableaux de la compagnie à quel train il est fait allusion.

Lorsqu'en septembre, octobre et novembre 1862, le maître-général des postes d'alors (l'honorable M. Foley), dans la persuasion où le public en était que les trains du Grand Tronc étaient combinés dans le seul but de faire tort à la correspondance publique et de forcer la main par là aux postes, demanda à la compagnie de modifier ses arrangements de trains afin d'empêcher les retards sérieux auxquels les malles se trouvaient ainsi exposées, il lui fut répondu que la compagnie réglait l'ordre et la marche de ses trains pour la plus grande facilité de son trafic, et sa demande fut repoussée.

Or, à cette époque la compagnie expédiait autant de trains de voyageurs qu'aujourd'hui, et il est par conséquent difficile de comprendre comment dans ces circonstances et en face des déclarations réitérées du Grand Tronc que ses trains étaient réglés d'après les besoins

de son trafic et non ceux des postes, la compagnie peut aujourd'hui prétendre qu'elle avait des trains supplémentaires pour la seule convenance du service postal.

On parle, à la page 18, des paiements des chemins de fer irlandais, et du fait que la moyenne des taux établis est plus élevée qu'en Angleterre, puis on prend une certaine partie de ces taux les plus élevés et on les compare à ceux du Grand Tronc : mais, ici comme pour les chemins de fer anglais, on a omis de dire que ces chemins de fer ainsi rétribués donnaient aux postes des trains dont celles-ci avaient le contrôle absolu.*

Pour les malles envoyées en Irlande par les trains ordinaires, le tarif est assez modéré ; il n'est, par exemple, que de 4 centins par mille parcouru pour une malle quotidienne entre Dublin et Galway.

[4] Quant au parallèle tiré entre les ponts Victoria et Menai, et au fait que les postes anglaises subventionnent largement la compagnie de Chester et Holyhead, à laquelle ce dernier pont appartient, il est à remarquer que l'administration des postes retranche cette subvention du service postal, " parce qu'il n'y en a qu'une partie qui peut être considérée " comme paiement pour ce service ; la balance était une espèce d'octroi impérial pour " accroître les communications avec l'Irlande."

Le mémoire du Grand Tronc passe ensuite à l'examen du tarif payé aux chemins de fer par le gouvernement des Etats-Unis pour service postal.

Le service postal effectué par les chemins de fer américains a beaucoup plus d'analogie avec celui des chemins de fer canadiens que le service des compagnies anglaises, et on pourrait s'attendre à ce que le tarif américain serait un mode avantageux de régler celui qui devrait être adopté ici : aussi, me paraît-il nécessaire d'examiner avec soin ce qu'on dit du tarif postal des Etats-Unis, et de préciser la valeur relative des services des chemins de fer américains et canadiens, en particulier du Grand Tronc, par rapport à leur tarif respectif.

Ainsi que l'observe l'hon. M. Mowat, à la page 58 de son rapport, il existe un tel manque d'uniformité dans les prix payés aux chemins de fer américains pour des services de même genre en apparence, et les maîtres de poste des Etats-Unis ont été souvent réprimandés que leur loi était défectueuse en ce qu'elle laissait les chemins de fer américains libres de transporter ou de refuser les malles, ce qui forçait quelque fois les autorités d'accorder en plusieurs cas des prix exorbitants, qu'il est très difficile de tirer les conclusions exactes des tarifs et des services postaux des chemins de fer américains. On sait assez bien ce que les services sont dans chaque cas et les tarifs auxquels ils s'effectuent ; mais, malheureusement, l'absence d'uniformité dans leurs relations empêche de pouvoir établir aucune comparaison entre le système américain et celui du Canada.

Le mémoire du Grand Tronc observe que l'acte du congrès indique au maître-général des postes de diviser les voies ferrées en trois classes et de ne pas donner plus de \$300 par mille par année, pour le transport des malles à la première classe, \$100 par mille à la 2e classe, et \$50 par mille à la 3e classe ; puis, il poursuit en disant qu'il est évident que cette division doit être faite suivant l'importance de la voie ferrée par rapport au pays qu'elle traverse. Or, cet avancé est mal fondé, car l'acte du congrès donne les termes qui doivent guider le maître-général des postes dans la classification, comme suit : *cette division en classes se fera suivant le volume des malles, la vitesse de leur transmission et l'importance du service*, c'est-à-dire en proportion de la quantité et de la valeur du service accompli par l'administration du chemin de fer.

On trouve encore répétée ici l'étrange assertion dont le Grand Tronc a déjà fait usage dans ses mémoires, à savoir : que le tarif américain de paiement pour la première classe des chemins de fer des Etats-Unis, s'applique à un service quotidien pourvu d'un char de distribution, et que dans le cas où les malles seraient transportées par un autre convoi, ce détail importe peu et n'affecte pas le tarif. Cet avancé est exprimé avec encore plus d'emphase à la page 23 ; on y lit :—" Il a déjà été dit qu'aux Etats-Unis les malles de distribution sont transportées par un convoi qui arrête à toutes les stations et qui est pourvu d'un char approprié à cette distribution, que c'est là le seul char de distribution qu'on trouve sur les chemins de fer américains, qu'il n'est expédié qu'une fois en chaque sens par jour, et que c'est pour rétribuer ce service que le tarif a été adopté."

(*) Le capitaine Huish, gérant du réseau de Londres et Nord-Ouest, dit que ce tarif élevé des chemins de fer irlandais est dû aux trains de nuit, que ces derniers expédient pour les malles et qu'ils n'expédieraient pas autrement. Sur le Grand Tronc, la voie reste couverte la nuit pour les trains de fret.

Il est évident que la compagnie du Grand Tronc ne s'est pas aperçue que c'était tout le contraire qui était la vérité.

En effet, ce train arrête à toutes les stations et transporte les malles pour les petits villages disséminés sur la route, ce qui constitue une partie comparativement peu importante du service des grands réseaux auxquels le Grand Tronc veut s'égaliser; ce train est toujours à petite vitesse et les malles principales qui passent par cette voie sont nécessairement expédiées par des trains à grande vitesse. C'est ainsi que des malles de Buffalo transportées par le *New-York Central*, un dixième environ, prend les trains à petite vitesse: d'où il faudrait conclure que les neuf autres dixièmes doivent être tenus pour si peu de chose dans le service qu'il est inutile de les payer! Bien plus, ce qui est vrai du *New-York Central*, l'est également de toutes les autres grandes lignes de voie ferrée.

Sur un chemin de fer local ou de second ordre, le train qui distribue la malle sur sa route, sera probablement le principal service postal du jour, et en plusieurs cas le seul même, attendu qu'on pourra expédier toute autre malle avec celles de distribution. D'un autre côté, lorsque des malles à parcours direct sont expédiées par un second train quotidien d'un chemin de fer de cette classe, cette expédition ne saurait avoir la même importance relative au service de route que celle qui se fait sur les grands réseaux.

Le département des postes n'exerce aucun contrôle sur les chemins de fer et se sert des trains ordinaires, en prenant autant de services qu'il lui en faut parmi les trains réguliers des chemins de fer.

[5] Quelque soit le nombre de services que le département des postes des Etats-Unis demande d'un chemin de fer, il stipule qu'il sera fait un service quotidien en chaque sens pour les stations intermédiaires et cette distribution s'accomplit d'ordinaire sous la surveillance du commis de poste voyageant sur le train. C'est tout simplement une distribution de malles et non du triage de lettres comme en Canada.

Le maître-général des postes aux Etats-Unis dit, dans son rapport au congrès du mois de décembre 1857, qu'il se propose d'accroître le nombre des commis voyageant avec les malles, parce que les comptes des sacs de la malle ne sont pas tenus avec le soin nécessaire sur quelques-unes des principales lignes de l'ouest, ajoutant que "la chose est due surtout à la plus grande quantité de ce qu'on appelle malles à transport direct qui est expédiée par les convois exprès en charge des préposés aux bagages et non des commis du département. Ceux-ci voyagent sur les autres trains afin de faire le service des nombreux bureaux de poste intermédiaires où n'arrête pas l'express d'ordinaire; or, on a cru qu'il était inutile de payer des commis pour remplir cette tâche, les administrations de chemins de fer étant rétribuées pour ce service, ainsi qu'il est expressément arrêté dans tous leurs contrats. Ce raisonnement est incontestable, mais l'expérience a démontré qu'on ne saurait obliger les administrations à nommer des personnes qui seraient spécialement chargées de prendre soin des malles:—c'est pourquoi, il ne nous reste pas d'autre alternative d'accroître le chiffre des commis de poste sur toutes les grandes routes sur lesquelles les malles sont aujourd'hui acheminées sans eux."

"A part les routes de l'ouest dont il vient d'être question, il s'en trouve nombre d'autres dans la même catégorie, telles, par exemple, que celles de Philadelphie, Baltimore et l'Ouest, dont les malles sont confiées aux soins nominaux des commis de bagage."

Cet extrait vient à l'appui de l'esquisse rapide que l'on a donnée des principaux caractères du transport des malles par voie ferrée aux Etats-Unis.

Le département américain des postes commença l'été dernier à donner ses malles principales des chemins de fer le bénéfice du système de triage, etc., durant leur acheminement, tel que pratiqué en Canada (et deux commis canadiens furent même envoyés aux Etats-Unis pour montrer le système);—ce qui fait que maintenant toutes les malles à parcours direct entre Washington et New-York, qui étaient expédiées autrefois sans être ouvertes, le sont aujourd'hui dans un char de 47 pieds de long, approprié aux besoins d'un bureau de poste et portant 8 commis, qui ouvrent les sacs à parcours direct et préparent la correspondance durant le voyage. Ce service est tout-à-fait distinct de celui de distribution locale sur lequel le Grand Tronc insiste tant.

On voit dans le rapport des postes au congrès pour 1863 (le second qu'ait ce département), que sur tous les chemins de fer américains recevant une subvention pour le service postal et qui embrassent 22,152 milles de chemin, il n'y en a que six d'une longueur totale de 533 milles qui reçoivent le maximum de \$300 par mille par-année, ou davantage, savoir :

Chemin de fer.	Milles.	No. de services	Tarif de paiement annuel
		quotidiens en chaque sens.	par mille de chemin de fer.
Boston à Worcester.....	46	3	\$300
New York à New Haven...	76	{ une fois en chaque sens le dimanche. }	375
New York à Philadelphie.	90			3 et do	375
Philadelphie à Baltimore..	102	3 et do	300
Baltimore à Washington...	40	4 et deux fois do	300
Baltimore à Wheeling.....	179	3 et une fois	300

—533

On observera que deux chemins de fer seulement sont payés à un taux excédant \$300, et que cet excédant est de 25 pour cent sur ce montant.

Il semblerait, d'après la teneur des remarques du mémoire sur le cas de cet excédant de \$300, que la compagnie du Grand Tronc n'a pas tenu compte que l'acte du congrès qui établit cette échelle de \$300, de \$100 et de \$50 par mille par année, autorise en même temps le maître-général des postes à ajouter 25 pour cent à ces taux pour les services de nuit.

Il m'a paru nécessaire de consacrer quelques pages à faire connaître la nature du service postal sur les chemins de fer américains, sur les grands réseaux en particulier, parce que l'assertion erronée que le service ne se fait que le jour, tel que le prétend le mémoire du Grand Tronc, semblerait donner à conclure que le Grand Tronc, afin d'établir ses droits à demander le même tarif que les principaux chemins de fer américains, n'est pas obligé pour cela de prouver qu'il fait plus pour le département canadien des postes que ce simple service de jour, et que le reste du service fait par les chemins de fer américains en sus de ce service régulier de jour, ainsi que le prétend le Grand Tronc, n'étant pas compté dans le service rendu par le bureau de poste américain, ne doit pas entrer en considération dans la question des services comparés du Grand Tronc et des principaux réseaux américains. On peut se convaincre davantage de la fausseté de ce raisonnement par le fait que ce surplus de 25 pour cent payé au chemin de fer de New York et de Philadelphie, par exemple, n'est pas du tout en considération du service de route, mais bien pour le transport la nuit par un train exprès, [G] de ce que l'on appelle la grande malle directe entre ces deux villes :—ainsi donc, d'après la théorie du Grand Tronc, ce surplus de \$75 par mille par année est le prix de *certaines changements dans la façon d'accomplir un service particulier*, lequel service n'a pas été considéré par lui-même assez important pour entrer dans la question du paiement en ce qui regarde le tarif régulier.

On trouvera dans le rapport de l'honorable M. Mowat une étude approfondie des taux de paiement des chemins de fer américains et des rapports que ces taux semblent avoir avec la question d'un tarif postal pour le Grand Tronc.

Le mémoire examiné à la page 22, les divers ordres en conseil passés au sujet des paiements du service postal et les arrangements faits par le département des postes sur cette question. Il constate que la première partie de la ligne du Grand Tronc mise en opération fut celle de Montréal à Island Pond correspondant à cet endroit avec le chemin de fer de Portland, que ce dernier chemin transportait les malles des États-Unis une fois en chaque sens et de jour, et qu'il recevait pour ce service—

- (1.) “ \$110 par mille de chemin de fer par année,—que le 7 août 1853, le maître-
- (2.) “ général des postes était présent et opinant, il fut passé une résolution par le bureau du Grand Tronc, convenant de transporter les malles sur la section de Island Pond au même taux par mille,—\$110, que celui payé par le gouvernement américain au prolongement du chemin à Portland.
- (3.) “ Il n'y avait alors qu'un train en chaque sens et de jour, sans aucune appropriation pour la distribution des lettres; les sacs étaient reçus et remis aux plates-formes des stations.
- (4.) “ Cet arrangement fut regardé pour les deux parties comme purement d'essai et provisoire, en ce qu'il avait lieu par une partie de la ligne sur laquelle les malles acheminées étaient loin d'être considérables, et eu égard à celui qui devrait être fait lorsque tout le réseau serait complété.

- (5.) " Cet arrangement provisoire fut adopté par le département des postes, et les paiements jusqu'en septembre 1858 se firent régulièrement au taux de \$110 par mille; la compagnie présentait régulièrement ses comptes à ce taux et était régulièrement payée.
- (6.) " En septembre 1858, il paraît aujourd'hui que le maître-général des postes d'alors fit un rapport au conseil, conseillant une modification dans les taux de paiement, sans toutefois en communiquer avec la compagnie ni entrer dans l'exposé des
- (7.) " raisons qui l'avaient induit à proposer de tels changements. La compagnie ne reçut d'avis de ce rapport ou de l'ordre en conseil que quelques années plus
- (8.) " tard, et continua de présenter ses comptes au département des postes jusqu'au milieu de 1861, au taux de \$110 par mille, dans l'ignorance où elle était de la passation du dit ordre."

Il me semble nécessaire de citer au long cette partie du mémoire parce qu'elle contient des conclusions d'une certaine importance et plusieurs erreurs qui doivent être corrigées, erreurs d'une nature telle que l'auteur du mémoire aurait pu les éviter s'il eut été dans l'administration du Grand Tronc dans ses commencements, mais qui n'en sont pas moins des obstacles à une entente des relations entre le département des postes et le chemin de fer, dont il y est question.

Il y a des preuves par écrit dans la plupart de ces cas; dans les autres, le soussigné n'a que son expérience personnelle comme chef permanent du département à cette époque.

Afin d'éviter les répétitions, les erreurs à corriger dans l'extrait ci-dessus ont été numérotées 1, 2, 3, etc., c'est dans cet ordre que je vais en parler.

- (1.) Le rapport du bureau de poste des Etats-Unis au congrès pour 1853, dit que le tarif accordé au chemin de fer de Island Pond à Portland, pour l'année expirée le 31 décembre 1852, est de \$100 par mille par an, et non pas de \$110, ainsi que l'affirme le mémoire du Grand Tronc. Le même tarif se continue pour 1854 et 1855. Le même rapport ajoute que le service se faisait deux fois par jour sur les 48 milles du chemin ouvert en 1853 de même que dans les années suivantes.*
- (2.) Le maître-général des postes y donna son assentiment, en autant que sa présence comme directeur de chemin de fer à une assemblée de chemin de fer peut signifier un assentiment. Ne pourrait-on pas dire au contraire que cette présence n'a pu avoir plus de portée, en ce qui regarde la connaissance de ce qui s'y est fait, que n'en a eue, ainsi que le mentionne l'un des documents du Grand Tronc, la présence du président de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, comme membre de l'exécutif, lorsque l'ordre en conseil de septembre 1858 fut passé, et dont cependant le Grand Tronc se plaint de nouveau ici de n'avoir pas eu connaissance.
- (3.) On prétend que le Grand Tronc ne dépêchait qu'un train par jour sur la section de Montréal et Island Pond, sans char de distribution:—or, le fait est que l'on dépêchait deux trains par jour à cette époque de Montréal à Portland, l'un à 7h. A. M., et l'autre à 3h. P. M., et le rapport de l'inspecteur des bureaux de poste du 10 août 1853, établit qu'il avait été notifié par le Grand Tronc que les chars de distribution étaient à la disposition du département, et [7] qu'ils seraient prêts à recevoir les commis qu'on y enverrait, c'est-à-dire depuis le 12 août 1853.
- (4.) Il n'y a eu aucune admission possible de la part du département, car ce dernier n'apprit le contenu de la minute du Grand Tronc du 7 août 1853, que quelques années après; et lors des discussions qui eurent lieu après que ce fait fut connu, l'administration du Grand Tronc se montra disposée à admettre que le tarif de \$110 par mille s'appliquait plutôt au chemin ouvert sur tout son parcours qu'aux tronçons de ce même chemin.
- (5.) Ce prétendu arrangement n'a été en aucune façon adopté par le département des postes, pas plus que ce dernier n'a reconnu ni payé \$110 par mille à aucune époque antérieure au mois de septembre 1858. Le Grand Tronc a présenté ses comp-

(*) Comme cette argumentation tend à établir que ce taux de \$100 par mille s'appliquait à l'expédition d'un seul train par jour, il est bon de noter que dans le compte trimestriel du Grand Tronc pour le quartier expiré le 5 octobre 1861, la section de la Rivière-du-Loup, de 126 milles, et sur laquelle il n'y a qu'un train par jour, est portée à \$55 par mille,—d'où l'on peut conclure que jusqu'à cette date le Grand Tronc considérait le tarif de \$110 par mille comme rémunérant deux services par jour.

tes trimestriels à \$110 par mille, sans parler de la minute du mois d'août 1853, ni du marché prétendu en aucune façon; mais le bureau de poste tout d'abord refusa de reconnaître une demande aussi élevée et de baser ses paiements sur ce tarif; tous les paiements ont été faits depuis à titre d'avances à compte du service des malles par sommes rondes sans taux spécifique (l'époque étant antérieure à l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 qui établit pour la première fois le tarif postal des chemins de fer d'après le statut.) Le département des postes en faisant ces avances a toujours eu cependant en vue un certain taux assez rapproché de celui de \$70 par mille, qui fut plus tard accordé par l'ordre en conseil de septembre 1858.

- (6.) Les taux déterminés par l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 ne se rapportent pas au Grand Tronc en particulier; l'ordre fixait un tarif général pour acquitter le service postal effectué par les chemins de fer du Canada, et n'était que l'exécution d'un devoir imposé par le statut au le gouverneur en conseil.
- (7.) Très peu de temps après, le département communiqua à la compagnie du Grand Tronc le fait de l'ordre en conseil qui venait d'être passé. Ainsi qu'il a été dit, le président de la compagnie était partie à cet ordre. Cet ordre fut en outre publié dans le rapport officiel du département de 1858, et réimprimé dans les documents publiés par la législature, et plus d'un millier de copies en fut répandu dans la province. Cependant, pour une raison qu'on ne sait pas, le département n'a jamais communiqué officiellement cet ordre à la compagnie.
- (8.) La compagnie a continué de présenter ses comptes à \$110 par mille après le mois de septembre 1858, comme aussi le département a continué de refuser de les solder, ne donnant crédit à la première que de \$70 par mille suivant le tarif de l'ordre en conseil.

En décembre 1860, le gouvernement après avoir examiné ce qui s'était passé à ce sujet, donna instruction au département de rendre l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 obligatoire depuis la date de sa passation, de se désister en tout état de cause du droit de s'objecter au tarif de \$110 par mille pour l'époque antérieure à cette date, et de créditer le Grand Tronc de la différence entre le produit de la somme totale à \$110 par mille jusqu'en septembre 1858 et la somme totale payée effectivement jusque là par le département.

[Copie.]

LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL DU CANADA

Doit à la Compagnie du Chemin de Fer GRAND TRONC

Pour le transport des malles de Sa Majesté, pendant le quartier échu le 5 octobre 1861, à \$110.00 par mille par année.

	Milles.		\$	cts.
Montant de compte reporté			263,916	2½
Entre Montréal et la frontière	128		3,520	.....
do la Pointe Lévis et Richmond.....	96		2,640	.....
do Montréal et Toronto.....	333		9,157	50
do Toronto et London.....	121		3,327	50
do Ste. Marie et Sarnia.....	70		1,925	.....
do la Rivière-du-Loup et la Pointe Lévis.....	126	à \$55	1,732	50
do do do porté dans le der- nier compte à la Chaudière, 8 milles seule- ment, du 15 déc. 1860 au 5 juillet 1861. }	8	à \$55	247	30
Service spécial tel que détaillé au compte ci-annexé			6,362	85
			202,828	67½

(Signé,)

J. HARDMAN,
Auditeur des comptes.

C'est ce qui fut fait et expliqué au Grand Tronc. Le tarif de l'ordre en conseil pour l'époque à partir de septembre 1858, fut maintenu, et la compagnie du Grand Tronc fut avertie qu'il en serait ainsi, quoiqu'elle n'ait cessé de présenter ses comptes à \$110 par mille jusqu'au 5 octobre 1861 (sauf le quartier de juillet 1861), où elle cessa tout-à-fait de les présenter.

Le mémoire de la compagnie contient probablement une erreur typographique, car il porte à 800 milles la distance entre Québec et Sarnia, tandis que les tableaux de la compagnie elle-même ne la portent qu'à environ 674 milles.

L'argument tiré de la longueur du parcours du Grand Tronc comparé à celui des lignes américaines a peu de force, car le bureau de poste des Etats-Unis obtient un service de malle de nuit de ses principales branches de chemin de fer.

Il se peut que le Grand Tronc soit un chemin de fer soumis à une seule administration plus long qu'aucun autre chemin de fer américain; mais les administrations américaines combinent leurs expéditions de trains de telle sorte qu'elles établissent entr'elles une correspondance continue et régulière, ce qui fait que le résultat est le même. Par exemple, le département des postes des Etats-Unis peut expédier de Washington à Buffalo une malle continue, ce qui donne une distance de 678 milles, à peu près la même que de Québec à Sarnia, et peut de même l'acheminer de Buffalo à Chicago, sur 500 autres milles.

Il ne saurait y avoir de différence d'opinion sur l'importance d'une correspondance de trains, au moins sur la section du chemin de fer Grand Tronc comprise entre Québec, Montréal et Toronto.

Le Grand Tronc possède incontestablement le droit de prononcer *ex-cathedra* sur ce qui convient le mieux à la disposition la plus profitable pour lui de ses trains; néanmoins, je rappellerai, au sujet des preuves citées à l'appui de cette assertion, que la compagnie a publié des documents où elle déclare que la disposition de ses trains à parcourir suivi a produit de plus fortes recettes et entraîné moins de fret que lorsque l'arrangement des trains se faisait d'après le principe invoqué par le mémoire, c'est-à-dire, de jour seulement, et avec des solutions de continuité à différents endroits.

Quant au dernier paragraphe de la page 24, il est vrai que sans chercher à imposer ses volontés à la compagnie (sauf les cas ci-dessous,) le département a toujours cru de son devoir envers le public de faire des représentations au Grand Tronc lorsque la disposition de la marche de ses trains semblait être calculée de façon à nuire à la correspondance, et

*EXTRAIT DU RAPPORT SEMESTRIEL DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC, POUR LES SIX MOIS ECHUS LE 31 DECEMBRE 1864.

	SEMESTRE DE DECEMBRE 1862.	SEMESTRE DE DECEMBRE 1863.
	Epoque à laquelle la compagnie prétendait que la disposition de ses trains avait pour but de favoriser son trafic et non le département des postes.	Trains de voyageurs expédiés tels qu'ils le sont aujourd'hui, et, au dire du Grand Tronc, expressément pour le service postal et non pour satisfaire aux besoins du trafic.
Parcours, milles.....	1,090	1,090
Nombre de voyageurs.....	453,926	529,723
Recettes des voyageurs.....	£127,180	£170,484
Recettes totales.....	£439,361	£477,838
Frais totaux.....	£332,563	£312,110
Proportion de frais ordinaires d'exploitation.....	59,768 pour cent.	57,756 pour cent.

Le rapport ajoute qu'en comparant l'année 1863 avec 1862, "les recettes des voyageurs montrent d'un autre côté une augmentation très satisfaisante." Le fait est que les trains de fret, que l'on ne reproche pas au département d'avoir dérangés, donnèrent moins de recettes, tandis que ceux des voyageurs que le mémoire reproche au département d'avoir presque ruiné pour répondre à ses besoins, produisirent dans cette état de ruine "une augmentation très-satisfaisante" dans les recettes et les profits du trafic de la compagnie.

surtout quand, moyennant de légères concessions ou modifications, ainsi que la chose a eu lieu plusieurs fois, il eut été facile de remédier au mal.

Chaque fois que dans les changements incessants de l'arrangement des trains du Grand Tronc qui ont eu lieu depuis 6 ou 7 ans (changements dont le département n'a jamais eu connaissance qu'après coup), l'expédition des trains se faisait à des heures assez commodes pour le transport des malles, le département l'a toujours acceptée en silence.

Il n'est que juste pour le gérant du Grand Tronc d'ajouter que jamais la transmission des malles s'est faite avec plus de régularité que durant les derniers 18 mois avec les arrangements existants.

Je ne crois pas à propos de rappeler ici les irrégularités de peu d'importance, telles que l'absence d'arrangements suffisants dans les chars pour les malles, etc., parce que je suis persuadé que ses irrégularités sont dues plutôt au manque de moyens à la disposition du gérant qu'à son peu de désir de mettre le service sur un pied convenable.

Les citations faites dans les pages 25, 26 et 27 de communications du département du bureau de poste, en date du 16 septembre, du 28 novembre et du 11 décembre 1862, [9] se plaignant de la mauvaise disposition des trains à cette époque et demandant des changements,—citations faites dans le but de prouver le contrôle que le département exerçait sur les trains,—pourraient avoir quelque force, si le mémoire avait pu établir que ces demandes du maître-général des postes avaient été agréées. Au contraire, il est avéré que la réponse de la compagnie du Grand Tronc à ces requêtes fut que la disposition des trains se réglait à la propre convenance et non pour satisfaire les désirs du bureau de poste, mais que cependant elle consentirait à ce qu'on lui demandait pourvu que le département donnât son assentiment au tarif réclamé par elle. Les trains continuèrent de marcher durant tout l'automne et l'hiver aux heures qui avaient soulevé les objections du département.

Ce passage suffit pour prouver la fausseté de l'allégation que les trains du Grand Tronc étaient expédiés de façon à satisfaire les besoins du bureau de poste.

Il est difficile de faire rapporter l'arrangement des trains effectué le 18 mai 1863, dont il est question à la page 8 du mémoire, avec les espérances que fit naître le bill d'arbitrage, lorsque ce bill à raison de la défaveur avec laquelle il fut accueilli par la législature, ne dépassa pas sa première lecture qui eut lieu le 18 mars, et la session se termina le 12 mai 1863.

Les deux trains dont il est ici question n'avaient de parcours continu que jusqu'à Montréal seulement; la correspondance de l'un de ces trains se faisait à Richmond avec un train de fret, et n'avait pas lieu pour l'autre jusqu'à Québec.

Depuis cette époque, néanmoins, certaines modifications faites à propos donnent à Québec un train de voyageurs à parcours non interrompu avec ceux de l'ouest depuis Toronto.

Le mémoire insiste de nouveau à dire que l'expédition des trains ordinaires se règle à la demande du département des postes; j'ai déjà fait ample justice de cette assertion erronée.

L'observation faite à la page 29, sur la présence des commis du département dans les chars-poste, se trouve contredite par la lettre de M. Brydges, du 17 octobre 1862, qui dit que cette partie d'un char se trouvant à la disposition du département, il importait peu à la compagnie l'usage qu'on en faisait. Le risque de responsabilité en cas d'accidents aux commis de poste est si peu de chose que je doute qu'il s'élève à \$100 en 10 ans.

Ceci est de peu de conséquence; car, lorsque le rapport du département de 1857 fit connaître le nombre des 40 commis de poste alors employés sur les chemins de fer, ce chiffre comprenait les commis de poste voyageant sur tous les chemins de fer, dont 28 environ sur le Grand Tronc. Néanmoins, il est digne de remarque d'un bout à l'autre du mémoire, que l'auteur prend toutes les statistiques de chemin de fer données par le département comme entièrement applicables au Grand Tronc, et semble ignorer l'existence d'autres voies ferrées en Canada: ainsi, lorsque le maître-général des postes parle des 9/10 de la correspondance comme transmise par les chemins de fer, il ne veut pas dire, comme le prétend le Grand Tronc, que c'est là la proportion de ce dernier, puisqu'elle ne peut s'élever à pas plus de la moitié de ce chiffre environ.

Quant aux passes annuelles, elles sont nécessaires aux inspecteurs pour leur permettre de surveiller le service postal des chemins de fer, et il semble que la permission qui leur est donnée d'occuper toute autre place que celle à laquelle ils ont droit dans les chars-poste est

une question de pure politesse dont on pourrait tout aussi bien ne pas parler. Les trois autres passes sont de faveur, et je puis affirmer que sur ces trois, deux n'ont pas servi une seule fois durant les cinq dernières années.

Le département ne demande pas d'autres voyages gratuits dans les chemins de fer pour ses commis que ceux qu'il fait faire dans les chars-poste, et alors c'est un droit dont il jouit : mais jamais je n'ai demandé ni donné pour le département aucune autre passe, par suite de la ferme résolution où j'étais de me mettre en garde contre les réclamations que l'on ne manquerait pas d'élever dans la suite du genre de celles-ci. Il se peut néanmoins, qu'aux stations intermédiaires la chose ait eu lieu quelquefois entre les officiers de la compagnie et du département, mais ça été une politesse faite aux seconds par les premiers et rien autre chose.

Les observations du dernier paragraphe de la page 29 qui se continuent à la page 30, 31 et 32, abordent enfin la question en litige, qui est de déterminer "quelle est la valeur de l'espace occupé dans un char par le service de la malle-poste."

J'aurais assurément préféré ne rien dire du mémoire du Grand Tronc jusque là ; mais il m'a semblé que je ne pouvais me permettre de passer sous silence certains allégués qu'on voulait rapporter à la question ou établir comme faits et qui néanmoins se trouvent être autant d'inexactitudes. Je n'ai aucun doute que ce ne soient là des erreurs échappées à l'auteur par pure inadvertance ; mais, d'un autre côté, il me semble que c'eût été les reconnaître comme vérités de la part du département que de n'en pas parler du tout.

Les chiffres donnés par l'auteur du mémoire au sujet du trafic de voyageur, de fret et d'express sur un chemin de fer me paraissent très exagérés. En effet, il semble prétendre que le tarif des voyageurs donnait \$451 par mille de chemin de fer par année comme mesure du loyer d'un tiers de char pour un service postal de deux fois par jour si on le comparait avec le tarif du fret que donne \$451 par mille et avec les taux payés par les compagnies d'express aux chemins de *New-York Central* et *Michigan Central*, à savoir : \$274 par mille au premier et \$220 par mille au second.

[10] Quant à ce qui regarde la comparaison du tarif de voyageur, de fret et d'express avec celui du service postal, la question a été tellement bien vidée par l'honorable M. Mowat dans son rapport de 1863 que ce que je pourrais dire n'y ajouterait rien.

Je me permettrai, cependant, d'observer que si le Grand Tronc avait pu réellement expédier deux trains de voyageurs par jour aux recettes indiquées par les taux donnés dans son mémoire, il aurait pu se dispenser de faire autre chose et devenir l'une des exploitations les plus profitables qu'il y ait sur ce continent.

Les allégués du Grand Tronc au sujet des trains de voyageurs, ont toujours été assez vagues sur le tarif qu'il faudrait fixer pour leur faire donner une recette raisonnable ; il est bien vrai qu'il en a mentionné la recette réelle à 75 centins par mille parcouru, mais on ne sait trop si ce chiffre doit s'entendre des trains exclusivement de voyageurs ou à des trains mixtes et de fret. Il me semble, cependant, qu'il n'y aurait rien de plus facile à une administration de chemin de fer que de fournir une juste estimation du taux que le bureau de poste devrait payer en proportion de l'espace qu'il occupe dans un convoi de ce genre. Les deux principaux chemins de fer du Canada se sont toujours montrés disposés à expédier un train à raison de \$1 par mille ;* or, comme le bureau de poste occupe environ 1/12 de char sur les trains ordinaires de ces chemins, il s'ensuit que cette proportion donnerait 8½ centins par mille parcouru, comme tarif postal. Aussi, ne vois-je pas pourquoi un chemin de fer demanderait plus que ce taux, qu'une foule d'autres raisons, telles que la permanence du service, l'absence de tous frais et de tout risque dans le transport des malles, etc., devrait au contraire tendre à faire diminuer.

Si, d'un autre côté, l'on établit la comparaison avec le tarif du fret, on ne voit pas pourquoi le fret postal, occupant 1/12 de char et n'entraînant aucun risque ni embarras pour la compagnie, devrait payer plus que le fret de même classe, quant aux frais et aux embarras incidents, en tenant compte cependant de telle augmentation, évaluée d'après le tarif régulier du fret de cette description, du coût relatif de l'expédition des trains de fret et de

* Le département ayant demandé pourquoi, puisqu'on lui fait payer un train spécial à \$1 le mille, lequel train transporte plus ou moins de voyageurs avec les malles, il n'aurait pas droit à cause de cela à une diminution sur ce tarif de \$1, — les chemins de fer ont répondu que les voyageurs, en ce cas, ne font rien gagner au chemin, parce qu'ils auraient tout de même pris un autre train et payé le même prix.

voyageurs, afin de représenter la valeur des avantages donnés au fret postal en le faisant passer sur des trains de voyageurs.* C'est là le principe qui servit à fixer le tarif de l'ordre en conseil du mois de septembre 1858, et je crois qu'avec ce mode il serait difficile de démontrer pourquoi le tarif postal du tiers d'un char ordinaire à voyageur devrait s'élever même à 8½ centins par mille parcouru, tel qu'indiqué par l'autre évaluation.

En ce qui se rapporte aux taux fixés par contrat entre les compagnies de l'*Express* et les deux chemins de fer des Etats-Unis, le mémoire se trompe de deux manières, d'abord en ne faisant pas connaître le droit que la permanence du service donne à l'*Express*,—ensuite, et ceci est plus important, en omettant d'indiquer le chiffre d'augmentation compris dans le tarif, pour ce que l'on pourrait appeler le droit de régate des chemins de fer sur le trafic de l'*Express*, et qui représente la part que les premiers réclament toujours dans les profits réalisés par ce dernier sur le fret léger dont le monopole de transport lui est abandonné.

Il va de soi que les chemins de fer s'engagent envers les compagnies d'*Express* de ne pas leur faire de concurrence sur les articles dont la transmission se fait d'ordinaire par ces dernières, et c'est en considération de cet engagement que les taux payés par l'*Express* atteignent un chiffre aussi élevé. M. Brydges a déclaré qu'en vertu d'un arrangement tout à fait défavorable pour le chemin de fer Grand Tronc, l'*Express* payait néanmoins une prime de \$40 par mille à part le double du tarif de fret de première classe : or, si tel est le cas, et si l'on tient compte de la condition des deux routes, le Grand Tronc et le *New-York Central*, il est évident que le tarif payé par l'*Express* au *New-York Central*,—cité par le mémoire,—doit comprendre une très grande proportion du tarif total payé comme l'équivalent du transport par l'*Express* de cette sorte de fret.

C'est sans doute l'augmentation due à cette cause qui élève le tarif de l'*Express* pour un poids dépassant un certain chiffre au-dessus du tarif du fret de 1ère classe, ainsi que l'observe le mémoire :—quand au chiffre exact de cette augmentation, il est impossible de s'en assurer, la chose n'étant pas exprimée spécialement dans les contrats de la compagnie avec l'*Express*.

Le mémoire continue à dire que le gouvernement canadien accorde aux paquebots transatlantiques du Canada une subvention postale de £44,000 stg., par année, pour le transport des malles en Angleterre, laquelle ligne de paquebots représente un capital de £750,000 stg. seulement, et obtient ainsi par sa subvention un intérêt de 6 pour cent sur cette somme, le gouvernement canadien devrait également payer au Grand Tronc un intérêt de 6 pour cent sur son capital à titre de tarif postal.

Continuons ce mode raisonnement à pari :—puisque, ajoutons-nous, le gouvernement anglais paie à la ligne Cunard une subvention postale de £175,000 par année, pour le même objet, sur un capital disons du double de la compagnie canadienne, ce qui équivaut à 12 pour cent sur tout le capital,—il s'ensuit nécessairement que le tarif postal pour le transport par voie ferrée des malles du Royaume-Uni devra être égal à 12 pour cent du capital représenté par les chemins de fer du Royaume-Uni. Une telle proposition est elle assez extravagante ?

[13] Le département des postes ne retire aucun profit du transport des malles à travers l'Océan qu'elles soient canadiennes ou américaines, entre Portland et la frontière. Quant aux trains spéciaux que le mémoire cite comme étant dépêchés à l'arrivée ou au départ des paquebots à Portland ou à Québec, l'auteur aurait dû ne pas omettre de dire que le Grand Tronc se fait payer ces trains spéciaux à \$1 le mille et que tous les comptes à cet égard qui ont été présentés au département ont été soldés sans réduction aucune.

Il semble au moins extraordinaire de voir le Grand Tronc se faire un grief de l'expédition de ces trains quand il en retire le paiement qu'il a lui même demandé, et surtout de le voir omettre ce dernier fait.

Le département des postes paie encore aujourd'hui une piastre par mille pour le train régulier hebdomadaire qui transporte les voyageurs et la malle de Montréal à Portland pour les paquebots du samedi.

Après avoir ainsi passé en revue le mémoire du Grand Tronc du 16 courant, au sujet de ses réclamations et prétentions particulières, je prendrais la liberté d'exprimer mon opi-

* La vitesse des trains de voyageurs du chemin de fer Grand Tronc est d'environ 21 milles à l'heure y compris les arrêts.

nion sur la question générale de déterminer un mode équitable de rémunération pour la place prise dans un char pour la transmission des malles, en disant qu'entre tous les moyens d'en arriver à constater ce que doit être ce tarif, le meilleur consiste à étudier qui est généralement adopté dans les contrats passés volontairement entre les compagnies de chemin de fer et les particuliers pour transport de fret.

Il semble impossible d'obtenir des faits sur lesquels on puisse fonder une entente probable en ce qui se rapporte aux recettes du trafic des voyageurs. Une compagnie expédie ses convois sans savoir si le trafic des voyageurs qui aura lieu sur leurs parcours sera profitable ou non, et celle du Grand Tronc ne voudrait certainement pas que la moyenne des recettes réelles d'un train de voyageurs sur sa ligne servit de base certaine pour déterminer cette classe de ses profits. La chose n'est pas du tout la même quant au fret; car la compagnie peut alors très bien être tenue aux taux de fret qu'elle fixe elle-même dans les contrats dont il vient d'être question avant d'entreprendre les transports qu'on lui propose.

Le taux du service postal devrait avoir la forme d'un tarif calculé à tant par mille parcouru pour l'appropriation à l'usage du bureau de poste de l'espace dont il a besoin sur les convois ordinaires de voyageurs; ce tarif comprendrait la spécification de l'espace, tant de pieds sur la longueur du char par toute la largeur, et stipulerait, qu'en cas de besoin de plus ou de moins de place que prendrait le service, le taux augmenterait ou diminuerait en proportion.

Pour être complet, le tarif devrait (de même que l'ordre en conseil de septembre 1858, qui demeure à cet égard en force pour tous les chemins de fer) dénoter en outre le paiement d'un certain taux par quintal de maille parcouru pour les malles transmises aux soins des employés d'une compagnie de chemin de fer, absolument comme bagage ordinaire et sans place spéciale.

Le département n'a pas cru devoir confier aux administrations de chemins de fer ce que l'on appelle service supplémentaire, tel que le transport des malles par les diligences, par des courriers à cheval ou à pied, entre les stations des chemins de fer et les bureaux de poste voisins. Il préfère garder son contrôle direct sur l'exécution de ce service ordinaire de la malle fait par contrat.

Le maître-général des postes me prie de vous demander de vouloir bien permettre au département de faire, dans le cours de l'enquête, telles autres observations sur cette question ou sur les autres assertions que les chemins de fer pourront faire devant la commission, qu'il lui paraîtra juste pour le département de communiquer aux commissaires.

W. H. GRIFFIN,
Asst. M. G. des P.

Département des Postes,
Québec, 30 janvier 1865.

DÉPARTEMENT DES POSTES. *St-John City*
Québec, ce 4 février 1865.

MONSIEUR,—A l'égard de quelques observations faites par les commissaires cette après-midi, allant à dire que l'effet obligatoire de l'ordre en conseil du 18 septembre 1858 avait été mis en question par les chemins de fer, parce que le gouverneur en conseil, en passant cet ordre, avait agi en sa capacité judiciaire, les administrations de chemins de fer auraient dû être mises en état de faire valoir leurs réclamations, que la chose leur avait été refusée, et que, par conséquent, la décision de l'ordre en conseil avait été mûrie sans s'être enquis au préalable, du mérite de leur cause. Je prendrai la liberté de dire que cette prétention est tellement en contradiction avec ce que je sais de la chose et avec ce qui me paraît être les faits fondamentaux de la question, qu'il ne m'est pas même venu à l'esprit qu'on pourrait l'émettre. Si, comme les commissaires semblent le croire, quelque passage du mémoire du Grand Tronc du 16 ultimo, comporte une telle signification, la chose n'a échappé à mon attention que pour cette raison.

Je me contenterai d'observer, au sujet de la capacité en laquelle le gouverneur en conseil agissait en passant l'ordre en conseil du 18 septembre 1858, que l'intention évidente

de la législature, dans les clauses de la loi des chemins de fer qui se rapportent aux tarifs futurs des compagnies, a été d'assurer autant que possible à toute personne se servant d'un chemin de fer des avantages égaux quant au transport à circonstances égales et à des taux égaux, et d'empêcher le chemin de fer de profiter de son monopole de transport d'une façon injuste en exigeant davantage de telle ou telle classe de particuliers;— à cet effet le pouvoir de faire exécuter ce principe fut confié par la loi au gouverneur en conseil.

Quant aux voyageurs ou au fret, nul tarif ne pouvait être imposé sur un chemin de fer sans avoir reçu préalablement la sanction du gouverneur en conseil, de même qu'au gouverneur en conseil fut déferé le pouvoir de diminuer, d'une manière absolue et suivant qu'il le juge à propos, l'échelle des taux proposée par la compagnie.

Quant aux malles, la loi déclare que les malles de Sa Majesté devront en tout temps, sur réquisition du maître-général des postes de Sa Majesté en cette province, être transportées sur les chemins de fer "à tels termes et conditions et suivant tels règlements que le gouverneur en conseil pourra prescrire." On le voit, cette clause ne dit pas, comme pour le fret et les voyageurs, que les chemins de fer seront soumis à tel tarif qu'ils pourront proposer, mais elle déclare au contraire que le gouverneur en conseil fixera à quels termes, conditions et règlements les malles devront être transportées par les chemins de fer.

On a donc dû présumer qu'en exerçant ce pouvoir le gouverneur en conseil ne ferait que ce qu'il avait droit de faire; c'est pourquoi le privilège donné aux chemins de fer de soumettre à la sanction du gouverneur en conseil leur tarif de voyageurs et de fret fut expressément mis de côté pour les malles, et le droit du gouverneur en conseil de donner force de loi aux tarifs mentionnés dans l'ordre en conseil du 18 septembre 1858, ne se trouve par conséquent pas affaibli par suite d'informalités dans la procédure préliminaire qui n'est nullement prévue par la loi, en autant qu'on peut le voir.

Bien plus, non-seulement les chemins de fer ont eu la facilité de faire valoir leurs réclamations auprès du gouvernement avant le mois de septembre 1858, mais les discussions qu'eurent lieu entre le département des postes de la part du gouvernement et les chemins de fer au sujet du tarif postal furent longues et fréquentes, et ce ne fut qu'après avoir tout épuisé pour en venir à un accordement avec les principaux chemins de fer que la question fut déferée au gouverneur en conseil comme impossible à régler et que ce dernier se prévalut du droit que lui donnait le statut de fixer le tarif postal.

L'acte des bureaux de poste autorise le maître-général des postes (statut refondu p. 369) à s'entendre avec les chemins de fer pour le transport des malles, mais celui-ci eut préféré de beaucoup agir d'après cette loi et convenir avec les administrations de chemins de fer du tarif postal auquel elles auraient eu droit.

Dans ses discussions avec les compagnies de chemins de fer, le département prétendit de prime abord, que le gouvernement ne devait pas être tenu de payer plus pour l'espace que prenaient les malles dans un convoi que ces dernières auraient exigé d'un simple particulier [2]; c'est ce dont ne voulurent jamais convenir avec les administrations du Grand Tronc et du Grand Occidental, pas plus qu'elles ne consentirent à régler la question d'après la comparaison du tarif de leur trafic ordinaire, ou leurs recettes. Elles ne cessèrent de soutenir que le service du transport des malles était trop important pour le département pour être assimilé de cette façon, et sans s'occuper de savoir si la valeur du service était basée sur les frais qu'il occasionnait, déclarèrent qu'elles ne seraient satisfaites que du prix qu'elles indiquaient pour l'usage des trains de trafic ordinaire dont pourrait s'accommoder le département.

Ces discussions prises, puis quittées, puis reprises encore, durèrent quatre ans sans en venir à aucune solution définitive.

Le département n'a cessé de maintenir que le point de vue où se plaçaient les administrations de chemins de fer était faux, et qu'elles pouvaient tout aussi bien demander \$500 par mille par année que \$100 ou \$110; mais elles refusèrent de le reconnaître et réduisirent leur demande à \$110 par mille par année pour le Grand Tronc et \$100 pour le Grand Occidental.

Les chemins de fer ayant refusé leur concours pour aider à rechercher quel devait être le tarif postal d'après le seul mode qui parut au département pouvoir fournir un résultat équitable pour l'une et l'autre partie, le département dut faire seul ses calculs d'après les renseignements qu'il put recueillir.

Voici les principales données sur lesquelles il basa son estimation :—

Et d'abord, ce furent les taux alors en force sur le Grand Occidental plutôt que ceux du Grand Tronc qui lui servirent de point de départ, à raison de leur chiffre plus élevé et par conséquent moins sujets à objection, et parce que le Grand Occidental était regardé à cette époque comme un chemin dont le tarif donnait de bonnes recettes.

On découvrit que le Grand Occidental avait accepté du gouvernement des États-Unis un contrat pour le transport des malles, en vertu duquel il donnait à celles-ci à peu près le même espace dans un char que le gouvernement canadien désirait avoir, et que le tarif payé par les États-Unis pour ce service était de \$30 par mille par année.

On découvrit, en outre, que le même chemin de fer louait des chars pour le transport de bestiaux de Détroit au Pont Suspendu, lequel transport exige une grande vitesse, entraîne beaucoup de risques et laisse les chars vides à leur retour, à un taux qui, par suite du dernier désavantage, ne s'élevait pas à plus de \$20 par mille de chemin de fer par année, pour le tiers d'un char, voyage quotidien de jour, aller et retour.

On découvrit encore, du moins autant qu'on put se former un jugement d'après les renseignements qu'on réussit à se procurer, que la compagnie de l'*Express* ne payait pas plus de \$30 à \$35 par mille de chemin de fer par année, exactement pour le même espace donné au bureau de poste.

En présence de tous ces faits, le département en vint à la conclusion que le taux de \$35 environ par mille par année pour le tiers d'un char serait une rémunération équitable, en tenant compte de 75 pour cent pour prix de l'avantage donné au bureau de poste du transport fait sur un convoi de voyageurs au lieu d'un convoi de marchandises.

Tels sont les faits qui furent mis sous les yeux du gouverneur en conseil.

Le maître-général des postes fit rapport au conseil le 18 juin 1858 :

1° Que le département et les chemins de fer n'avaient pu s'entendre pour fixer le taux auquel les malles devaient être transportées ;

2° Que le Grand Tronc avait indiqué \$110 par mille par année et le Grand Occidental \$100 comme les taux qu'ils demandaient chacun pour donner au département des postes l'usage de leurs convois ordinaires, sans rien spécifier et sans laisser au département aucune espèce de contrôle sur le nombre des trains, les heures de départ et le choix des stations intermédiaires.

3° Que le département n'avait pas accepté ces conditions par suite de l'élévation du prix demandé par les chemins de fer en proportion du service exigé.

4° Que le département, à l'aide des renseignements qu'il avait pu recueillir, en était venu à la conclusion que le taux de \$30 par année pour le louage d'un tiers d'un char ordinaire de train quotidien, de jour, en chaque sens, et celui [3] de \$40 pour les trains de nuit, équivalant à une moyenne de \$35 par mille pour les voies ferrées du Grand Tronc et du Grand Occidental, était un prix suffisant et équitable.

5° Que, vu ces circonstances, il était désirable d'exercer le pouvoir conféré au gouverneur en conseil par la loi de fixer le taux de rémunération à payer aux chemins de fer pour le transport des malles.

La question resta trois mois pendante devant le conseil exécutif, et pendant ce temps la compagnie du Grand Tronc constate que son président qui était membre du conseil combattit l'adoption des taux recommandés par le maître-général des postes.

Enfin, le 18 septembre 1858, le gouverneur en conseil passa l'ordre dont il a été tant de fois question, et qui rejetait les taux demandés par les compagnies des chemins de fer et adoptait ceux du maître-général des postes.

Il ne fut fait aucun secret de cet ordre qui devint immédiatement la base de tous les paiements qui furent faits aux chemins de fer et fut produit par le département comme le mode d'après lequel il devait régler ses paiements aux chemins de fer, et qui fut publié dans les comptes du bureau de poste de cette année.

Les chemins de fer, dans les discussions qui ont eu lieu depuis le mois de septembre 1858, n'ont cessé de protester contre l'insuffisance des taux de l'ordre en conseil, mais jamais je n'ai entendu dire qu'ils aient essayé d'attaquer l'exactitude des données sur lesquelles ils avaient été basés, à savoir :—

Que le Grand Occidental n'était pas en contrat avec le bureau de poste des États-Unis à \$30 le mille ;

Que le Grand Occidental ne louait pas ses chars au taux indiqué pour l'espèce de transport susdit ;

Que le Grand Tronc ne louait pas ses chars à des taux de fret moins élevés ;

Que la réduction faite à raison du retour à vide des chars était trop élevée ;

Que l'augmentation de 75 pour cent faite au taux de fret pour le changement de convoi de fret en celui de voyageurs était trop faible ;

Enfin que le taux payé par la compagnie d'express pour le louage d'un certain espace de char était plus élevé que la somme totale le permettait.

En 1863, cependant, le gouvernement pressé par les plaintes tant de fois réitérées du Grand Tronc, et en considération probablement de ce qui avait été déjà fait pour rouvrir la question, consentit à entrer de nouveau dans l'étude de l'affaire, et, après avoir entendu tout ce que cette compagnie avait à dire (en comité du conseil exécutif avait été nommé pour conférer de la question avec les représentants de la compagnie), et pris connaissance d'un rapport très élaboré de l'honorable M. Mowat, alors maître-général des postes, rendit un arrêt du conseil en date du 12 août 1863, d'après lequel la rémunération postale payable au Grand Tronc devait être comme suit, savoir :—

Soixante piastres par mille de chemin de fer par année, pour un service quotidien, aller et retour, par les trains express ordinaires de voyageurs, fait par un char-poste, sur aucune partie de la ligne entre Québec et Toronto, et \$40 par mille pour un second service quotidien par aucune espèce de trains sur aucune partie de la ligne à l'ouest de Québec.

L'effet de cet ordre fut de donner sur 872 milles de chemin de fer couverts par le premier service quotidien, à \$60 par année.

545,872 milles parcourus.....	\$52,320
Sur les 460 milles de chemin de fer couverts par le second service quotidien	
287,960 à \$40 le mille.....	\$18,400

\$63,832 milles parcourus..... \$70,720

ou 2½ centins comme moyenne de taux par mille parcouru.

Malgré cette augmentation considérable et l'excellente occasion qu'il avait eue de faire valoir ses réclamations, le Grand Tronc n'en protesta pas moins avec autant de véhémence contre l'arrêt en conseil du mois d'août 1863, que contre celui de septembre 1858.

Je n'ai pas insisté dans le mémoire du bureau de poste du 30 ultimo, sur la comparaison entre le tarif postal de chemin de fer et celui des compagnies d'Express, par suite des difficultés que j'ai eues à vaincre pour obtenir des renseignements certains sur les prix effectivement payés par les compagnies d'Express pour l'espace qu'elles occupent dans les trains :—mais si [4] les commissaires peuvent, au moyen d'interrogatoires sous serment, se renseigner à ce sujet, je n'ai pas le moindre doute que cela ne leur soit d'un grand secours pour se former une idée de la question du tarif postal. En effet, les deux services, par rapport aux chemins de fer, sont en Canada absolument les mêmes à plusieurs égards tels que l'espace de char occupé, l'usage des trains de voyageurs, la charge de surveillance, etc.

La difficulté vient de ce que, outre la communauté de certains détails, les arrangements des compagnies d'Express avec les chemins de fer produisent une espèce d'avantages qui doit entrer pour beaucoup dans la fixation de leur tarif, mais qui n'a jamais été évaluée ou constatée à part dans les renseignements que l'on a pu recueillir sur les conventions entre les deux parties.

Je crois qu'on peut évaluer approximativement de la manière suivante le tarif imposé au public par l'Express :

Taux moyen de factage, salaires de messagers, surintendance, etc....	\$45 pour cent.
Taux moyen de transport par chemin de fer, louage de char, etc.....	10 “
Marge des risques, profits, etc., etc.....	45 “

100

Sans compter que le montant payé par l'Express aux chemins de fer, à part l'estimation de 10 pour cent pour loyer de char, comprend encore 15 pour cent comme part des chemins

de fer dans les bénéfices généraux réalisés par les compagnies d'*Express* à titre de compensation pour abandon sans restriction et avec assurance de non concurrence à ces dernières du transport des paquets légers, etc.

Cette estimation donnerait donc 25 pour cent aux chemins de fer sur les tarifs bruts imposés aux compagnies d'*Express*. On m'a informé que cette proportion était d'un tiers lorsque commencèrent les opérations de factage de ces compagnies.

Il a été dit que ce surplus 15 pour cent, ou que ce montant quelqu'il soit, représente autant la recette de l'espace occupé dans le char par l'*Express*, que les premiers 10 pour cent évalués comme loyer réel de cet espace, et que cette proportion de 25 pour cent n'est pas plus que le chiffre de ce que vaut le loyer du char à cette fin ou pour tout autre usage. Mais ce raisonnement ne tient pas compte de ce que le chemin de fer ne saurait gagner ce surplus de 15 pour cent lui-même sans se charger en même temps des obligations de factage, etc., que s'imposent les compagnies d'*Express* dans ce genre d'affaires.

D'un autre côté, si le chemin de fer ne donnait pas aux compagnies d'*Express* quelque chose de plus que l'espace spécifié de char et les profits qu'elles peuvent en tirer, il pourrait encore chercher à gagner ces 15 pour cent sur quelque autre partie du train.

Mais, il est bien établi que l'obligation du chemin de fer de ne pas le faire ainsi que l'assurance de non-concurrence que cette obligation donne aux compagnies d'*Express*, constituent pour celles-ci la plus importante partie peut-être de toute l'affaire.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

W. H. BLAKE,
Assis. M. G. des Postes.

A l'honorable

W. H. BLAKE,

Etc., etc., etc.

Commission du service postal des chemins de fer.

Westmoreland

APPENDICE No. 2.

PROCÈS-VERBAUX

DES

INTERROGATOIRES.

22 FÉVRIER 1865.

C. J. BRYDGES, écuyer, directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, prête serment et est examiné.

PAR LE PRÉSIDENT :—

1. Etes-vous le directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc ?

Oui.

2. Est-ce un chemin à une seule voie ?

Oui.

3. Seriez vous obligé, dans l'état actuel du trafic, de tenir la voie ouverte durant la nuit ?

Ce ne serait pas une nécessité, à moins d'être obligés d'expédier des trains de voyageurs de nuit.

4. Depuis l'ouverture du chemin, avez-vous toujours expédié des trains de fret de nuit ?

Il y en a toujours eu, plus ou moins, sur quelques parties de la ligne depuis que je suis fonctionnaire de la compagnie.

5. Combien expédiez-vous de trains de fret à l'heure qu'il est ?

Il n'y en a qu'un de Sarnia à Toronto, qui part de Sarnia à 7.30 P. M. et arrive à Toronto à 11 A. M. le lendemain. De Toronto à Sarnia, il y en a deux, l'un de 8.15 P. M. arrivant le lendemain à 11.35, et l'autre à 10.10 P. M. et arrivant à 3 P. M. De Montréal à Toronto, il y en a 3, l'un à 2, l'autre à 5.45, et le troisième à 11.30 P. M., arrivant à Montréal la nuit suivante et le lendemain. D'après les tableaux actuels de la compagnie, il y aura 12 trains de fret de nuit sur le chemin entre Toronto et Montréal. Entre Montréal et Québec il n'y a pas en ce moment de train de fret de nuit, et, n'était le convoi des voyageurs, le chemin serait fermé la nuit.

6. Les trains de nuit entre Montréal et Québec sont-ils exclusivement des trains de voyageurs ?

Oui.

7. Les trains actuels entre Québec et la Rivière-du-Loup sont-ils tous des trains mixtes ?

Oui, et de jour exclusivement.

8. Depuis combien de temps êtes-vous directeur-gérant ?

Depuis près de trois ans.

9. Indiquez la marche des trains entre Toronto et Québec depuis votre entrée en fonctions ?

EN JANVIER 1863 ET ANTÉRIEUREMENT.

Départ de Toronto.....	7.30 A. M.
Arrivée à Montréal.....	11.40 P. M.
Départ de Montréal.....	7.30 A. M.
Arrivée à Québec.....	4.00 P. M.

Départ de Québec.....	11.30 A. M.
Arrivée à Montréal.....	8.45 P. M.
Départ de Montréal.....	8.15 A. M.
Arrivée à Toronto.....	12.30 A. M.

EN MAI 1863 ET ANTÉRIEUREMENT.

Départ de Toronto.....	6.30 A. M.	5.30 P. M.
Arrivée à Montréal.....	10.30 P. M.	9.30 A. M.
Départ de Montréal.....	10.10 P. M.	2.00 P. M.
Arrivée à Québec.....	8.05 A. M.	
Arrivée à Island Pond.....	5.15 A. M.	9.45 P. M.

Départ de Island Pond.....	6.00 A. M.	10.00 P. M.
Départ de Québec.....		7.30 P. M.
Arrivée à Montréal.....	1.30 P. M.	6.45 A. M.
Départ de Montréal.....	8.15 P. M.	8.00 A. M.
Arrivée à Toronto.....	12.50 P. M.	12.00 P. M.

10. Faites connaître les recettes par mille des trains de voyageurs, d'après le dernier compte-rendu semi-annuel ?

Je ne le puis, parce qu'il m'est impossible de dire quelle est la proportion des voyageurs qui passent sur les trains mixtes.

11. Serait-il difficile de le savoir au moyen d'un rapport à cet effet ?

Non ; on n'aurait qu'à faire tenir un compte spécial des voyageurs sur les trains mixtes.

12. Avez-vous, dans votre bureau, les moyens de faire ces calculs pour le passé ?

Non.

13. En divisant les recettes des trains mixtes, ainsi que vous le suggérez, et en accordant un tiers pour les voyageurs et deux tiers pour le fret, quelle serait la moyenne de chacune de ces recettes sur les trains de voyageurs et de fret par mille ?

Par les trains de voyageurs, elle serait d'environ \$1.12 par mille, et de \$1.44 environ sur les trains de fret.

14. C'est là le calcul le plus approximatif que vous pouvez donner à ce sujet ?

Oui.

15. Quelle est la moyenne totale des frais d'un train par mille d'après le dernier compte-rendu annuel ?

D'environ 86 centins par mille parcouru, en y comprenant les réparations et travaux de restauration sur la voie permanente, et d'à peu près 78 centins, ces items non compris.

16. Pouvez-vous indiquer séparément les recettes nettes des trains de voyageurs, de fret et les trains mixtes ?

Je ne le puis que d'une manière approximative et en faisant la division comme ci-dessus. D'après cette division, les recettes nettes des trains de voyageurs seraient d'environ 26 centins par mille et de 58 centins environ pour les trains de fret. Ce calcul n'est pas absolument exact et n'est qu'approximatif.

17. Est-ce que la moyenne des frais de traction indiquée ci-dessus par vous, comprend les frais des employés de nuit ?

Oui, toute espèce de frais.

18. Avez-vous un personnel distinct pour le jour et pour la nuit ?

Oui, là où passent les trains de nuit, nous avons un personnel spécial.

19. Vous coûte-t-il plus cher que celui de jour ?

Non, le service se fait à la semaine à tour de rôle. Nous avons un personnel de nuit à presque toutes les stations entre Québec et Sarnia.

20. Indiquez la moyenne des frais de locomotive, par mille parcouru, d'après votre dernier compte-rendu semi-annuel ?

Vingt-sept centins par mille environ.

21. Ces frais sont-ils plus élevés pour les trains de fret que pour ceux des voyageurs ?

Je ne pense pas que cela ait lieu en ce pays.

22. C'est ce que déclare cependant le major Harness dans son interrogatoire devant le comité de la Chambre des Communes de 1854.

Je ne crois pas que les calculs du major fussent exacts en ce pays, par suite de la différence du climat, etc. La moyenne que j'ai indiquée s'applique à peu près aux deux espèces de convois.

23. Quelle est la moyenne des chars dans un train de voyageurs ?

Cinq, dont trois de voyageurs, un char-poste et un char à bagages. L'espace laissé dans les chars-poste ne suffisant pas aux bagages entre Montréal et Toronto, on est obligé d'y ajouter un char à bagages.

24. Quelle est la moyenne de pesanteur d'un char à voyageurs et d'un char-poste ?

C'est à peu près la même, environ 3000 lbs. chacun ; je pourrai vous donner ces chiffres plus exactement.

25. Quelle est la vitesse moyenne d'un train de voyageurs ?

Elle varie suivant que c'est l'hiver ou l'été. Elle est d'environ 24 milles à l'heure en été, et de 21 en hiver, en y comprenant les arrêts.

26. Comme les trains sont formés maintenant, il n'y a rien en sus du char-poste qui empêche votre marche avec la vitesse que vous venez d'indiquer ?

Non.

27. Existe-t-il une différence de frais dans le service du jour et celui de la nuit, là où la voie se trouve nécessairement ouverte de nuit ?

Oui ; il y a l'éclairage et le chauffage ; plus de risques d'accidents, et les signaux doivent être allumés.

28. La voie se trouvant ouverte la nuit pour le roulage du fret, les dépenses d'un train de voyageurs y seraient-elles plus élevées que dans le jour ?

Oui ; les stations doivent être ouvertes, éclairées et chauffées, ce qui n'est pas nécessaire pour les trains de fret.

29. Pouvez-vous indiquer dans quelle proportion a lieu ce surcroît ?

Non, je n'ai fait aucun calcul à ce sujet.

30. M. Rowland Hill exprime cependant une opinion différente dans sa réponse 4165, à savoir : " Non ; la différence n'est pas essentielle, à moins que la ligne ne fut fermée la nuit, et que le maître-général des postes n'exigeât un train de nuit. Il faudrait alors mettre la police de nuit sur pied et encourir les autres dépenses."

Je diffère d'opinion avec lui.

31. M. Allport, gérant du chemin de fer Midland, dans sa réponse à la question 3321, attribue ce surcroît de frais à l'élévation des gages du personnel de nuit.

Vu les conditions de ce pays, je diffère d'opinion avec lui.

32. Vous parlez dans votre mémoire du prix élevé que reçoit le chemin de fer *Great Southern and Western* en Irlande pour le service postal, et l'attribuez à l'absence d'un service de voyageurs comparativement aussi élevé :—pensez-vous que ce soit là la principale cause ?

C'est là une grande raison, quoique ce ne soit pas la principale.

33. Quelle est, suivant vous, cette raison principale ?

Je ne saurais deviner les motifs qui ont guidé l'arbitre dans sa décision.

34. Dans sa réponse à la question 3079, le capitaine Huish dit :—"Je puis facilement faire connaître la raison de l'élévation de ce tarif. La ligne est ouverte depuis cinq heures du soir à neuf heures du matin pour le service des postes."—Croyez-vous que ce soit la véritable explication de la subvention élevée du chemin de fer *Great Southern and Western* ?

Je crois qu'elle est exacte et explique la chose, de même que le petit nombre des voyageurs, ainsi que je l'ai dit.

35. Savez-vous ce que le même chemin de fer reçoit pour le transport des malles de jour ?

Un chelin par mille.

36. Est-ce qu'à l'époque de l'enquête tenue par un comité des communes en 1854, la plupart des chemins de fer n'étaient pas fermés durant la nuit ?

Oui, je le crois ;—mais les chemins de fer Irlandais servent aujourd'hui la nuit au roulage du fret, et cependant le tarif postal n'a pas diminué.

37. Savez-vous si le même service se faisait par d'autres chemins de fer à la même époque pour un prix moindre ?

Je n'en sais rien.

38. Je crois qu'on n'a pas eu de difficultés en Angleterre pour déterminer le tarif du transport des malles par les trains ordinaires d'un chemin de fer ?

Pas autant que pour les trains à ordre ; d'ordinaire le Bureau de poste et les compagnies s'entendent assez facilement pour le transport des malles par les trains ordinaires.

39. Dans sa réponse à la question No. 3913 (comité de 1854-5), M. Page dit :—“ Je ne sache pas un cas où il nous ait fallu en référer à des arbitres pour fixer le taux à payer à une compagnie pour l'usage de ses trains, ” cela est-il conforme à l'expérience que vous avez de la chose ?

Oui, je le pense.

40. Lorsque le Bureau de poste se sert des trains ordinaires d'une compagnie en Angleterre, le tarif est, je crois, très-bas ?

Il varie, mais il est peu élevé dans plusieurs cas. Je ne connais pas un seul cas en Angleterre où il y ait eu une convention entre les postes et un chemin de fer pour le transport des malles par les trains ordinaires, sans qu'on ait stipulé en même temps le service d'un train de nuit aux heures voulues par l'administration des postes quand il n'était pas de toutes les nuits.

41. Dans sa réponse à la question 92 (comité de 1855), Sir Rowland Hill dit :—“ Nous payons à cette compagnie six deniers par mille pour un service que l'on ferait effectuer en Angleterre pour environ trois deniers. ” Mais je demandais que le tarif de l'usage en Angleterre d'un train ordinaire par les postes est de trois deniers par mille ?

Je trouve en jetant un coup d'œil sur un rapport d'un comité spécial des communes en 1854, que le taux de paiement est de deux à dix deniers, et comprend le transport des malles closes dans le char des employés de la compagnie de chemin de fer, à leurs soins, et n'a nullement trait au transport des malles dans un char spécial accompagnées de commis des postes.

42. La difficulté de déterminer ce tarif à surtout lieu là où les trains sont aux ordres du Bureau de poste, c'est-à-dire sont expédiés spécialement pour les fins postales ?

Oui.

43. Est-ce qu'avant l'arrêt en conseil du mois d'août 1863, il n'y avait aucun arrêt en conseil se rattachant à l'expédition des trains du Grand Tronc ?

Non ;—avant cette époque, nous étions dans l'habitude d'expédier nos trains aux heures convenables au département des postes.

44. Voulez-vous nous communiquer vos tableaux de la marche des trains depuis le mois de septembre 1858 au mois d'août 1863 ?

Je ne le puis ; on ne les a pas conservés.

45. La première communication du département des postes à la compagnie porte la date du 28 août 1862 :—pourriez-vous citer aucun changement d'heures de départ des convois avant cette époque dans le but de se conformer aux désirs du département ?

Je ne le puis, n'ayant eu aucun rapport avec la compagnie avant le mois de mars 1862.

46. Pouvez-vous indiquer les changements de trains qui furent faits en conformité à cette lettre ?

Les trains continuèrent de marcher aux heures ordinaires jusqu'aux arrangements du mois de mai 1863 ; jusque là on ne s'était guère occupé de se conformer aux vœux du département.

47. Vous vous appuyez dans notre mémoire, page 26, sur une lettre de l'assistant-maître-général des postes du 11 décembre 1862, demandant à la compagnie d'expédier ses trains plus en conformité aux besoins du public ;—mais, la compagnie ne refusa-t-elle pas de le faire ?

Oui, à moins d'être payée.

48. Quand avez-vous fait quelques changements pour vous conformer aux désirs du département des postes ?

En mai 1863.

49. Les changements du mois de mai 1863 furent-ils faits à la suite d'une demande du département des postes ?

Non, ce ne fut pas à la suite d'une demande par écrit, mais après de fréquentes entrevues entre le maître-général des postes, M. Foley, le chef du gouvernement, M. Sandfield Macdonald et moi-même. Ils prétendaient que le département des postes avait le droit d'exiger que la marche des trains fût d'accord avec les besoins du service, tandis que de mon côté, je me montrais prêt à le faire moyennant un paiement raisonnable. Enfin, je consentis à mettre en force les tableaux du mois de mai 1863, sur la promesse qu'ils me firent que la question de paiement serait réglée sans délai.

50. Il n'y avait eu jusqu'alors aucun arrêt en conseil ni demande écrite requérant la compagnie de changer la marche de ses trains ?

Non.

51. Quand les trains furent-ils changés ?

Le 18 mai 1863.

52. En quoi consistait ce changement ?

Il consista à expédier un train de nuit entre Montréal et Québec, aller et retour, en correspondance avec les trains de jour entre Toronto et Montréal, et un autre train semblable entre Toronto et Montréal, aller et retour.

53. Le changement fait le 18 mai 1863 existe-t-il encore ?

Oui ; il n'y eut aucun changement par suite de l'arrêt en conseil du mois d'août 1863.

54. Voulez-vous dire que ces changements n'eussent pas été faits, si ce n'eût été des promesses que vous reçûtes en avril ou mai 1863 ?

Certainement.

55. Jugeâtes-vous ces changements profitables ou non à la compagnie ?

Très-peu profitables, et je ne les eusse pas effectués, si ce n'eût été en considération des demandes et des promesses du gouvernement.

56. Vous pensez que des trains de Toronto à Québec, interrompus à Montréal pour la nuit, répondraient autant qu'aujourd'hui aux exigences du transport des voyageurs ?

Sans doute, si je n'en étais empêché par le service postal, je n'expédierais que des trains de jour entre Toronto et Montréal et entre Montréal et Québec.

57. Vos recettes du service des voyageurs se sont considérablement accrues depuis votre entrée en fonctions ?

Oui ; le nombre des voyageurs pour le semestre de juin 1862 était de 331,277, pour celui de 1864 il s'est élevé à 523,284.

58. Pouvez-vous indiquer la proportion des voyageurs de parcours total et de parcours partiel ?

L'accroissement des premiers a été d'environ 43,000, et d'environ 147,000 pour les derniers.

59. Ne pensez-vous pas qu'un changement dans le système suivi entre les mois de janvier et mai 1863 ferait du tort à un trafic de voyageurs aussi considérable que celui que vous venez de mentionner ?

Non, je ferais ce changement demain si je n'étais empêché par le département des postes.

60. Avez-vous effectué quelque changement dans les trains à l'ouest de Toronto d'accord avec les demandes du maître-général des postes et de M. Macdonald en mai 1863 ?

Oui, par un double service entre Toronto et Sarnia pour correspondre avec celui de Toronto et Montréal.

61. Ce changement n'eut-il pour but que de satisfaire le département ?

Pas uniquement.

62. N'eût été la demande des autorités postales, eussiez-vous effectué ce changement pour répondre aux besoins de votre trafic de voyageurs ?

Il n'eût pas été aussi considérable.

63. Vous affirmez que ce fut à la demande du maître-général des postes et de M. Macdonald que fut fait le changement qui s'appliquait à la marche des trains à l'ouest, comme à l'est de Toronto ?

Oui.

64. Savez-vous s'il y avait un double service sur le Grand Tronc avant le mois de septembre 1858 ?

Je ne saurais dire ; ce qui est dit à la page 22 du mémoire ne s'applique qu'à la section de Montréal à Island Pond. On me dit qu'il n'y avait qu'un seul service sur cette partie du chemin, sauf deux ou trois mois durant lesquels il y avait double service pour les trains de plaisir de Montréal aux Montagnes Blanches.

65. Vous dites dans votre mémoire qu'il existe dans les archives du conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc un procès-verbal dans lequel la compagnie s'offre à faire le service postal moyennant \$110 par mille : à quelle espèce de service s'appliquait cette offre ?

Ce procès-verbal existe et il en fut donné avis par Sir Cusack Roney, alors directeur-gérant, au maître-général des postes d'alors, ainsi qu'il appert par la copie de la lettre qui fut adressée à ce dernier, et marquée B. Le service comprenait le transport des malles sur les trains ordinaires de la compagnie.

[Copie,]

18 août 1853.

MONSIEUR,—C'est le désir du conseil des directeurs de cette compagnie de vous informer qu'ils ont examiné à leur assemblée tenue hier à Québec, la question du tarif de transport des malles sur les diverses sections de ce chemin de fer,—et qu'ils sont prêts à conclure un arrangement pour le transport sur aucun ou sur tous les trains ordinaires de la compagnie des malles que le département expédiera accompagnées d'un commis de la poste, moyennant £27. 10s. stg. par mille par année, à dater du jour auquel vous jugerez à propos de faire commencer ce service sur chacune des sections de la ligne à mesure qu'elles seront livrées au public. Les malles devront être reçues et livrées sur les trottoirs des dépôts et gares de la compagnie.

Macdonald
J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

C. P. RONEY,

Directeur-Gérant.

A l'honorable M. Cameron,
Maître-Général des Postes,
à Québec.

66. Dans un compte présenté par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, le 11 octobre 1861, pour un service simple entre la Rivière-du-Loup et la Pointe Lévis, le taux est porté à \$55 le mille ; comment expliquez-vous cela ?

Je ne le puis ; il faut qu'il y ait eu erreur.

67. Les comptes présentés par la compagnie au département n'étaient-ils pas basés sur le taux de \$110 par mille jusqu'en octobre 1861 ?

Oui, mais je ne saurais dire pour quelle espèce de service.

68. Pouvez-vous constater quelle était la nature de ce service ?

Je ne crois la chose guère possible, n'ayant pas les tableaux de cette époque.

(L'interrogatoire de M. Brydges est repris.—23 février 1865.)

69. Dans votre réponse à la 19e question, vous dites qu'à presque toutes les stations entre Québec et Sarnia, vous avez un personnel spécial pour le service de nuit ; est-ce exact pour la section de Richmond à Québec ?

Pas tout-à-fait, sur neuf stations il n'y a de personnel spécial qu'à trois.

70. Dans votre réponse à la 60e question, vous dites que vous eutes à organiser un double service entre Sarnia et Toronto, afin de correspondre avec celui de Toronto et de Montréal : n'est-il pas vrai que le train de nuit de Sarnia à Toronto ne fut jamais employé par le Bureau de poste ?

On me dit que ce dernier s'en servit la plupart du temps pour les malles closes, mais non pour le service de distribution. Dans les discussions qui eurent lieu avant le change-

ment de mai 1863, le maître-général des postes insista sur le changement du service qui existait alors à l'ouest de Toronto, afin de donner à cette partie l'avantage d'un service de nuit en correspondance avec le service à l'est de cette ville.

71. Avant mai 1863 était-ce un service simple ou double qui se faisait entre Toronto et Sarnia ?

Le changement à l'ouest de Toronto fut fait deux mois environ avant cette époque, et il y eut alors un double de service d'organisé, sans que je sois capable de dire l'usage qu'en fit le département des postes.

72. Quel usage fit le département des postes des trains durant cette période ?

Je ne saurais le dire exactement.

73. Quel était le service postal sur cette partie du chemin avant le changement de 1863 ?

Il y avait un convoi à parcours total chaque matin, dans chaque sens, entre Toronto et Sarnia. Ce train transportait les malles de Toronto à parcours total et prenait un char-poste à Ste. Marie, dans chaque sens. Il y avait en outre un train omnibus entre Toronto et London, partant d'ordinaire de Toronto de deux à trois heures de l'après-midi et de London de bonne heure le matin, avec un char-poste dans chaque sens.

74. Ainsi le train à parcours total des voyageurs, à l'ouest de Toronto, n'a jamais eu de char de distribution qu'entre Ste. Marie et Sarnia ?

Je ne puis dire qu'il n'en a jamais eu ; je suis au contraire sous l'impression qu'il en a eu pendant quelque temps, sans en être bien sûr.

75. Pouvez-vous dire quel est le service postal actuel à l'ouest de Toronto ?

Non, mais j'aurai les renseignements aujourd'hui.

76. Si le Bureau de poste n'avait pas eu besoin d'un train de nuit à l'ouest de Toronto, est-ce que vous n'en auriez peut-être organisé pour le trafic des voyageurs ?

Assurément non. Dès demain je le proposerai si je n'étais pressé par le département des postes.

77. Si ce n'était des besoins de la poste, auriez-vous un double service entre Montréal et Toronto, comme aujourd'hui ?

La compagnie n'en n'aurait qu'un seul de jour, dans chaque sens. Cet arrangement, il est vrai, romprait le parcours total à Montréal pour la nuit, mais en vue des intérêts de la compagnie, je n'hésiterais pas à l'adopter.

78. Est-ce que tous les convois tels qu'expédiés maintenant ne donnent pas de profits ?

Je ne suis pas prêt à dire que tel ou tel train entraîne des pertes, mais je suis certain que les recettes ne diminueraient guère tandis que les frais le seraient de beaucoup par l'organisation d'un plus petit nombre de trains.

79. Vous dites dans votre mémoire, page 22 : " en septembre 1858, il paraît que le " maître-général des postes fit un rapport au conseil suggérant un changement dans le " taux de paiement, mais sans avoir au préalable communiqué avec la compagnie à ce sujet " ni être entré au long dans les raisons qui l'avaient porté à effectuer ces changements."— Or, n'est-il pas vrai qu'avant l'ordre en conseil du mois de septembre 1858, il y eut des correspondances nombreuses d'échangées entre le département des postes et les autorités du Grand Tronc, au sujet de ces mêmes changements ?

Je ne puis parler d'après ma propre connaissance, mais je suis informé qu'il n'y a rien dans les archives de la compagnie qui prouve qu'il y ait eu des correspondances à ce sujet.

80. Dans le mémoire de l'assistant-maître-général des postes, on lit ce qui suit :—

" Bien plus, non-seulement les chemins de fer ont eu la facilité de faire valoir leurs réclamations auprès du gouvernement avant le mois de septembre 1858, mais les discussions qui eurent lieu entre le département des postes de la part du gouvernement et les chemins de fer au sujet du tarif postal furent longues et fréquentes, et ce ne fut qu'après avoir tout épuisé pour en venir à un entendement avec les principaux chemins de fer que la question fut déferée au gouverneur en conseil comme impossible à régler, et que ce dernier se prévalut du droit que lui donnait le statut de fixer le tarif postal.

" L'acte du Bureau des postes autorisait le maître-général des postes (statuts refundus, page 369), à s'entendre avec les chemins de fer pour le transport des malles, et celui-ci eût préféré de beaucoup agir d'après cette loi et convenir avec les administrations de chemin de fer du tarif postal auxquelles elles auraient eu droit.

“ Dans ses discussions avec les compagnies de chemins de fer, le département ne devait pas être tenu de payer plus pour l'espace que prenaient les malles dans un convoi que ces dernières auraient exigé d'un simple particulier (2) : c'est ce dont ne voulurent jamais convenir les administrations du Grand Tronc et du Grand Occidental, pas plus qu'elles ne consentirent à régler la question d'après la comparaison du tarif de leur trafic ordinaire, ou leurs recettes. Elles ne cessèrent de soutenir que le service du transport des malles était trop important pour le département pour être assimilé de cette façon, et sans s'occuper de savoir si la valeur du service était basée sur les frais qu'il occasionnait, déclarèrent qu'elles ne seraient satisfaites que du prix qu'elles indiquaient pour l'usage des trains de trafic ordinaire dont pourrait s'accommoder le département.

“ Ces discussions entamées, puis abandonnées, puis reprises encore durèrent 4 ans sans qu'on pût venir à aucune solution définitive.

“ Le département n'a cessé de maintenir que le point de vue où se plaçaient les administrations de chemins de fer était faux, et qu'elles pouvaient tout aussi bien demander \$500 par mille par année que \$100 ou \$110 : mais elles refusèrent de le reconnaître et réduisirent leur demande à \$110 par mille par année pour le Grand Tronc et \$100 pour le Grand Occidental.

“ Les chemins de fer ayant refusé leur concours pour aider à rechercher quel devait être le tarif postal d'après le seul mode qui parut au département pouvoir fournir un résultat équitable pour l'une et l'autre partie, le département dut faire seul ses calculs d'après les renseignements qu'il put recueillir, ”—pouvez-vous dire si c'est là une exposition correcte des faits ?

C'est là une des questions qui, au point de vue des faits, se trouve en litige entre la compagnie et le département des postes, et je répète qu'il m'a été impossible de trouver les traces d'aucune correspondance à ce sujet dans les archives du Grand Tronc. De plus, j'ajouterai que, ayant été employé de la compagnie du Grand Occidental depuis son ouverture jusqu'après le mois de septembre 1858, je n'eus aucune discussion, ni entrevues, ni correspondances avec le département des postes au sujet de son intention de fixer le tarif en septembre 1858, et qu'aucune communication eut lieu, nous faisant connaître la passation d'aucun arrêt du conseil jusqu'à l'époque où je quittai le service de la compagnie au commencement de 1862.

81. Dans votre dernière réponse, vous paraissez vous restreindre aux avis et correspondances officielles ; cependant, je désirerais savoir, s'il n'y a pas eu encore des discussions d'une nature non officielle entre le département des postes et les compagnies de chemins de fer Grand Tronc et Grand Occidental quant aux taux qui avaient été payés jusque-là, et à ceux qu'on se proposait de payer à l'avenir : je voudrais savoir si, de fait, les compagnies n'ont pas eu le loisir de faire connaître au gouvernement ou au département des postes leurs vues sur le montant qu'elles exigeaient ?

Je ne puis, en ce qui regarde le Grand Tronc, parler de ce que je connais personnellement, et dois me fier aux renseignements que je puis recueillir ; il n'en est pas de même du Grand Occidental, qui est le second chemin de fer du Canada, et dont je puis parler avec assurance. Or, aucune discussion de ce genre n'a jamais eu lieu entre la compagnie et le Bureau de poste ou le gouvernement. Elle n'eut pas plus connaissance que la question devait être ou était discutée qu'elle ne fut invitée à faire connaître ses vues au gouvernement à ce sujet. Elle ne fut avertie de la passation de cet ordre en conseil et ne le sut que quelques années après. Telle est aussi, autant qu'on me l'a dit, la position de la compagnie du Grand Tronc.

82. L'assistant-maître-général des postes, dit qu'avant 1858, le département refusant de payer le montant réclamé par la compagnie du Grand Occidental, il se rendit à Hamilton à deux reprises afin de discuter le taux à fixer, que les discussions eurent lieu, mais sans aucun résultat :—vous rappelez-vous de la chose ? (*M. Brydges désire qu'on ajoute à cette question que M. Griffin, lorsque la demande lui fut faite, dit que ces entrevues eurent lieu, autant qu'il le croit, durant 1856 et 1857,—et qu'il en est ainsi, quoique la question ne contienne pas de dates.*)

Les dates indiquées par M. Griffin sont tellement vagues qu'il m'est impossible de me rappeler des conversations que l'on prétend avoir eu lieu de cette manière. J'ai vu plusieurs fois M. Griffin à Hamilton, sans pouvoir préciser le nombre de ces visites ni leur époque ;

mais je ne me rappelle d'aucune entrevue spéciale ayant pour but de régler la question de la subvention postale. Si tel avait été le cas et si j'eus été informé que le gouvernement était sur le point de s'occuper de régler la question, j'aurais certainement manqué à mes devoirs en ne rédigeant pas officiellement le mémoire de la compagnie sur le paiement qu'elle réclamait pour le service postal.

83. M. Griffin, le sous-maître-général des postes, dit dans son second mémoire:—"En 1863, cependant, le gouvernement, poussé par les plaintes tant de fois réitérées du Grand Tronc, et en considération probablement de ce qui avait été déjà fait pour rouvrir la question, consentit à entrer de nouveau dans l'étude de l'affaire, et, après avoir entendu tout ce que cette compagnie avait à dire (un comité du conseil exécutif avait été nommé pour conférer de la question avec les représentants de la compagnie), et pris connaissance d'un rapport très-élaboré de l'honorable M. Mowat, alors maître-général des postes, rendit un arrêt du conseil en date du 12 août 1863, d'après lequel la rémunération postale payable au Grand Tronc devait être comme suit;"—la compagnie du Grand Tronc avait-elle eu l'occasion d'exposer ses vues au gouverneur en conseil avant que l'arrêt daté du 12 août 1863 ne fût rendu ?

La compagnie du Grand Tronc n'a pas eu l'occasion d'exposer sa cause devant le gouverneur-général en conseil à cette époque,—la compagnie n'a jamais été informée, avant que le fait ne fût consigné dans le mémoire de M. Griffin qui vient d'être lu, qu'un comité du conseil avait été nommé pour conférer avec la compagnie à ce sujet, et il est de fait qu'en ma qualité de représentant de la compagnie je n'ai jamais été appelé devant ce comité. J'eus de nombreuses discussions personnelles avec le maître-général des postes, l'honorable M. Mowat, dans le cours desquelles je lui représentai l'injustice qu'il commettait en agissant en la double qualité d'avocat de son département et de juge dans la cause. Je fournis à M. Mowat tous les renseignements demandés, et nous eûmes plusieurs discussions pour tâcher d'arriver à une entente sur le prix à payer. Je compris qu'il ne ferait aucun rapport sur la question à moins que nous nous fussions entendus, et par conséquent je fus assez surpris de recevoir, en août 1863, une copie de l'arrêt du conseil qui avait été rendu ; et ce ne fut que plusieurs mois après que le rapport devint public ou fut connu de la compagnie. Aussitôt que l'arrêt du conseil me parvint, je donnai avis par écrit à M. Mowat que la compagnie protestait contre la décision prise, et que requête serait immédiatement faite au procureur-général pour lui demander la permission de présenter une "pétition de droit," afin de faire soumettre toute la question aux tribunaux du pays. Cette pétition fut ensuite préparée par M. Hillyard Cameron, mais le procureur-général refusa d'y donner son consentement.

84. Avez-vous jamais été, avant la nomination de la commission actuelle, appelé à dire quelle était la somme réclamée par la compagnie du Grand Tronc pour le service qu'elle rend au département des postes, et à appuyer cette réclamation de telle preuve qu'elle pouvait juger convenable ?

Il n'y a jamais eu d'enquête judiciaire sur la question ; il y a eu de fréquentes discussions et correspondances entre la compagnie et le département des postes, comme le démontrent les livres bleus qui ont été publiés sur ce sujet, mais jusqu'à la nomination de la commission actuelle, il n'y a jamais eu d'enquête comme celle qui a maintenant lieu. Je produis maintenant l'original de la pétition de droit datée du 1er octobre 1863, et la clause suivante de cette pétition, qui dit :—" Vos requérants représentent humblement à Votre Majesté qu'en vertu des statuts de la province du Canada, relatifs au service postal par chemins de fer, le gouverneur en conseil, en rendant une décision sur la rémunération qui doit être accordée à aucune compagnie de chemin de fer, agit comme corps judiciaire, et ne peut ni ne devrait rendre aucun arrêt ou jugement *ex parte*, sans donner à toute compagnie de chemin de fer intéressée dans cette décision, l'occasion de soumettre une preuve et d'être entendue au sujet de telle rémunération ; que les dits arrêts du conseil ont été ainsi rendus *ex parte*, sans en donner avis à vos requérants, ou sans leur donner l'occasion de comparaître ou de se faire entendre devant le dit gouverneur en conseil, et devraient en conséquence être annulés et mis de côté,"—représente exactement la position dans laquelle la compagnie se trouvait placée.

85. Avant septembre 1858, la somme demandée par la compagnie du Grand Tronc, pour l'usage de ses trains ordinaires, était de \$110 par mille ?

Oui,

86. Cette somme fut fixée par un ordre des directeurs de la compagnie du Grand Tronc, en date du 17 août 1853 ?

Oui.

87. Le gouvernement a-t-il consenti à cet ordre ?

Je considère que oui.

88. Y a-t-il eu consentement écrit ?

Non, pas à ma connaissance ; mais la résolution du 17 août 1853 fut communiquée le lendemain au maître-général des postes, et il n'y fit aucune objection. Les comptes furent transmis au taux de \$110 par mille, conformément à cette lettre, et ce taux fut réellement et de fait payé jusqu'à une date subséquente à celle de l'arrêt du conseil du 18 septembre 1858.

89. Les comptes de la compagnie du Grand Tronc ont-ils été régulièrement présentés au département des postes ?

Ils ont été régulièrement présentés jusqu'au mois d'octobre 1861, à l'exception d'un trimestre pour lequel il paraît qu'ils ne l'ont pas été. Il n'a pas été présenté de compte depuis 1861, parce que l'arbitrage fut alors proposé et commencé.

90. Le gouvernement a-t-il objecté à ces prix ou ont-ils été payés intégralement ?

Les comptes n'étaient pas payés trimestriellement comme ils étaient présentés ; les paiements étaient faits de temps à autre par diverses sommes à-compte. Il n'y a aucune preuve dans le Bureau de la compagnie du Grand Tronc que le département des postes ait réclamé contre l'exactitude des comptes présentés chaque trimestre, et ils furent ultérieurement payés tels que présentés jusqu'au 5 octobre 1858.

91. L'on prétend que le gouvernement n'a jamais consenti au prix de \$110 par mille, que cette somme n'a été payée qu'en décembre 1860, lorsque le compte jusqu'en octobre 1858 fut liquidé par un paiement fait au taux de \$110 par mille, par ordre du gouvernement, et que la demande de \$110 par mille fut alors sanctionnée pour la première fois comme un acte de faveur. Souscrivez-vous à cette allégation ?

Non, je prétends que la réception par le maître-général des postes d'une lettre officielle, en date du 18 août 1853, énonçant les conditions auxquelles les malles seraient transportées, sans aucune réponse de sa part objectant à l'arrangement proposé dans cette lettre, et le fait que les malles furent en réalité transportées sur le chemin de fer conformément aux termes de cette lettre, en ce qui regardait la compagnie, et aussi le fait que le gouvernement reçut les comptes de la compagnie, sans y objecter, au taux mentionné dans cette lettre, constituent un contrat entre les parties, qui était obligatoire au moins jusqu'à ce qu'il fût donné avis de sa cessation.

92. Quand la compagnie du Grand Tronc a-t-elle eu connaissance pour la première fois de l'arrêt du conseil du 18 septembre 1858 ?

Le 22 février 1861.

93. La compagnie a réclamé \$110 par mille jusqu'en octobre 1861 ?

Non. La compagnie demande \$110 par mille jusqu'au 22 février 1861, et depuis cette date elle réclame la somme qu'elle peut démontrer que vaut le service.

94. Vous dites dans votre mémoire, à la page 17, que les paiements du gouvernement anglais aux compagnies anglaises de chemins de fer ont augmenté depuis 1854. Le sous-maître-général des postes dit d'un autre côté que la moyenne des prix a diminué, dans le Royaume-Uni, de 8½ deniers, qui était la moyenne en 1854, à 6½ deniers en 1862.—Pouvez-vous dire si l'assertion du sous-maître-général des postes est exacte ?

Je ne suis pas prêt à la dire.

95. Êtes-vous au fait de la nature du service accompli pour le département des postes par les chemins de fer des États-Unis, et des prix payés pour ce service ?

Oui.

96. Vous dites, à la page 23 de votre mémoire, "qu'aux États-Unis, les malles pour la distribution sont sur un seul train arrêtant à chaque station et qui distribue les malles le long de la route sur un char spécialement installé à cette fin ; c'est le seul char servant à la distribution qui soit expédié sur les chemins de fer américains ; il ne circule qu'une fois par jour, et c'est pour ce service que la rémunération est établie." Cela vous paraît-il être maintenant une représentation exacte de la nature du service accompli et du paiement qui en est fait ?

Oui.

97. Votre attention a-t-elle jamais été attirée sur le service fait par la compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven ? Pouvez-vous dire quel est le service fait par cette compagnie ?

Non, je ne le puis.

98. C'est là l'un des chemins mentionnés dans votre mémoire, à la page 20 ?

Oui.

99. Le document ici produit, marqué C, est la forme générale des contrats en usage aux États-Unis ?

Oui.

(“ Copie.)

“ ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

“ CONTRAT POUR LE SERVICE POSTAL PAR CHEMIN DE FER.

“ No. 942. \$28,625 par année.

“ Le présent contrat, passé le dix-septième jour d'octobre, de l'année mil huit cent soixante-et-un, entre les États-Unis d'Amérique (agissant à cet effet par leur maître-général des postes,) et la compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven, par G. B. Carhart, son président, et G. B. Carhart et George N. Miller, comme cautions ;

“ Fait foi que, attendu que la dite compagnie a été acceptée, conformément à la loi, comme entrepreneur, pour transporter les malles sur la route No. 942, de New-Haven, Connecticut par West Haven, Milford, Stratford, Bridgeport, Fairfield, Southport, Westport, Sangatuck, Norwalk, South Norwalk, Darien Depot, Stamford, Miamus, Greenwich, Port Chester, New York, New Rochelle, New Rochelle, East Chester, West Farms, Harlem et Yorkville à New-York, et retour, deux fois par jour, excepté le dimanche, et tous les jours par chemin de fer, et d'après la cédule ci-annexée, au prix de vingt-huit mille six cent vingt-cinq piastres par année, pour et durant le temps commençant au premier jour d'ajût de l'année mil huit cent soixante-et-un, et se terminant avec le treizième jour de juin de l'année mil huit cent soixante-et-cinq. Maintenant, en conséquence, la dite compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven, comme entrepreneur, et les dits G. B. Carhart et George N. Miller, comme cautions, entreprennent, conviennent et consentent conjointement et séparément avec les États-Unis, et s'engagent formellement :—

“ 1° Que la malle (y compris les malles anglaises du Canada et autres,) sera transportée d'une manière sûre, à l'abri de l'humidité ou autres avaries, dans un char distinct et convenable, ou dans une partie de char, bien et dûment installé, meublé, chauffé et éclairé, sous la direction du département des postes, et à la satisfaction du maître-général des postes, ou de son agent spécial autorisé, aux frais de l'entrepreneur, pour l'assortiment et la bonne garde des malles, et pour l'usage exclusif du département des postes et de son agent des malles, si le département emploie un tel agent ; et tel agent sera transporté gratuitement. Lorsqu'il n'y aura pas d'agent du département, la compagnie du chemin de fer désignera une personne convenable, sur chaque convoi, qui sera assermentée, pour recevoir et prendre soin des malles et des connaissements qui les accompagneront et les décriront, et pour les livrer. Et la malle sera prise et livrée aux bureaux de poste à chaque extrémité de la route ; et aussi aux bureaux intermédiaires, pourvu que ces derniers ne soient pas à plus d'un quart de mille du dépôt ou de la station.

“ 2° Que si la compagnie expédie un train régulier de voyageurs plus fréquemment qu'elle n'y est tenue par le contrat pour le transport de la malle, la malle y sera aussi transportée plus fréquemment, et sans augmentation de compensation, non plus que pour l'accroissement de la vitesse des trains de la malle si le maître-général des postes le désire.

“ 3° Que la compagnie transportera, gratuitement, tous sacs de malle et blancs de bureau de poste, et aussi tous agents spéciaux accrédités du département, sur présentation de leurs lettres de créance.

“ 4° La compagnie ne devra, par elle-même ni par ses agents, transmettre, ou permettre de transmettre, aucune nouvelle commerciale plus rapidement que par la malle, ni transporter hors de la malle aucunes lettres ni aucuns journaux qui devraient être transmis par la poste, excepté des lettres sous enveloppes timbrées, et les lettres des employés de la compagnie, exclusivement pour les affaires du chemin.

“ 5° Que chaque fois que la compagnie manquera de faire un voyage (à moins qu'il ne soit démontré que cela n'est pas dû à l'inconduite, la négligence ou au manque d'habileté convenable,) il pourra y avoir confiscation du prix du voyage; et le défaut d'arriver à l'extrémité de la route, de manière à faire manquer une malle qui dépend de cette arrivée, sera considéré comme équivalant à la perte d'un voyage, à moins que le retard ou délai ne soit le résultat de causes inévitables.

“ 6° Que la compagnie sera sujette à une amende si elle manque de prendre ou livrer une malle ou partie d'une malle; si elle souffre qu'une malle soit mouillée ou autrement endommagée, ou perdue, ou détruite, à moins qu'il n'apparaisse que la chose n'a pas été causée par inconduite, négligence ou manque d'habileté convenable de la part de la compagnie ou de ses employés.

“ 7° Que la compagnie sera responsable de la suffisance des moyens de transport; de la fidélité, de l'habileté et de la diligence de ses agents; et de la sûreté, de la réception et de la livraison des malles comme susdit.

“ 8° Que la maître général des postes pourra faire cesser le service entièrement, si l'intérêt public l'exige, en accordant en compensation le paiement d'un mois de plus sur la somme déduite, ou qu'il pourra annuler le contrat sans cette compensation, si la compagnie manque à plusieurs reprises de remplir quelque une des stipulations du contrat, si elle viole la loi des postes, ou si elle désobéit aux instructions du département.

“ 9° Les dits *Etats-Unis* conviennent avec la dite compagnie de payer, comme susdit, au taux ci-dessus mentionné, trimestriellement, durant les mois de mai, août, novembre et février, ou durant les mois précédents au choix du département.

“ Pourvu toujours, que ce contrat soit, dans toutes ses parties, sujet aux termes et stipulations d'un acte du congrès, passé le vingt-et-unième jour d'avril de l'année mil huit cent huit, intitulé: 'Acte concernant les contrats publics.'

“ En foi de quoi, le dit maître-général des postes a fait apposé le sceau du département des postes au présent, et l'a attesté de son seing, et la dite compagnie de chemin de fer par son _____, et ses cautions ont aussi apposé leur seing et sceau au présent contract, les jour et an inscrits en regard de leur nom respectivement.

“ Signé, scellé et livré par
le maître-général des postes, en présence de

“ Maître-général des postes:

“ Et par les autres parties
en présence de

“ Je certifie que les sus-nommés _____ sont de bonnes et
suffisantes cautions pour le montant du contrat ci-dessus.

“ Maître de poste à _____ ”

“ CEDULE.

Part du dépôt, 27e Rue, New-York, 7 heures A. M.	Arrive	à New-Haven	à 10.20	A. M.
Part “ “ 8 “ “	Arrive	“ “	10.45	“ “
Part “ “ 12.15 “ P. M.	Arrive	“ “	3.15	P. M.
Part “ “ 3 “ “	Arrive	“ “	5.50	“ “
Part “ “ 3.50 “ “	Arrive	“ “	7.10	“ “
Part “ “ 8 “ “	Arrive	“ “	11.10	“ “

“ TRAINS POUR NEW-YORK.

Part de New-Haven à 2.05 A. M.	Arrive au dépôt,	27e Rue, New-York,	à 4.50	A. M.
Part “ “ 6.45 “	Arrive	“ “	10	“ “
Part “ “ 2.05 P. M.	Arrive	“ “	4.45	P. M.
Part “ “ 4.30 “	Arrive	“ “	7.30	“ “
Part “ “ 7.45 “	Arrive	“ “	10.25	“ “

“ La cédule ci-dessus sera sujette de temps à autre à subir tels changements que les intérêts de la compagnie du chemin de fer et du département des postes pourront exiger, en maintenant toujours la correspondance des convois.”

100. Le service accompli par la compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven, tel qu'énoncé dans ce contrat, ne s'accorde pas avec ce que vous dites dans votre mémoire ci-dessus cité, n'est-ce pas ?

Je crois qu'il s'accorde.

101. Quel est le service stipulé par ce contrat ?

Je crois qu'il ne stipule qu'un seul service quotidien.

102. Vous comprenez que cela veut dire avec un char de distribution ?

Oui.

103. Que stipule le contrat au-delà du service du char de distribution ?

Le transport des malles en sacs par les convois indiqués dans la cédule et tous autres convois que la compagnie pourra expédier.

104. Combien de voyages sont mentionnés dans la cédule ?

Six dans un sens et cinq dans l'autre.

105. Comprenez-vous que la compagnie du chemin de fer est obligée d'expédier tous ces convois tels que portés dans la cédule, jusqu'à ce qu'elle soit changée du consentement du département des postes ?

Non.

106. Considérez-vous la compagnie comme tenue, en vertu de son contrat, d'expédier six convois dans un sens et cinq dans l'autre à quelque heure du jour ?

Non.

107. Considérez-vous la compagnie comme tenue de transporter les malles par tous ses convois ?

Oui.

108. Avez-vous quelque idée de la proportion des malles entre New-York et New-Haven qui sont transportées par le char de distribution sur ce chemin ?

Je n'en ai aucune idée.

109. Le sous-maire général des postes dit que les malles transportées par le char de distribution formeraient une partie insignifiante de la malle entière, probablement pas plus de cinq ou dix pour cent :—pouvez-vous dire si cela est exact ?

Je ne le puis, mais je ne le crois pas probable, pour la raison que le char de distribution peut transporter et transporte en effet les sacs de malle d'entier parcours ainsi que les sacs de malle locale, comme sur le Grand Tronc.

110. Avez-vous quelque idée du poids des malles transportées sur le chemin de fer Central de New-York ?

Je n'en sais rien.

111. Pouvez-vous donner aux commissaires un chiffre approximatif de leur poids ?

Je ne le puis, car je n'en sais absolument rien.

112. Savez-vous quel espace de char est fourni au département des postes par le chemin de fer Central de New-York ?

C'est une partie du char aux bagages.

113. Voulez-vous dire que, d'après des informations prises, vous êtes en mesure de dire que l'espace donné est une partie du char aux bagages ?

J'ai vu plusieurs chars, sur le chemin de fer Central de New-York, transportant des malles, dont une partie est employée à l'usage des malles, et l'autre partie à d'autres usages. Je crois qu'il y a des chars exclusivement réservés à la malle, mais dans lesquels la compagnie met souvent autre chose.

114. Nous vous demandons si le char de distribution n'est pas un char entier, et non pas une partie de char ?

A l'égard de ma première réponse, je dirai que tous les chars de distribution sur le chemin Central de New-York ne sont pas composés d'un char entier. Il y en a beaucoup qui ne le sont pas.

115. Quel est le poids de la malle qui passe sur ce chemin ?

Je n'en sais rien.

116. Vous n'avez donc aucune idée de la proportion de la malle transportée par le char de distribution ?

Non.

117. Le sous-maître-général des postes dit que les malles expédiées par le char de distribution ne forment généralement qu'une partie insignifiante de la malle entière, étant entièrement composées des malles locales. Pouvez-vous dire si cela est exact ?

Cela est incorrect comme point de fait. Je puis dire d'après ma connaissance personnelle, que le train expédié par le Grand Tronc entre Island Pond et Portland, et qui est le seul train de voyageurs qui circule sur le chemin, transporte toutes les malles, directes et locales, dans le char de distribution.

118. Pouvez-vous dire, d'après vos connaissances personnelles, ce qui se fait sur les autres chemins de fer des États-Unis ?

Cela varie suivant les circonstances de chaque compagnie. Sur les lignes où il n'est expédié que peu de convois, la pratique est celle que je viens de dire ; et sur celles où il existe une grande circulation de voyageurs, et où par conséquent il y a plus de convois, la plupart des malles directes sont transportées, je n'en ai aucun doute ; par les trains sur lesquels il n'y a pas de char de distribution.

119. Diriez-vous alors, que le prix payé au chemin de fer Central de New-York est le paiement du service qu'il accomplit au moyen d'un char de distribution en tout ou en grande partie ?

Je considère et crois que sur le chemin de fer Central de New-York, et sur tous les autres chemins de fer des États-Unis, le service du char de distribution est la fondation et la base du paiement.

120. Ce n'est pas là une réponse à la question. Vous dites dans votre mémoire que " les malles pour la distribution sont sur un seul train, qui distribue les malles le long de la route ; c'est le seul char servant à la distribution qui soit expédié sur les chemins de fer américains ; il ne circule qu'une fois par jour, et c'est pour ce service que la rémunération est établie." Est-ce exact ?

Je pense que oui.

121. Votre mémoire dit que les convois qui ont des chars de distribution marchent le jour ; — cela veut-il dire qu'aucune partie du service n'est fait de nuit ?

Aucune partie du service de distribution.

122. N'y a-t-il pas des convois avec les chars de distribution qui vont directement d'Albany à Chicago et plus loin à l'ouest ?

Non, il n'y en a pas.

123. Vous dites donc qu'aucune partie du service de distribution ne se fait de nuit ?

Oui.

124. Par quelle route passait la malle entre New-York et Chicago avant le récent ordre des passeports ?

Elle était divisée. La plus grande partie passait par d'autres chemins, mais une partie considérable (bien que peu considérable comparativement) passait par le Grand Occidental du Canada.

126. Quelle était la nature du service fait par le Grand Occidental pour le département des postes des États-Unis ?

Il transportait les sacs clos dans le char aux bagages avec le bagage des voyageurs d'entier parcours.

127. Le bureau de poste des États-Unis n'avait-il pas un compartiment distinct pour le transport de ses sacs de malle ?

Non.

128. Connaissez-vous la moyenne du poids des malles transportées sur le Grand Occidental ?

Je ne la connais pas.

129. Pouvez-vous en donner le poids approximatif ?

Je ne le puis.

130. Y avait-il un espace particulièrement affecté au bureau de poste pour le transport des sacs de malle ?

Non.

131. Que reçoit le Grand Occidental pour le transport des malles des États-Unis entre le Pont Suspendu et Détroit ?

Cinquante piastres par mille, et le paiement a toujours été fait à ce taux. La raison pour laquelle le Grand Occidental transportait ces malles à ce prix était qu'il croyait que ce serait une bonne annonce de son chemin comme route pour les voyageurs américains; cela était regardé comme étant d'une si grande importance que, lorsque l'arrangement a été fait, la compagnie aurait été prête à transporter ces malles pour rien, plutôt que de ne pas pouvoir annoncer sa ligne comme étant une route postale des Etats-Unis.

132. La malle entre Détroit et Chicago est-elle considérable?
Oui, elle l'est.

(Reprise de l'Interrogatoire de M. Brydges.—25 février 1865.)

133. Relativement à vos réponses aux questions 118 et 119, il y a, je crois, quelque confusion à propos du mot "char de distribution." En Canada, le mot "char de distribution" signifie le bureau de poste ambulant, mais aux Etats-Unis, le mot "char de distribution" s'applique plus correctement, n'est-ce pas, aux chars d'où les sacs fermés sont distribués?

Je ne le comprends pas ainsi. Sur les principales lignes américaines, il y a des chars semblables, dans leur arrangement général, à ceux des lignes du Canada.

134. Entendez-vous dire que cela est universel ou même général?
Je crois que c'est général.

135. Alors, dans votre réponse à la question 119, lorsque vous dites: "Je considère et crois que sur le chemin de fer Central de New-York, et sur tous les autres chemins de fer des Etats-Unis, le service du char de distribution est la fondation et la base du paiement," vous voulez dire que le service fait par bureau de poste ambulant est la fondation du paiement?

Oui.

136. Dans votre réponse à la question 80, vous dites: "Je n'eus aucune discussion, ni entrevues, ni correspondance avec le département des postes au sujet de son intention de fixer le tarif en septembre 1858, et aucune communication n'eut lieu, nous faisant connaître la passation d'un arrêt du conseil jusqu'à l'époque où je quittai le service de la compagnie, au commencement de 1862." M. Griffin me dit qu'il est très certain que vous avez été informé, avant le 18 septembre 1858, que le prix à payer était sous la considération du gouverneur en conseil, et que vous avez été informé qu'un arrêt du conseil avait été rendu, peu de temps après qu'il l'eut été, et certainement longtemps avant 1862. Pouvez-vous, sur réflexion, dire si c'est le cas ou non?

Je réponds formellement que je n'ai aucun souvenir d'avoir été informé que la question devait être réglée en septembre 1858. Je suis également certain que les termes de cet arrêt ne m'ont jamais été communiqués, non plus qu'à la compagnie du Grand Occidental, avant que j'aie quitté son service. Je vois dans le mémoire de la compagnie du Grand Occidental, en date du 16 février, que le 19 novembre 1858, M. Griffin écrivit une lettre pour dire qu'un arrêt avait été rendu et promettant d'en communiquer le contenu, mais il ne l'a jamais fait; l'on crut en conséquence que l'arrêt n'avait pas été définitivement rendu, puisque rien de plus n'avait été communiqué sur le sujet.

137. Le 22 juillet 1857, M. Griffin ne vous a-t-il pas écrit une lettre dont celle qui vous est maintenant remise, marquée D, est une copie?—

" Copie D.

" DÉPARTEMENT DES POSTES,
" Toronto, 22 juillet 1857.

" MONSIEUR,—En réponse à votre allusion à la question des termes de règlement pour le service postal entre ce département et le chemin de fer Grand Occidental, à propos de la liquidation de votre compte avec le département des postes des Etats-Unis, j'ai l'honneur de vous dire que, comme le gouverneur en conseil n'a encore rendu aucune décision définitive sur ce point, pour la gouverne de ce département, en vertu des dispositions de la loi, le maître-général des postes n'est pas prêt à nommer la somme précise qui sera défi-

nitivement payée au chemin de fer Grand Occidental pour service postal. Le taux ne sera certainement pas de moins de cinquante piastres par mille de chemin de fer par année; de fait, la somme déjà payée à compte en anticipation de la liquidation définitive équivaut à un taux de trente-cinq à quarante piastres par mille, et un nouveau paiement sera bientôt fait qui élèvera le taux provisoire de paiement à près de cinquante piastres par mille.

“ J’ai l’honneur d’être, etc.,

“ (Signé,)

W. H. GRIFFIN.

“ C. J. Brydges, écr.,
Directeur-gérant,
Chemin de fer Grand Tronc.”

Je crois que c’est une vraie copie, et que j’ai reçu l’original. Cette lettre a rapport à une demande que j’avais faite à M. Griffin, afin d’obtenir un certificat de lui, ou du maître-général des postes, pour permettre à la compagnie du Grand Occidental de se faire payer du département des postes des Etats-Unis pour le transport des malles. L’arrangement avec ce dernier était qu’il paierait \$50 par mille à la compagnie du Grand Occidental, pourvu que le département des postes du Canada payât au moins autant, et cette lettre se rapportait à ma demande à M. Griffin de me donner un certificat qui pût me permettre d’être payé à Washington.

138. Vous rappelez-vous avoir reçu la lettre dont parle M. Swinyard dans son mémoire, en date du 19 novembre 1858 ?

Je n’ai aucun doute que je l’ai reçue.

139. Cette lettre, qui vous est maintenant remise, portant la date du 25 novembre 1858, et marquée E, est-elle votre réponse ?

Medden Stab.

CHÉMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,

“ Bureau du directeur-gérant,

“ Hamilton, Haut-Canada, 25 novembre 1858.

“ MON CHER MONSIEUR,—Vous avez raison à propos des trains de New-York. Les seuls convois directs partant du Pont Suspendu seront expédiés de notre convoi du matin, qui part de Windsor la veille, et de notre exprès de jour.

“ J’espère que le taux du département des postes est un taux que nous pourrions accepter. Les prix que nous avons demandés jusqu’ici sont beaucoup moins élevés que ce qui est payé par le département des postes des Etats-Unis à leurs chemins de fer, et l’on fait un vigoureux effort pour faire augmenter ces prix, car il est prouvé qu’ils ne sont pas rémunératifs pour les chemins de fer.

“ J’ai l’honneur d’être, etc.,

“ C. J. BRYDGES.

“ W. H. Griffin, écuyer.”

Oui, c’est mon écriture.

140. Vous souvenez-vous qu’avant le 29 février 1860, vous avez demandé au département des postes un certificat que le prix de \$70 par mille avait été fixé par un arrêt du conseil comme étant celui qui devait être payé à la compagnie du Grand Occidental ?

Je ne me souviens pas d’avoir fait cette demande. Je n’ai aucun doute que j’ai demandé un certificat au département des postes canadien, comme en 1857, mais je ne me rappelle pas les termes de cette demande.

141. Avez-vous en effet reçu un certificat, en date du 29 février 1860, disant que la somme de \$70 par mille avait été fixée par un arrêt du gouverneur en conseil ?

Je n’ai aucun doute que j’ai reçu un certificat qui était suffisant pour me faire payer du département des postes des Etats-Unis, mais je ne puis dire quels étaient les termes de ce certificat.

142. Voulez-vous regarder le papier qui vous est maintenant exhibé et marqué F, et dire si vous vous souvenez d’avoir reçu ce certificat ?

“ Département Général des Postes,
“ Québec, 29 février 1860.

“ Je certifie par le présent qu'un arrêt du conseil a été rendu, autorisant le paiement ^{soixante-dix} ~~cinquante~~ piastres par mille à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada, pour le transport des malles de Sa Majesté sur la dite ligne de chemin de fer, et que cette somme au moins continuera d'être payée comme rémunération par mille, au dit chemin de fer, pour l'accomplissement du dit service.

“ SIDNEY SMITH,
“ M. G. P.”

[*Endos au crayon : Renvoyé par M. Brydges pour faire changer légèrement les termes du certificat.*]

Je dois l'avoir reçu; mon écriture s'y trouve.

143. Vous avez ensuite obtenu un certificat de la même date, dont les termes furent dictés par vous, et qui était de fait une copie du papier qui vient d'être exhibé, à l'exception du changement du mot “ cinquante ” en “ soixante-dix ? ”

Ce certificat, comme je l'ai déjà expliqué, avait rapport aux paiements du département des États-Unis. S'il avait été fait d'abord, comme on vient de le voir, à \$50 par mille, ce n'était certainement pas un énoncé exact de l'arrêt du conseil, qui paraît avoir été rendu en septembre 1858, et d'après les termes de la fin du certificat, où il est dit “ cette somme au moins continuera d'être payée, ” il ne me donne certainement pas maintenant, comme je suis sûr de ne l'avoir pas reçue alors, l'idée que ce taux avait été définitivement fixé par le gouverneur en conseil.

144. Aucun autre arrêt du conseil à propos du prix du service postal n'a été rendu jusqu'en août 1863 ?

Il paraît.

145. Vous vous appuyez, dans votre mémoire, à la page 18, sur les frais d'exploitation du chemin ici, à cause de la rigueur du climat: Le principal article de dépense est le bris des rails, n'est-ce pas ?

C'est un article, mais non pas le principal. Mais si l'on veut embrasser dans la question les dommages qui en résultent, je dirai que c'est un article important.

146. Vous parlez quelque part de 10 milles de chemin de fer qu'il a fallu renouveler à cause du bris des rails, n'est-ce pas ?

Dans un hiver il y en a eu autant que cela.

147. Pouvez-vous dire quel a été le montant total des dépenses provenant du bris des rails, et les dommages qui en ont résulté dans le cours de cet hiver dont vous parlez ?

Le renouvellement des rails durant les trois dernières années s'est élevé à une longueur totale de plus de 350 milles, ou à une moyenne d'environ 117 milles par année. Durant l'hiver de 1862, 300 chars ont été jetés en dehors de la voie par des rails brisés. Le coût des réparations des engins et des chars durant l'année 1862 s'est élevé, en chiffres ronds, à \$615,000. Le surintendant de ce département estime que les deux tiers de ces dépenses sont dus aux dommages causés pendant l'hiver. Si cette estimation est exacte, le climat du Canada impose à la compagnie, pour la réparation des engins et des chars, une dépense d'environ \$400,000 par année.

148. Depuis combien de temps les rails étaient-ils placés sur le chemin à cette époque ?

Cela variait.

149. Où ces accidents avaient-ils principalement lieu ?

Ils ont lieu sur toute la ligne entre Toronto et Portland. Je crois qu'ils sont plus nombreux à mesure que nous avançons à l'est.

150. En 1861, M. Shanly dit que les accidents qui ont eu lieu de janvier à avril 1861, sur le district central, sont comme suit :—

TABLEAU des accidents arrivés aux convois, résultant du bris des rails, sur la section centrale, entre le 1er janvier et le 4 avril 1861.

Date de l'accident.	Nombre et nature du train.	Place de l'accident.	No. de chars déraillés et endommagés.
12 janvier	No. 8 train de fret	Près Newtonville.....	3
do	10 do	Cèdres	5
12 février	2 do	Napance	2
15 do	6 do	Newtonville	5
28 do	9 do	Cornwall	1
7 mars	7 do	Lancaster	2
do	1 do	Lansdowne	2
do	3 do	Aultville	1
do	3 et 11 do	Waterloo.....	12
8 do	7 do	R. Beaudette	6
do	4 do	Pointe Claire.....	4
do	7 do	Cobourg	3
11 do	8 do	Lyn	7
14 do	3 do	Malorytown	3
17 do	5 do	Vaudreuil	9
27 do	6 do	Lancaster	6
29 do	12 do	Pointe Claire.....	4
30 do	20 do	Chemain Bath.....	3
4 avril.....	Train de bois	Ste. Anne.....	2

20 trains interrompus. Total des chars endommagés, 80

Strathcona

Pensez-vous qu'il y a eu, pendant cette année, une égale quantité d'accidents sur les autres sections du chemin ?

Durant les années 1861 et 1862, il y a eu un grand nombre d'accidents sur cette section.

151. Pouvez-vous dire depuis combien de temps les rails étaient posés sur cette section ?

La ligne a été ouverte de Montréal à Brockville en novembre 1855, et de Brockville à Toronto en octobre 1856.

152. Les rails étaient donc posés sur cette section depuis cinq à six ans ?

Partie depuis cinq et partie depuis six ans.

153. Ne pensez-vous pas que le bris des rails était dû plutôt à une défectuosité des rails qu'à la rigueur du climat ?

Je ne pense pas que la forme des rails employés en premier lieu sur le Grand Tronc fût bonne, et je crois que ce fait a augmenté le bris des rails, mais aucun rail de fer, suivant moi, ne durera beaucoup dans ce pays et ne sera pas exposé à se briser. Nous trouvons que les rails de nouvelle forme et de meilleure confection, que nous employons maintenant, se cassent, et en proportion croissante avec leur âge, mais pas au même point que les rails employés primitivement. Nous sommes tellement certains de ce fait que nous faisons maintenant l'expérience de rails en fer avec arêtes en acier.

154. La question était si le bris des rails n'était pas dû plutôt à une défectuosité dans le fer et la confection qu'au climat ?

Si vous en faites une question abstraite, je dis—Non.

155. Le fer n'était-il pas inférieur, et les rails mal faits, tels que posés en premier lieu ?

Je ne puis dire que ce fussent de mauvais rails ; j'en ai vu de bien meilleurs et de bien plus mauvais.

155a. Sur la demande posée à M. Cooke, devant la commission de M. Langton, "quelle est la qualité du fer ; est-ce là la principale cause de la rapide usure du chemin ?" Il répondit : "J'ai toujours dit que le fer était de mauvaise qualité ; il est très inférieur au fer qui est sur la section occidentale ;" cela est-il exact ?

Je pense que le fer de la section occidentale est meilleur, mais je ne puis dire que celui de la section centrale soit mauvais.

156. M. Cooke était, à cette époque, un ingénieur employé par la compagnie du Grand Tronc sur la division centrale ?

Il a été ingénieur sur quelque section entre Montréal et Toronto, mais je ne puis dire laquelle.

157. M. Gustin est le surintendant de l'atelier de laminage de Toronto, où sont laminés les rails de la compagnie du Grand Tronc, et est en mesure de bien connaître la qualité du fer ?

Oui.

158. Il dit : " J'ai examiné les rails fournis à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc qui ont été envoyés pour être laminés à nouveau ; ils sont de qualités bien variées. Je pense qu'en moyenne ils ne valent pas la qualité médiocre, "—croyez-vous que cela soit exact ?

Je crois que M. Gustin a un peu déprécié la qualité générale des rails.

159. Quelle est la durée moyenne d'un rail en Angleterre ?

Elle varie avec les différents chemins et suivant la somme du roulage.

160. Quel était le poids par verge de rail sur le Grand Tronc ?

Environ 63 livres.

161. Connaissez-vous le chemin *South Western* d'Angleterre, et n'est-ce pas un chemin où le roulage est considérable ?—Pouvez-vous nous donner une idée de la durée moyenne des rails sur ce chemin ?

Je n'ai rien su qui se rapporte à ce chemin, personnellement, depuis douze ans.

162. L'on voit dans l'ouvrage de M. Colburn, que " M. Strapp, l'ingénieur du *London and South-Western*, reçut l'offre, en décembre 1857, de rails neufs, livrés à Londres, pour \$29.28 le tonneau, tandis que 24 heures après on lui offrait \$26.20 le tonneau pour les vieux rails qu'il avait enlevés après 19 ans d'usage, "—pensez-vous que cela donne une idée assez exacte de l'usure des rails sur ce chemin.

Je pense que cela servirait à vérifier le double de la durée des rails sur ce chemin aujourd'hui.

163. Le même auteur dit, à la page 87 : " La durée des rails, soumis à un service donné, est presque entièrement une question de qualité, et les résultats de l'usure d'une espèce de rails ne peuvent s'appliquer qu'à d'autres rails de même qualité. Beaucoup de rails posés sur les lignes anglaises en 1831 ont duré vingt ans. Cela a été le cas sur les chemins de fer *London and North-Western*, de Lancashire à Preston, Preston à Wyre, Derby à Birmingham, et sur le *London and South-Western*. Le fer sur la ligne *Great Northern* a duré sept ans (avec 14 trains en chaque sens par jour). Les rails de la ligne de London, Brighton et South Coast (qui a beaucoup de convois), ont été posés il y a 15 ans. Le renouvellement a été commencé il y a trois ans, et n'est pas encore terminé. En 1848, les directeurs de la ligne *London and North-Western*, après une minutieuse investigation, ont estimé la durée de leur fer à 20 ans. Le fer de beaucoup de lignes anglaises a duré de 12 à 16 ans. D'un autre côté, du fer très fort s'en est allé en lambeaux au bout d'un, deux ou trois ans, là où les rails actuels ont servi pendant 12 ans. "—Cela est-il conforme à votre expérience ?

Je crois que ce n'est pas le cas actuellement. Il n'y a aucun doute que les premiers rails faits étaient de meilleure qualité qu'aucuns de ceux qui ont été fabriqués depuis ; la pratique en Angleterre est maintenant d'accroître et non pas de diminuer le poids des rails, contrairement à ce qui est dit dans le livre que vous venez de citer.

164. Je vois qu'il est dit dans le livre de M. Langton, à la page 105, par M. Maguire, inspecteur de route sur le chemin de fer de Montréal et Champlain, que sur ce chemin, durant l'hiver de 1859-60, il ne s'était brisé que cinq rails, bien qu'ils fussent alors posés depuis sept ou huit ans.—Qu'est-ce qui en est maintenant ?

Les circonstances des deux chemins de fer sont tout à fait différentes. La ligne de Montréal et Champlain est un chemin droit et uni, sans fortes pentes, excavations ou remblais. Le roulage y a été excessivement léger, n'ayant pas plus de trois trains par jours, tous légers et marchant à petite vitesse. Tout cela est entièrement différent sur le Grand Tronc.

165. Quelle est la vitesse moyenne sur le chemin de fer de Montréal et Champlain ?

Environ 17 milles à l'heure, y compris les arrêts. Depuis la date du témoignage de M. Maguire, des renouvellements considérables de fer ont eu lieu, et le nombre des rails brisés a augmenté.

166. Quand les renouvellements dont vous parlez ont-ils eu lieu ?

Ils se font depuis trois ans.

167. Depuis combien de temps la compagnie du Grand Tronc exploite-t-elle le chemin ?

Depuis plus d'un an.

168. Pouvez-vous dire quelle a été la quantité moyenne des renouvellements durant les deux années qui ont précédé votre prise de possession ?

Les renouvellements se sont élevés à quatre ou cinq milles par année. L'année dernière nous avons renouvelé cinq milles de rails.

169. Les dommages faits aux rails ne sont-ils pas généralement causés par le passage de l'engin ?

Oui.

170. Les engins des trains de voyageurs ne sont-ils pas de nature à produire ces dommages plutôt que ceux des trains de fret ?

Je ne sache pas qu'il y ait une grande différence. Les engins de voyageurs vont plus vite, mais les engins de fret sont plus pesants.

171. Le poids des engins des trains de voyageurs ne porte-t-il pas sur les roues de traction, et celui des engins de fret n'est-il pas distribué sur les six roues ?

Non, ils sont tous semblables sous ce rapport.

172. Pouvez-vous nous dire quel est l'excédant du coût des trains de voyageurs sur celui des trains de fret ?

Il y a plus d'hommes employés sur un train de voyageurs que sur un train de fret, et ils sont payés plus cher.

173. Pouvez-vous dire quelle est la différence des frais de roulage entre les trains de fret et ceux des voyageurs ?

Nous n'avons pas tenu nos comptes de manière à faire voir cela, et je ne suis pas prêt à répondre à la question.

174. En supposant que les trains marchent à la même vitesse, les frais de roulage seraient en proportion des poids ?

Oui ; avec cette différence que les voitures employées aux trains de voyageurs sont plus dispendieuses, tant pour leur premier prix que pour leurs réparations, que celles employées dans les trains de fret.

175. MM. Holley et Colburn disent que si la vitesse d'un train de voyageurs est doublée, il faut ajouter quarante pour cent au poids de ce train pour rendre les frais de roulage, entre les trains de voyageurs et ceux de fret, proportionnés à leur poids,—est-ce le cas ?

Cela ne s'accorde pas avec ce qu'en disent des ingénieurs anglais. Je crois que ce serait plutôt 50 pour cent, c'est-à-dire que 50 pour cent seraient le surcroît de dépense pour voiturier le même poids à une vitesse double.

176. Voulez-vous exhiber le contrat primitif passé entre la compagnie d'Express et la compagnie du Grand Tronc ?

Le document maintenant déposé est une copie du seul contrat passé entre la compagnie du Grand Tronc et aucune compagnie d'Express que je connaisse. Ce contrat n'est plus en force, ayant cessé d'exister par la dissolution de la compagnie d'Express le 1er janvier dernier. Comme nous avons donné avis à la compagnie que nous ne le continuerions pas, la question d'un nouveau contrat est maintenant ouverte.

“ CONVENTIONS entre le chemin de fer Grand Tronc et la compagnie d'Express Britannique et Américaine.

“ Qu'il soit notoire, que le vingt-deuxième jour du mois de mai, en l'an de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-un, par-devant les notaires soussignés—dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada ci-devant constituant la province du Bas-Canada, résidant en la cité de Montréal, dans la dite partie de la dite province,—la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, à ce dûment représentée et agissant par Walter Shanly, de la cité de Montréal susdite, le gérant-général,

dûment autorisé à toutes et chacune les fins des présentes par résolution du bureau des directeurs de la compagnie, tenue à Québec le quatrième jour d'avril dernier, dont copie certifiée est annexée aux présentes, de première part, et la compagnie d'Express Britannique Américaine, à ce agissant et représentée par Benjamin S. Cheney, de la ville de Boston, dans l'Etat du Massachusetts, l'un des Etats-Unis d'Amérique, expéditeur, Ebenezer H. Virgil, de Troy, dans l'Etat de New-York, l'un des dits Etats-Unis d'Amérique, aussi expéditeur, et Joseph W. Hoges, formant le comité exécutif de la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, et comme tels dûment autorisés par les règlements de la dite compagnie, pour toutes et chacune les fins des présentes, de seconde part, ont convenu, et par les présentes, conviennent entre elles en la manière et forme suivantes, c'est à savoir :

" 1. La dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada par les présentes donne et octroie à la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, pour l'espace et terme de cinq années, commençant le premier jour du mois de mai mil huit cent soixante-et-un, et finissant le treizième jour d'avril mil huit cent soixante-six, le privilège de transporter les matières d'express sur toutes les lignes du chemin de fer Grand Tronc du Canada, à l'exception seulement de cette partie de la dite ligne comprise entre la Jonction de la Chaudière et la Rivière-du-Loup.

" 2. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine promet, convient et s'engage de payer à la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, en et par paiements trimestriels égaux et consécutifs, qui seront respectivement faits le premier jour des mois de mai, août, novembre et février, chaque année, le péage suivant par mille par année, sur la longueur de 971 milles (neuf cent soixante-onze milles), aux taux suivants par année, savoir :

" Pour la première année, onze piastres et cinquante centins par mille.

" Pour la seconde année, treize piastres par mille.

" Pour la troisième année, quatorze piastres et cinquante centins par mille.

" Pour la quatrième année, seize piastres par mille.

" Pour la cinquième année, seize piastres et cinquante centins par mille.

" Et pour le transport de toutes marchandises, effets et paquets expédiés par elle sur la dite ligne, elle, la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, promet, convient et s'engage de payer à la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, les taux stipulés et contenus dans le tarif, annexé à ces présentes, marqué A, signé par les dites parties, et nous, dits notaires, ne varietur.

" Les comptes entre les dites parties, pour le transport de toutes les dites marchandises, effets et paquets, seront réglés et payés une fois tous les trois mois.

" 3. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine aura l'usage d'un compartiment dans le char aux bagages ou le char-poste n'excédant pas douze pieds de longueur, par la hauteur et la largeur du char, sur un train-omnibus ou local, en chaque sens, ou plus souvent si le Grand Tronc expédie plus d'un train de voyageurs par jour (excepté les dimanches), et d'y transporter des marchandises, n'excédant pas un poids de cinq mille livres, mais en cas d'urgence, il lui sera permis de transporter un autre poids ou quantité de cinq mille livres, pourvu qu'il y ait place pour le recevoir dans la partie du char aux bagages employé par la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada.

" 4. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine aura la faculté d'envoyer deux de ses employés, gratuitement, pour veiller aux affaires de l'Express, par chaque train ; mais il est bien compris et convenu par et entre les dites parties, que les messagers de l'Express et autres personnes attachées à la dite compagnie d'Express, voyageant gratuitement par l'un des trains de la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, seront transportés à leurs risques et périls, et la dite compagnie d'Express Britannique Américaine s'engage et s'oblige expressément à tenir la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada quitte et sauve de toutes réclamations et demandes, et actions en dommages, pour blessures éprouvées par ces officiers et employés, par accident ou autrement.

" 5. La dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada fournira un espace et appartement convenables dans l'un de ses bureaux, pour l'usage de la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, aux stations terminales de la dite compagnie de chemin de fer.

" 6. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine sera tenue, et elle promet et s'oblige, de destituer à première demande de la partie de première part, agissant par son gérant, aucun de ses employés qui se sera mal conduit sur les trains ou dans les stations.

" 7. La dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada ne sera responsable d'aucune réclamation faite contre la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, en conséquence d'accidents survenus aux trains ou autrement; la dite compagnie d'Express Britannique Américaine se chargeant et prenant sur elle tout le risque, et s'engageant et s'obligeant de tenir la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada quitte et sauve de toutes réclamations et demandes à l'égard d'icelle.

" 8. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine convient, promet et s'engage de remettre aux agents de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, à chaque station où des marchandises seront reçues ou placées sur le train pour être transportées, un rapport quotidien du nombre des paquets, marchandises et effets, et de leur poids.

" 9. Et c'est une condition expresse des présentes, que les agents de la dite compagnie d'Express Britannique Américaine ne dérangera en rien les bagages des voyageurs, ou les articles transportés par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada comme bagage de surcroît; mais comme la dernière dite compagnie ne désire pas encourager le transport du fret par les trains de voyageurs, sous la désignation de bagage, la dite compagnie s'engage à donner des instructions aux agents des stations et gardiens des bagages, définissant jusqu'à quel point il leur sera permis d'user de leur discrétion dans les affaires qui font le sujet de la circulaire en date de ce jour, dont une copie, marquée B, est annexée aux présentes.

" 10. Et la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada s'engage à ne passer aucun contrat avec aucune autre compagnie d'Express, dont l'effet commencerait durant l'existence du présent contrat.

" 11. Et c'est une condition expresse des présentes, que si la dite compagnie d'Express Britannique Américaine manquait de remplir aucun des engagements contractés par elle en vertu des présentes, ou manquait de faire l'un des paiements ci-dessus stipulés, au temps et de la manière prescrits pour tels paiements, alors la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada aura la faculté de faire cesser et terminer immédiatement les présentes, par un simple avis à cet effet donné par écrit à la dite compagnie d'Express Britannique Américaine à son bureau à Montréal, ou par la poste adressé à son bureau à Kingston, suivant que la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada le jugera à propos.

" Fait et passé en la dite cité de Montréal, en l'étude de T. Doucet, l'un des notaires soussignés, les jours, mois et an en premier lieu susdit, sous le numéro seize mille deux cent quatre-vingt-un, et les parties ont signé avec nous, dits notaires, ces présentes ayant d'abord été dûment lues en leur présence, et les sceaux des dites compagnies respectives y ayant été apposés.

" La compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada.

[L.S.] Par (Signé) W. SHANLY,
(Signé) J. ELLIOTT, Sec. et Trés. Gérant.

" La compagnie d'Express Britannique Américaine.

[L.S.] Par (Signé) B. P. CHENEY, JAS. SMITH, N.P.
E. P. VIRGIL, T. DOUCET, N.P.
J. W. HOWES.

" Vraie copie de l'original déposé dans mon greffe.

(Signé) T. DOUCET, N. P.

" A.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

" Tarif des taux de fret qui seront chargés à la compagnie d'Express Britannique Américaine.

Distances.	Taux par 100 lbs. 1ère classe.	Taux par 100 lbs. classe spéciale.	Distances.	Taux par 100 lbs. 1ère classe.	Taux par 100 lbs. classe spéciale.
Milles.	Cts.	Cts.	Milles.	Cts.	Cts.
20 et moins	15	12	201 à 220	73	42
21 à 30	20	15	221 à 240	76	44
31 à 40	25	18	241 à 260	79	46
41 à 50	30	20	261 à 280	82	48
51 à 60	33	22	281 à 300	85	50
61 à 70	36	24	301 à 325	88	52
71 à 80	38	26	326 à 350	91	54
81 à 90	40	28	351 à 375	95	57
91 à 100	44	30	376 à 400	100	60
100 à 110	44	31	401 à 425	110	65
111 à 120	46	32	426 à 450	120	70
121 à 130	49	33	451 à 500	130	75
131 à 140	52	34	501 à 550	140	80
141 à 150	55	35	551 à 600	150	85
151 à 160	58	36	601 à 650	160	90
161 à 170	61	37	651 à 700	170	92
171 à 180	64	38	701 à 750	180	95
181 à 190	67	39	751 à 800	180	95
191 à 200	70	40	801 à 850	190	98
			851 à 900	200	100

" CLASSE SPÉCIALE.

" Pommes,
Aile,
Beurre,
Bière,
Cidre,
Chandelles,
Fromage,

Oufs,
Poisson,
Fruits,
Gibier,
Citrons,
Viandes, (fraîches)
Eaux minérales,

Oranges,
Huitres,
Porter,
Patates,
Pêches,
Volailles,

Poires,
Savon,
Eau de soude,
Légumes,
Vins.

" Dans le cas où la compagnie du chemin de fer Grand Tronc réduirait son tarif local régulier pour lutter contre la concurrence, tel qu'en été entre Québec, Montréal, Toronto, etc., la compagnie d'Express aura droit à une réduction correspondante sur l'échelle du tarif ci-dessus, en ce qui aura rapport aux points particuliers où se fera cette concurrence.

“ Ceci est le tarif des prix, marqué A, mentionné dans le contrat entre la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada et la compagnie d'Express Britannique Américaine, passé par-devant T. Doucet et son confrère, notaires, ce vingt-deuxième jour de mai mil huit cent soixante-et-un.

“ (Signé,)

W. SHANLY,
E. P. CHENEY,
E. H. VIRGIL,
J. W. HOWES,
JAS. SMITH, N. P.
T. DOUCET, N. P.

“ Vraie copie.

“ (Signé,) T. DOUCET, N. P.”

177. La compagnie d'Express Britannique Américaine est-elle la seule avec laquelle vous avez ou avez eu quelque contrat ?

Oui, et la société a été dissoute le 1er janvier dernier.

178. N'avez-vous pas transporté d'effets d'express sur le chemin depuis janvier ?

Oui, mais à des conditions qui devront être réglées plus tard, et non pas à celles de l'ancien contrat.

179. Il est parlé d'un contrat à la page 70 du rapport de M. Langton, antérieur, je suppose, à celui que vous exhibez maintenant ?

Je n'en ai jamais vu d'autre, mais je m'en informerais.

(Reprise de l'Interrogatoire de M. Brydges.—27 février 1865.)

180. Pouvez-vous produire maintenant un tableau du service actuel à l'ouest de Toronto ?

Je ne puis dire quel était le service avant les derniers changements nécessités par le système des passeports.

181. Le poids moyen des chars-poste, tel que porté dans le livre bleu No. 1, est de 30,248 lbs ;—est-ce encore là la moyenne de leur poids ?

Ce poids est resté à peu près le même.

182. Quel est le coût moyen d'un char-poste ?

Le coût moyen est d'environ \$2,000, c'est-à-dire, de tout le char sur lequel est pris le compartiment de la poste.

183. Le prix payé en Angleterre pour les voitures, par le département des postes, n'est-il pas établi à un chiffre à peu près exact ?

Je n'en sais rien.

184. Le major harness, en parlant de ce sujet, dit :—“ L'usage des voitures a été facilement déterminé, au moins dernièrement. Il y avait un arrangement entre un grand nombre de compagnies, par lequel elles payaient pour l'usage des voitures les unes des autres, et je ne crois pas me tromper en disant que c'était 1d. ou ½d. par mille pour les voitures de première classe, ½d. pour celles de seconde classe, et ¼d. pour les wagons et plateformes. J'ai fait de cet arrangement la base de mon évaluation de la somme à exiger du département des postes pour l'usage des voitures. Il était compris, et on l'a toujours admis, que les prix avaient été établis à un chiffre élevé par les compagnies de chemins de fer, afin que leurs voitures tendissent à rester sur leurs propres lignes, et qu'il ne fût pas de l'intérêt d'une compagnie de se servir des voitures des autres ; il n'y avait donc aucune injustice possible envers la compagnie de chemin de fer en prenant ces chiffres.”— Cela vous paraît-il être une computation juste ?

Je ne pense pas qu'elle s'applique du tout dans le cas du Bureau de poste. Je ne crois pas que ce soit un mode juste, et je vais vous dire pourquoi :—Les prix mentionnés par le major Harness sont des prix fixés entre deux ou plusieurs compagnies dont les voitures passent, pour leur propre commodité, sur les lignes les unes des autres, afin d'éviter les frais et retards aux points de correspondance ; chaque compagnie, en moyenne, envoie à peu près un nombre égal de voitures sur les lignes des autres compagnies, et par conséquent les frais pour l'usage des voitures sont à peu près balancés, et elles économisent les

frais de transbordement. Aucune compagnie ne prêterait ses voitures à un étranger, ou au public, aux prix mentionnés par le major Harness.

185. Le major Harness dit que le prix est élevé pour le service rendu;—vous n'admettez pas cela?

Je n'admets pas cela. Par exemple, il parle d'un farthing par mille pour les plateformes; ce prix couvrirait à peine les frais de réparation et de roulage des plateformes, sans rien laisser pour l'intérêt sur le coût ou l'usage des voitures.

186. Quel est le coût moyen de vos voitures à voyageurs?

La moyenne du coût de nos voitures de première classe est d'environ \$3,000.

187. N'avez-vous pas quelques arrangements en vertu desquels les voitures de première classe sont échangées et expédiées sur d'autres lignes?

Non.

188. Vous êtes-vous procuré le tarif qui aurait dû être annexé au contrat de l'express?

Pas encore; je l'ai demandé par télégraphe, et j'espère le recevoir dans le cours de la journée.

189. Votre fret étranger, disons de Détroit à Portland, est transporté à des taux différents de ceux portés sur vos tarifs, n'est-ce pas?

Oui; les tarifs que je vous ai donnés sont les tarifs locaux pour le Canada.

190. Le tarif du fret étranger varie fréquemment, n'est-ce pas?

Constamment.

191. Et est beaucoup plus bas que le tarif local?

Il l'est quelquefois, et quelquefois il ne l'est pas.

192. Sur quel principe vous appuyez-vous pour établir un tarif de fret étranger plus bas que celui du fret local?

Le fret direct ou de long parcours nous arrive en grande quantité, par charges de convois à la fois, et il parcourt toute la ligne sans être dérangé. Les frais qu'entraînent les stations intermédiaires ne sont pas matériellement affectés par le roulage des trains directs. Les stations locales sont toutes maintenues pour les besoins du trafic local; le fret arrive à ces stations en petites quantités, et il faut celui de plusieurs de ces stations pour en charger un convoi. Le résultat est qu'un train de fret local qui arrive complètement chargé à sa destination, n'a pas, en réalité, eu la moitié d'une charge, en moyenne, sur toute la distance parcourue par le train.

193. M. Walter Shanly était gérant du chemin de fer Grand Tronc en 1860, n'est-ce pas?

Oui.

194. Quand a-t-il été nommé, et combien de temps a-t-il été gérant?

Je ne puis le dire exactement; je crois qu'il a été gérant pendant trois ou quatre ans en tout.

195. En réponse à la question 177, qui lui fut posée par la commission dont M. Langton était président, M. Shanly dit: "Les tarifs pour le fret ne sont pas établis à un taux uniforme, par mille, partout, le coût par mille diminuant en proportion de l'augmentation des distances. De petites charges, transportées à de petites distances, doivent toujours être soumises à des taux plus élevés, en proportion, que des charges considérables transportées à de longues distances; et le trafic local doit toujours payer plus cher, mille pour mille que le trafic du parcours entier parce que les dépenses qui résultent du premier, sont de beaucoup plus considérables que celles du dernier. La cause des plus grandes dépenses d'un trafic local comparées à celles d'un trafic de parcours entier, se trouve consisté dans la somme moins considérable de services utiles rendus par les locomotives, dans le coût de l'entretien des stations intermédiaires, magasins etc., avec leur corps d'agents, portiers, gardiens des rails mobiles ou aiguilles, pour faire les entrées dans les livres, et manœuvrer les marchandises, et voir à placer les trains sur les gares d'évitement. L'intérêt sur le coût primitif des stations et de leurs gares d'évitement, doit aussi être compté contre le trafic local. L'éclairage, le combustible et les taxes, forment d'autres *items* assez considérables dans la dépense. Quant à ce qui a rapport au service effectif des locomotives des trains locaux, il est comme de raison, moins, mille pour mille, que celui rendu par ceux des trains de parcours entier, qui partent avec une charge complète, tandis que la locomotive du train local part souvent n'ayant que deux ou trois chars ou quelquefois n'en ayant pas du tout et est obligé de prendre sa charge à mesure qu'il

avance, déplaçant les chars et les mettant sur des gares d'évitement, à chaque station, ou un char ou deux, ou peut-être pas plus qu'un char à demi-chargé, se trouvent à l'attendre." C'est là un exposé assez exact de la question entre le trafic étranger et le trafic local, n'est-ce pas ?

Je crois que oui, et il s'accorde avec mes réponses.

196. Pouvez-vous dire si le taux du fret sur le trafic étranger a varié depuis que M. Shanly a rendu son témoignage ?

Il a varié considérablement ; il dépend des prix exigés par les autres lignes.

197. Quel est à peu près le taux actuel du fret, par tonneau, entre Détroit et Portland ? Aujourd'hui il est d'un peu plus de 2 centins par mille.

198. Lorsque M. Shanly a été examiné, il a dit qu'il était alors de 1½ centins par tonneau et par mille, entre Détroit et Portland ?

Souvent, en été, il est de moins d'un centin par mille.

199. A la question 32, le comité de la chambre d'assemblée, en 1860, ayant demandé à M. Shanly : " Pouvez-vous faire des profits en transportant le fret à 846 milles pour 50 centins par 100 lbs. ?" répondit : " Oui ; je suis prêt à prendre le fret direct à ce taux."—Pensez-vous que cela paierait ?

Oui, en grandes quantités.

200. Dans le cours de ses remarques, publiées dans l'appendice 14 du rapport de M. Langton, M. Shanly dit : " J'ai déjà mentionné que quant au fret de parcours entier ou au fret étranger, nous ne faisons à présent que très-peu d'affaires ; juste assez pour conserver nos rapports avec nos pratiques de l'extrême ouest. Le montant de ce genre de trafic qui nous est maintenant offert est très-considérable, et à des taux qui, comparant le coût nécessairement plus considérable de son transport avec celui des affaires locales, sont au moins aussi rémunérateurs que ceux qui nous rapporte la plus grande proportion de notre fret local."—Croyez-vous que cette observation soit juste ?

Oui, s'il nous vient en assez grande quantité pour en faire des charges de convois.

201. Que regardez-vous comme un prix profitable, maintenant, pour le transport du fret local ?

Deux centins par tonneau, par mille, laissera un profit sur une distance de pas moins de 200 milles.

202. Pensez-vous, alors, que le taux mentionné par M. Shanly, dans sa réponse à la question 32 ci-dessus mentionnée, paierait aussi bien ou mieux que les prix locaux que vous chargez à présent ?

Oui, pourvu qu'il vienne en grande quantité.

203. Cela est dû, je suppose, aux dépenses diverses inhérentes au trafic local dont vous avez déjà parlé ?

Oui.

204. Le département des postes prétend qu'une réduction considérable devrait lui être faite à cause de la continuité de son service.—Admettez-vous la justesse de cette prétention ?

Jusqu'à un certain point.

205. Dans le service postal, le même espace est toujours employé dans les deux sens.—Un pareil service ne devrait-il pas être accompli pour un prix moindre que vous n'exigez d'une pratique ordinaire ?

Le but que l'on désire atteindre en fixant les taux est, tout en faisant un profit, comme de raison, d'attirer autant de fret que possible sur la ligne. Dans le cas du département des postes, la quantité ou l'espace est toujours le même, et le prix payé est aussi toujours le même, quel qu'usage qu'il fasse de l'espace. Dans le cas des prix de transport des voyageurs, les billets de retour ou de saison sont accordés afin d'encourager les gens à voyager davantage. La compagnie du chemin de fer, au moyen de ces arrangements, accroît le total des recettes de ses trains, et par conséquent les profits qu'ils rapportent. Mais dans le cas du service de la malle, c'est le département des postes qui retire le bénéfice du surcroît de quantité qu'il place dans l'espace qu'il occupe.

206. Je crois qu'il est uniformément admis, en Angleterre, que l'uniformité et la constance du service doivent entraîner une diminution considérable dans les prix de transport ?

J'ai déjà dit que je crois que la continuité du service devrait donner droit au département des postes d'obtenir une réduction, mais je ne crois pas qu'elle doive être considérable.

207. Je vois que le capitaine Huish, dans le livre que vous avez eu la bonté de me

prêter, fait une réduction de moitié, dans le cas de la compagnie Caledonian, à cause de la continuité du service ?

Je vois, en recourant à ce que dit le capitaine Huish, qu'il fait les remarques suivantes : " En réalité, nous ne faisons guère de différence entre nos meilleures pratiques, celles qui nous paient les plus fortes sommes, dans les taux que nous leur demandons et ceux que nous exigeons des petits expéditeurs, et le fret de quelques-unes d'entre elles est aussi considérable, et presque aussi constant, et bien moins coûteux, que celui que nous donne le département des postes ; mais tous les gérants de chemins de fer désirent agir libéralement envers une entreprise qui possède un caractère national, et c'est cette considération qui a porté la compagnie Caledonian à accepter ma recommandation qu'en égard à cette " constante de service, la moitié de la somme susdite devrait être déduite, et réduire par conséquent cette somme de 7s. 10½d. à 3s. 11½d. par mille." Je concours dans le raisonnement du capitaine Huish, mais avec tout mon désir d'agir libéralement envers le département des postes, je ne puis admettre la conclusion qu'il en tire. Le parlement du Canada a décidé que tous ceux qui se serviraient du chemin de fer paieraient le même taux, et comme de raison, si cette décision est bonne pour le public, elle est bonne aussi dans le cas du département des postes. En réalité, les compagnies de chemins de fer ne varient pas leurs tarifs en faveur de ceux qui expédient de grandes ou de petites quantités de fret.

208. Je vois que les paquets de journaux, qui sont expédiés en même quantité tous les jours, ne paient que moitié prix, en conséquence de l'uniformité et de la constance du service ; — n'est-ce pas le cas ?

Le chemin de fer Grand Tronc ne porte pas de paquets de journaux.

209. Je vois que Sir Rowland Hill, dans sa réponse à la question 1782, devant le comité de 1854, dit : " En prenant en considération que le service est quotidien, je ne suis pas certain, que si nous payions la même somme que paie le public pour l'envoi d'un seul paquet, nous ne paierions que dans quelques cas plus que nous ne payons aujourd'hui ; mais si le bureau de poste ne payait pas plus que le public n'a coutume de payer pour un service qui revient régulièrement tous les jours, alors nous paierions beaucoup moins. Je puis dire, comme exemple, que l'une de nos malles les moins coûteuses est celle pour laquelle nous avons fait un arrangement avec la compagnie du *Great Northern*, et en vertu duquel nous payons pour nos sacs de malle le prix ordinaire chargé pour le transport des paquets, c'est-à-dire, le prix entier que n'importe qui paierait pour un seul paquet ; et bien que nous épargnions à la compagnie tous les frais de la remise de ces sacs, et que nous payions plein prix, c'est une malle très-économique. Je sais que des personnes qui envoient des paquets de journaux tous les jours, paient sur quelques lignes — sur la *London and North-Western*, par exemple, — la moitié des taux ordinaires, et nous serions très contents d'être placés sur le même pied. Comme de raison, je parle des trains ordinaires. Lorsque nous prescrivons les heures du train, il est juste que nous payions pour ce privilège." — Que dites-vous à cela ?

Je ne puis dire quel est le taux pour les paquets de journaux en Angleterre.

210. M. Shanly, dans sa réponse à la question 17, posée par le comité de la chambre d'Assemblée, qui siégeait en 1860, dit : — " Il y a si peu d'articles de commerce général dans notre colonne de première classe, que nous ne croyons pas nécessaire de faire aucune réduction considérable pour le transport à une longue distance, comparativement au parcours partiel, et on ne le demande jamais. La compagnie d'Express fait une grande partie des affaires comprises dans notre colonne de fret de première classe ; nous en faisons bien peu." — Est-ce encore la même chose aujourd'hui ?

Non, je ne le crois pas. Le fret de première classe est en moindre quantité que celui des autres classes, mais il est considérable et va en augmentant.

211. M. Shanly dit : " nous en faisons bien peu." — Pensez-vous que cela ait cessé d'être vrai ?

Ce n'est pas le cas maintenant.

212. Pouvez-vous nous dire quelle est la variation comparative, ou en quelle proportion se trouve aujourd'hui le fret de première classe comparativement au total du fret ?

Non, je ne le puis.

PAR M. WICKSTEED :—

213. Vous avez dit que la dépense moyenne du roulage des trains, l'un dans l'autre, était d'environ 86 centins par mille, n'est-ce pas ?

Oui.

214. Quelles devraient être les recettes de ces trains pour les rendre assez profitables, en comptant les dépenses et l'intérêt?

De \$1.75 à \$2.00. En Angleterre, l'on calcule que les profits nets d'un train, par mille, devrait être de 55 à 60 pour cent de ses recettes totales. C'est là le chiffre donné par le capitaine Huish, dans le livre déjà cité.

215. Cela s'appliquerait également aux trains de voyageurs et de fret?

Oui. Les profits des trains de voyageurs sur le Grand Tronc, d'après les chiffres déjà donnés dans mon témoignage, sont d'environ 23 pour cent du total des recettes.

216. Regardez-vous les trains mixtes comme des trains de parcours?

De parcours partiel, transportant le fret local.

216a. Sont-ils plus dispendieux que les trains de long parcours, et pourquoi?

Oui, ils le sont; ils font le trafic des stations locales, les dépenses de toutes ces stations s'y appliquent, et, comme leur marche est réglée de manière à ce qu'ils aillent à une plus grande vitesse que les trains de fret, ils ne portent pas plus que la moitié du poids ordinaire d'un train de fret ordinaire d'entier parcours.

217. Les trains de fret d'entier parcours arrêtent-ils à quelques stations?

Seulement lorsque cela est nécessaire pour y prendre du bois et de l'eau.

218. Les trains mixtes arrêtent-ils à toutes les stations, et cela augmente-t-il la dépense, et, dans ce cas, pourquoi?

Oui,—par l'application constante des freins qui augmente la dépense.

219. Lorsque vous dites qu'un train devrait gagner de \$1.75 à \$2.00 par mille pour payer, voulez-vous parler d'un train de voyageurs, de cinq chars en moyenne, tel que mentionné dans une partie antérieure de votre témoignage?

Oui.

220. De quel nombre de chars seraient respectivement composés un train mixte et un train de fret, rapportant la même somme?

Pour un train mixte, dix ou douze chars de fret et un char de voyageurs tous bien remplis. Pour un train de fret, environ 20 chars d'environ 10 tonneaux de fret chaque, en moyenne.

221. Combien de bagage accordez-vous par voyageur?

Cert livres.

222. Combien faites-vous payer pour bagage extra?

Environ le double du prix du fret de première classe.

223. Le bagage extra est expédié dans le même char, mais pas dans le même compartiment que les malles?

Oui.

224. Dans votre lettre au maître-général des postes, en date du 21 juillet 1863, vous donnez une estimation du surcroît de dépense pour le roulage des trains de nuit comparativement aux trains de jour,—croyez-vous encore que vos chiffres soient exacts, et avez-vous quelque chose à ajouter ou à changer aux raisons que vous avez données à ce sujet?

Je crois que ce que j'ai dit est exact. J'ai déjà dit quel était le surcroît de dépenses aux stations pour le surcroît d'employés, de combustible, d'éclairage, etc., il y a plus d'employés sur les trains de nuit que sur les trains de jour. Le coût de quelques unes des voitures employées sur les trains de nuit est plus grand que celui des voitures des trains de jour. La nécessité d'expédier des trains de nuit exige un plus grand nombre de voitures, et les risques d'accidents sont plus grands la nuit que le jour. En examinant l'ensemble de toutes ces circonstances, je crois que l'estimation faite en juillet 1863 est plutôt au-dessous qu'au-dessus de la réalité.

225. En demandant un surcroît de compensation à cause de la rigueur de l'hiver en Canada, faites-vous cette demande à l'égard de toute la ligne du Grand Tronc, ou seulement à l'égard de cette partie que vous considérez comme étant plus défavorablement située, sous ce rapport, que les autres chemins de fer en Canada, ou dans les parties septentrionales des Etats-Unis?

A l'égard des chemins de fer en Canada, je crois que notre ligne occupe une plus mauvaise position, relativement au climat, qu'aucune autre; quant aux chemins de fer des Etats-Unis, je considère que la ligne du Grand Tronc, à l'est de Kingston, est plus dispendieuse et plus difficile à exploiter qu'aucune autre ligne du continent, sous le rapport du climat.

226. Quelle proportion de surcroît de dépenses pensez-vous être encourue, en raison de la plus grande rigueur du climat, sur cette partie de votre chemin de fer située à l'est de Kingston, comparativement à celle qui est située à l'ouest de Kingston ?

Je vois que durant les deux dernières années, la moyenne des dépenses, y compris le renouvellement de la voie permanente, a été d'environ 70 pour cent des recettes. Si nous n'avions pas d'hiver en Canada, je ne crois pas qu'elle dépasserait 50 pour cent ; et sur ce surcroît de 20 pour cent, dû aux effets du climat, je suis d'opinion que les trois quarts proviennent sur la ligne de l'est de Kingston.

227. Vous voulez dire que le désavantage éprouvé par votre chemin de fer, à l'est de Kingston, sous le rapport du climat, relativement aux autres chemins de fer du Canada ou des États-Unis, équivaut à la somme mentionnée dans votre dernière réponse ?

C'est là mon opinion.

228. Quel est le coût du pont Victoria, à part l'intérêt accumulé depuis son achèvement ?

Un million et demi sterling.

229. Quel est le coût, par mille, des 912 milles de chemin de fer Grand Tronc du Canada, à part l'intérêt et le coût du pont Victoria ?

Le coût, y compris le matériel roulant, est entre neuf à dix mille louis sterling par mille.

230. Avez-vous quelques dépenses annuelles à faire à propos du pont Victoria, et quelles sont-elles ?

Il y a des gardiens à chaque extrémité, jour et nuit ; des ouvriers sont constamment employés à poser de nouveaux rivets ; des hommes sont employés à tenir la voie en bon état dans le pont, y compris les poutres sur lesquelles elle repose, et il faudra peindre le pont à certaines années d'intervalle, ce qui coûtera très cher.

231. Pouvez-vous donner une estimation de la moyenne de dépense annuelle ?

Non ; mais en y comprenant le peinturage, elle sera considérable sur un certain nombre d'années.

232. Avez-vous jamais fait d'arrangements avec quelque autre compagnie pour le passage de ses trains sur le pont, ou pour le transport du fret ou des voyageurs sur le pont pour cette compagnie, et dans ce cas, quel prix avez-vous demandé ?

Nuls trains autres que ceux du Grand Tronc ne sont jamais passés sur le pont jusqu'après l'amalgamation du chemin de fer de Champlain, mais durant trois ou quatre ans auparavant, pendant que la rivière était infranchissable, nous prenions les voyageurs du chemin de fer de Champlain entre Montréal et St. Lambert, en leur chargeant 25 centins par tête.

233. Dans votre mémoire imprimé, vous parlez du pont de Menai, sur le chemin de fer de Chester à Holyhead, et du paiement fait à son égard par le département des postes à la compagnie de chemin de fer ;—pouvez-vous donner plus de détails, à propos de ce paiement, que ce que vous dites dans votre mémoire ?

Je crois que ce que je dis dans mon mémoire est exact et représente exactement les faits.

234. Connaissez-vous les prix payés par les compagnies de chemins de fer, ou par les voyageurs dans les trains de chemins de fer, pour traverser le pont suspendu de Niagara ?

Il ne passe que des trains de voyageurs du Grand Occidental sur ce pont, et cette compagnie loue le pont à prix fixe par année, savoir : \$45,000 par année, pour le tablier du pont. Les voyageurs qui ont des billets du chemin de fer peuvent passer sur le pont pour le prix qu'ils ont payé pour ces billets, le péage étant compris dans les billets du chemin de fer. Si les voyageurs montent sur le convoi sans billets, on leur fait payer 25 centins pour traverser le pont.

235. Connaissez-vous le coût de ce pont suspendu ?

Entre cinq et six cent mille piastres.

PAR LE PRÉSIDENT.

236. Dans votre réponse à la question 214, vous dites que la moyenne des recettes devrait être de \$1.75 à \$2.00 par mille, et cette réponse est basée sur un calcul du capitaine Huish à l'égard des chemins de fer anglais.—Ce calcul n'est-il pas basé sur une somme qui suffirait à payer l'intérêt sur les frais de construction aussi bien que les dépenses ?

Oui.
Oui.

237. La moyenne des déboursés de capital en Angleterre n'est-elle pas beaucoup plus forte que sur le Grand Tronc.

Oui.

238. Pouvez-vous dire qu'elle a été en moyenne la mise de fonds sur les chemins de fer anglais ?

Je pense qu'elle est maintenant de £35,000 à £40,000 par mille,—mais cela comprend l'intérêt payé pendant la construction des travaux.

239. Connaissez-vous la moyenne des recettes des chemins de fer anglais par mille ?

Je ne puis le dire de mémoire.

240. MM. Colburn et Holley disent, dans leur livre, qu'elle a été de \$1.44 en 1856.

Je n'ai aucun doute que cela soit exact.

241. Connaissez-vous la moyenne des recettes de tous les chemins de fer de l'Etat de New-York ?

Je ne puis le dire de mémoire.

242. MM. Colburn et Holley disent qu'elle est de \$1.76.

Je n'ai aucun doute qu'elle soit plus élevée maintenant.

243. Les dépenses moyennes sont plus fortes sur les chemins de fer de New-York que sur le Grand Tronc, n'est-ce pas ?

Oui, dans la proportion de \$1 à 86cts, c'est-à-dire en comparant l'époque actuelle sur le Grand Tronc avec l'année 1855 dans l'Etat de New-York. Depuis cette époque, les dépenses par mille de parcours, sur les principales lignes de New-York, ont considérablement diminué.

244. Les recettes nécessaires dont vous parlez, \$1.75 à \$2.00, pour rendre les trains profitables, seraient beaucoup plus considérables qu'en Angleterre ou dans l'Etat de New-York en 1855.

La réponse que j'ai à faire à ceci est qu'en Canada nous avons moins de trains de voyageurs que sur les grandes lignes de l'Etat de New-York, et comme le capital employé à la construction des voies ferrées en Canada et aux Etats-Unis est à peu près le même, il nous faut nécessairement faire un plus grand profit sur chaque train qu'il n'est nécessaire d'en faire sur le grand nombre de trains dans l'Etat de New-York. Le même raisonnement s'applique à la comparaison entre le Canada et l'Angleterre. Dans ce dernier pays, les trains sont bien plus nombreux qu'en Canada, et comme de raison un moindre profit sur chacun d'eux produira un plus grand résultat total qu'au Canada, où les trains sont peu nombreux. De fait, la fréquence des trains en Angleterre comparativement au Canada est en plus grande proportion que le surcroît des frais de construction entre les deux pays.

245. Vous avez dit que chaque voyageur pouvait avoir 100 lbs. de bagage ; mais en réalité le poids des bagages n'est-il pas illimité ?

Non ; nous faisons payer l'excédant de poids ; telle est notre habitude.

246. Vous dites, en réponse à la question 220, que pour un train mixte, 10 ou 12 chars de fret et un char de voyageurs, tous bien remplis, et pour un train de fret, environ 20 chars d'environ 10 tonneaux de fret chacun, gagneraient \$1.75 à \$2.00 par mille ;—un char de voyageurs, bien rempli, ne gagnerait-il pas par lui-même \$1.80 par mille, sans égard aux chars de fret ?

Si tous les sièges d'un char de voyageurs étaient remplis, sur toute la route entre Montréal et Toronto, il donnerait \$1.50 par mille. En pratique, un char de voyageurs n'est jamais parfaitement rempli.

247. Quel est la moyenne du prix exigé des voyageurs locaux ?

Le prix varie sur les différentes sections de la ligne, et il varie en hiver et en été. La moyenne est actuellement de moins de 2cts. par mille entre Québec et Sarnia.

248. Vous avez parlé du coût des chars de nuit comme étant un article de dépenses de surcroît ;—les voyageurs paient-ils davantage pour s'en servir.

Oui,—50cts. par lit.

249. Cette surcharge n'a-t-elle pas pour but de compenser les dépenses supplémentaires de ce char ?

Oui.

250. En parlant du pont de Menai dans votre mémoire, à la page 19, vous dites :—
" Ce haut prix est payé à raison du coût du pont de Menai, pour lequel le département des

postes paie £20,000 sterling par année à la compagnie de Chester à Holyhead."—Connaissez-vous l'arrangement fait avec la compagnie du chemin de fer de Chester à Holyhead ?

Je n'en connais pas les détails.

251. N'est-ce pas un arrangement fait avec la compagnie avant que le pont ne fût construit ?

Je crois que oui.

252. Sir Rowland Hill dit, en réponse à la question 74, devant le comité de 1855 :— "En vertu d'un arrangement fait par la trésorerie avec la compagnie, il y a plusieurs années, le département des postes paie, pour le transport des malles entre Chester et Holyhead, une somme ronde de £30,000 par année; cette somme excède de beaucoup ce qui serait payé, en toute probabilité, en vertu d'un arbitrage. Autant que nous pouvons en juger, nous pensons qu'environ £14,000 ou £15,000 par année, sur les £30,000, c'est-à-dire, près de la moitié, peuvent être regardés comme un excédant de ce qui serait accordé par arbitrage; et la moitié de cet excédant devrait être en justice imputé à l'Irlande."—Il porte à £14,000 ou £15,000 la somme payée à l'égard du pont. Est-ce exact ?

D'après la réponse de Sir Rowland Hill, cela ne paraît être simplement qu'une estimation de sa part sans une connaissance précise des faits. Si le prix spécial payé à cause du pont n'excède pas £15,000, cela laisse le taux du paiement, sur le chemin de fer proprement dit, à près de 50 pour cent de plus que sur toute autre ligne anglaise. Si le prix spécial est la somme que j'ai mentionnée, et que l'on me dit être exact, cela laisse le paiement, pour le chemin de fer proprement dit, à un chiffre qui ne varie pas beaucoup de ce qui est payé sur les autres lignes.

253. Cet arrangement n'avait-il pas été fait par la trésorerie, et non pas par le département des postes, avant que le pont ne fût construit ?

Je crois que oui.

254. La somme payée ne doit-elle pas être réduite en proportion des recettes de la compagnie ?

Je ne sache pas que tel soit l'arrangement, et je crois que le paiement n'a pas été réduit jusqu'ici, autant que je sache.

255. A la question 3779, devant le même comité, l'on demande à M. Page de dire quels autres chemins de fer reçoivent des compensations élevées, et en réponse il dit :— "Je crois que le prix le plus élevé qui soit payé à aucune compagnie en Angleterre est payé à celle de Chester à Holyhead, qui s'élève à 5s. par mille pour les trains-poste de jour et de nuit." Et sur demande qui lui est faite de dire quelle est la somme réelle, il répond :— "Nous payons une somme annuelle de £30,000, ce qui, en calculant, revient à environ 5s. par mille pour chaque train." On lui demande alors si c'est là une somme fixe constatée, et il répond :— "Ces £30,000 sont une somme fixe qui devait être payée pendant cinq ans, lesquels sont expirés en mars dernier, et elle sera continuée ou arrêtée, suivant ce qu'auront été les recettes de la compagnie."—Pensez-vous que cela soit un exposé exact de l'arrangement conclu entre le gouvernement et la compagnie de Chester à Holyhead ?

S'il est payé 5s. par mille au chemin de fer de Chester à Holyhead, c'est environ 3s. de plus par mille que ce qui est payé, en moyenne, aux autres chemins de fer anglais. Quant à la réduction de ce taux en proportion des recettes de la compagnie, je vois que dans le budget soumis au parlement anglais pour le transport des malles par chemins de fer durant l'année 1863-64, l'article de la compagnie de Chester à Holyhead est porté à £30,000. Le témoignage de M. Page en 1855 quant à la réduction anticipée du taux de paiement ne s'est donc pas encore réalisé.

PAR M. WICKSTEED :—

256. Dans une partie antérieure de votre témoignage, vous avez dit quelles étaient les recettes moyennes, par train et par mille, sur votre chemin de fer, d'après le rapport semi-annuel. Il appert d'après ce même rapport que les profits nets de la compagnie ne lui permettent pas de payer l'intérêt sur tout le capital. Quelle proportion faudrait-il ajouter aux recettes moyennes de chaque train, pour lui permettre de payer 5 pour cent sur tout le capital de toutes sortes, en supposant que les dépenses de la compagnie ne fussent pas augmentées, mais seulement les recettes ?

Environ 50 pour cent des recettes brutes.

PAR LE PRÉSIDENT :—

257. Les recettes de la compagnie pourraient être doublées sans augmenter les dépenses ?

Oui sans augmentation sensible.

M. Brydges étant informé qu'il peut ajouter ce qu'il voudra, dit qu'il n'a rien à ajouter à présent à son témoignage. Il dépose le tarif mentionné dans la question 188. (*Il est inséré plus haut, à la suite de la convention qui suit la réponse à la question 176.*)

M. Griffin dit qu'il n'a aucune question à poser à M. Brydges.

C. J. BRYDGES.

28 février 1865.

L'honorable JOHN SANDFIELD MACDONALD est assermenté et examiné :—

PAR LE PRÉSIDENT :—

258. Vous étiez procureur-général pour le Haut-Canada et premier ministre en 1863, n'est-ce pas ?

Oui.

259. M. Brydges dit dans ses réponses aux questions 49 à 63, ce qui suit :— “ 49. Les changements du mois de mai 1863 furent-ils faits à la suite d'une demande du département des postes ?—Non, ce ne fut pas à la suite d'une demande par écrit, mais après de fréquentes entrevues entre le maître-général des postes, M. Foley, le chef du gouvernement, M. Sandfield Macdonald et moi-même. Ils prétendaient que le département des postes avait le droit d'exiger que la marche des trains fût d'accord avec les besoins du service, tandis que de mon côté, je me montrais prêt à le faire moyennant un paiement raisonnable. Enfin, je consentis à mettre en force les tableaux du mois de mai 1863, sur la promesse qu'ils me firent que la question de paiement serait réglée sans délai.—50. Il n'y avait eu jusqu'alors aucun arrêt en conseil ni demande écrite requérant la compagnie de changer la marche de ses trains ?—Non.—51. Quand les trains furent-ils changés ?—Le 18 mai 1863.—52. En quoi consistait ce changement ?—Il consista à expédier un train de nuit entre Montréal et Québec, aller et retour, en correspondance avec les trains de jour entre Toronto et Montréal, et un autre train semblable entre Toronto et Montréal, aller et retour.—53. Le changement fait le 18 mai 1863 existe-t-il encore ?—Oui ; il n'y eut aucun changement par suite de l'arrêt en conseil du mois d'août 1863.—54. Voulez-vous dire que ces changements n'eussent pas été faits, si ce n'eût été des promesses que vous reçûtes en avril ou mai 1863 ?—Certainement.—55. Jugeâtes-vous ces changements profitables ou non à la compagnie ?—Très-peu profitables, et je ne les eusse pas effectués, si ce n'eût été en considération des demandes et des promesses du gouvernement.—56. Vous pensez que des trains de Toronto à Québec, interrompus à Montréal pour la nuit, répondraient autant qu'aujourd'hui aux exigences du transport des voyageurs ?—Sans doute, si je n'en étais empêché par le service postal, je n'expédierais que des trains de jour entre Toronto et Montréal et entre Montréal et Québec.—57. Vos recettes du service des voyageurs se sont considérablement accrues depuis votre entrée en fonctions ?—Oui ; le nombre des voyageurs pour le semestre de juin 1862 était de 331,277, pour celui de 1864 il s'est élevé à 523,284.—58. Pouvez-vous indiquer la proportion des voyageurs de parcours complet et de parcours partiel ?—L'accroissement des premiers a été d'environ 43,000, et d'environ 147,000 pour les derniers.—59. Ne pensez-vous pas qu'un changement dans le système suivi entre les mois de janvier et mai 1863 ferait du tort à un trafic de voyageurs aussi considérable que celui que vous venez de mentionner ?—Non, je ferais ce changement demain si je n'étais empêché par le département des postes.—60. Avez-vous effectué quelque changement dans les trains à l'ouest de Toronto d'accord avec les demandes du maître-général des postes et de M. Macdonald en mai 1863 ?—Oui, par un double service entre Toronto et Sarnia pour correspondre avec celui de Toronto et Montréal.—61. Ce changement n'eut-il pour but que de satisfaire le département ?—Pas uniquement.—62. N'eût été la demande des autorités postales, eussiez-vous effectué ces

changement pour répondre aux besoins de votre trafic de voyageurs ?—Il n'eût pas été aussi considérable.—63. Vous affirmez que ce fut à la demande du maître-général des postes et de M. Macdonald que fut fait le changement qui s'appliquait à la marche des trains à l'ouest, comme à l'est de Toronto ?—Oui.—Veuillez nous dire ce que vous vous rappelez s'être passé en ces occasions ?

Lorsque le gouvernement Macdonald-Sicotte est monté au pouvoir, en 1862, il y avait, je crois, deux trains par jour entre Montréal et Québec. Ce gouvernement annula le renvoi à un arbitrage des difficultés postales entre le Grand Tronc et le gouvernement, qui avait été ordonné par nos prédécesseurs. M. Brydges, M. Watkins et autres attachés au Grand Tronc protestèrent, tant par écrit que verbalement, contre la conduite suivie par le gouvernement. On m'assura fréquemment moi-même qu'à moins qu'une nouvelle aide, sous une forme ou sous une autre, ne fût donnée au Grand Tronc, il était incertain si le chemin pourrait continuer à fonctionner. Je maintenais que les arrangements en force relativement à la compensation accordée pour le service postal devaient être regardés comme suffisants, ce que M. Brydges avait souvent nié. Dans le cours de novembre 1862, je crois, il fut fait un changement, soit dans la marche des trains, soit en enlevant complètement l'un des trains, qui diminuait considérablement les facilités dont le public avait joui jusque-là, relativement au service postal. Le maître-général des postes, M. Foley, fut chargé d'attirer l'attention de M. Brydges sur ce changement, qui avait été fait sans que le moindre avis en eût été donné, que je sache, excepté peut-être un court avis aux autorités du département des postes que la malle pouvait être envoyée par le train tel qu'établi. Je pensai avec mes collègues à cette époque, que c'était là l'un des moyens par lesquels on voulait forcer le gouvernement à se rendre aux demandes de la compagnie, et nous ne voulions pas accorder l'augmentation demandée pendant les préparatifs que nous faisons pour faire sanctionner par la législature un moyen par lequel le différend qui existait entre le gouvernement et le Grand Tronc pût être renvoyé à un arbitrage en vertu d'une loi. Il est vrai que M. Brydges a toujours dit qu'il était prêt à donner au département toutes les facilités en son pouvoir pour l'expédition des malles, mais qu'il fallait que le département lui en donnât l'ordre, et qu'il demanderait une compensation spéciale pour cela. Si je me rappelle bien, le maître-général des postes refusa de donner aucun ordre ;—dans tous les cas, le gouvernement avait décidé de s'abstenir de prendre le contrôle des heures de marche du Grand Tronc, par des ordres verbaux ou du département. Lorsque je dis à M. Brydges qu'il était étrange que tant que nos prédécesseurs avaient été au pouvoir, il n'avait été fait aucun changement dans la marche des trains de Québec, tel que celui qu'il venait de faire, et que ce n'était que depuis qu'un changement de gouvernement avait eu lieu qu'il avait exercé le droit de changer les trains, il me répondit que l'ancien gouvernement avait montré une disposition à s'occuper de la question, en renvoyant la question de rémunération à un arbitrage, et l'espoir d'un résultat favorable de cet arbitrage avait porté la compagnie à continuer, bien que cela fût à son grand détriment, à faire marcher le train jusqu'à l'époque du changement, et que ce n'était qu'à son corps défendant qu'il avait été forcé de faire ce changement. J'ai déjà dit qu'il m'avait toujours pressé, et de fait qu'il m'avait invité de lui faire donner des ordres pour faire changer la marche des trains de manière à convenir aux besoins du département des postes, et qu'il s'y conformerait volontiers. Un *bill* fut présenté, durant la session de 1863, par lequel un mode de règlement devait être adopté relativement à la compensation du service postal fait par le Grand Tronc. Cette mesure ne devint pas loi, en conséquence d'une décision prise par le gouvernement de s'occuper lui-même de la question de compensation à la compagnie. M. Brydges me pressait constamment de voir à ce que l'affaire fût prise en considération par le gouvernement ou le département des postes, parce que la position des affaires de la compagnie empirait. La dissolution du parlement et les élections qui s'en suivirent empêchèrent le gouvernement de s'occuper de cette question aussi tôt que nous l'avions désiré. C'est pendant cet intervalle que j'ai dû converser avec M. Brydges à propos des inconvénients soufferts par le public à cause de son changement de trains, contre lequel le maître-général des postes avait fait des remontrances quelques mois auparavant. Je puis lui avoir dit que ses chances de réussite auprès du gouvernement ne seraient pas accrues en essayant, comme il le faisait, de punir le public en changeant les trains de cette manière, et que je croyais qu'il valait bien mieux, dans l'intérêt de la compagnie, se mettre bien avec le public, qui était très jaloux des nombreuses tentatives du Grand Tronc pour obtenir de l'argent du coffre public, ou des paroles à cet effet, M. Brydges,

en cette circonstance comme dans toutes les autres, répéta qu'il était prêt à changer la marche des trains pour accroître les facilités de transport des malles, si on lui en donnait l'ordre. Comme je savais que le gouvernement avait décidé de ne pas contrôler ni paraître contrôler la marche des trains sur le Grand Tronc, ce qui aurait donné à M. Brydges l'avantage qu'il désirait obtenir pour demander une plus forte compensation, j'évitai soigneusement et refusai même de donner aucun ordre. Je ne promis non plus, aucune compensation, directement ou indirectement, au-delà de ce que j'ai déjà rapporté comme suggestion de ma part pour l'engager à ne pas soulever le préjugé du public. Il est vrai que M. Brydges savait que la généralité des membres de la chambre, qui accordaient leur confiance au gouvernement, avaient exprimé l'avis que le gouvernement devait s'occuper de cette question plutôt que la législature, tel qu'on le proposait,—et qu'un grand nombre d'amis du gouvernement suggéraient une marge pour l'action du gouvernement allant jusqu'à \$150 par mille, d'autres \$140, d'autres \$130, et d'autres \$100. Le chiffre le plus élevé devait comprendre le service accessoire et les conducteurs. M. Brydges peut avoir été induit à faire le changement en mai 1863, par l'espoir qu'une subvention plus favorable au Grand Tronc pourrait surgir de la reprise en considération de la question.

260. Alors je comprends que vous dites que vous n'avez ni ordonné ni demandé qu'il fût mis un train de nuit entre Montréal et Québec, en chaque sens, pour correspondre avec la marche des trains de Montréal à Toronto ?

A moins que ce que je lui ai dit que les changements qu'il avait faits étaient pleins d'inconvénients ne soit interprété comme une demande. Je n'ai donné aucun ordre.

261. Ou un train de nuit entre Toronto et Montréal, en chaque sens ; ce sont là les changements que l'on dit avoir eu lieu ?

Certainement non.

262. Vous avez dit que votre gouvernement était bien décidé de ne pas contrôler ou paraître contrôler la marche des trains de la compagnie du Grand Tronc. Vous rappelant cela, croyez-vous possible que vous ayez ordonné les changements importants dans la marche des trains dont M. Brydges a parlé ?

Je ne le pouvais pas ; et je puis ajouter que j'ai fréquemment dit au maître-général des postes de faire bien attention de ne pas s'engager verbalement à aucun arrangement qui fût contraire à ses communications officielles avec le Grand Tronc.

263. Vous rappelez-vous avoir demandé un changement dans le service à l'ouest de Toronto ?

Jamais ; cette question ne m'a jamais été soumise, autant que je me rappelle.

PAR M. BRYDGES :—

264. Vous dites que votre gouvernement avait décidé de n'exercer aucun contrôle quelconque sur la marche des trains, et que vous avez particulièrement dit au maître-général des postes de ne pas faire en conversation privée ce qu'il ne devait pas faire officiellement ?

Le gouvernement n'a jamais ignoré son droit de contrôler l'heure de marche des trains, que la loi lui permettait d'exiger ; mais je répète que le gouvernement ne voulait pas exercer ce pouvoir, depuis son entrée au pouvoir jusqu'à ce que je m'en sois retiré.

265. Alors, je comprends que vous dites que de fait le gouvernement n'a jamais, pendant que vous en étiez le chef, donné aucun ordre officiel à la compagnie à ce sujet ?

Pas que je sache ou que je me rappelle. Je veux dire dans le sens que M. Brydges désirait que nous le fissions.

266. Voulez-vous avoir la bonté d'écouter la lecture de la lettre suivante, qui m'a été adressée officiellement par le secrétaire du département des postes, le 16 septembre 1862, et dire si cette lettre n'est pas un ordre officiel d'expédier les trains d'une certaine manière ?

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,

“ 16 septembre 1862.

“ MONSIEUR,—Relativement aux observations que vous avez adressées au maître-général des postes, le 28 ultimo, au sujet du temps d'arrêt pendant lequel les malles venant de l'ouest à destination du siège du gouvernement, sont retenues à Montréal, depuis le 8

courant, je suis chargé, par le maître-général des postes, de vous informer qu'il considère cette interruption des trains contraire à l'article des statuts qui règle le transport des malles par le Grand Tronc.

“ Le sens de la loi ne saurait permettre qu'une compagnie de chemin de fer chargée de transporter les malles entre deux villes sur la partie la plus importante de la ligne puisse à son gré, malgré les représentations du maître-général des postes, interrompre le service et retenir les lettres pendant 17 heures à une station. Le maître-général des postes me charge donc de vous inviter à rétablir la communication non-interrompue entre Toronto et Québec, de façon à ce que les malles soient expédiées et délivrées, aux points extrêmes comme aux stations intermédiaires, sans autres interruptions ni arrêts que ceux qui sont nécessités par les besoins du service.

“ (Signé,) WM. WHITE, Secrétaire,

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Chemin de fer Grand Tronc, Montréal.”

Je ne sache pas qu'une telle lettre ait été écrite. Elle doit avoir été écrite plutôt comme une suggestion indiquant l'inconvénient éprouvé par le public que comme un ordre positif. Ce qui prouve que M. Brydges lui-même ne la regardait pas comme un ordre positif, c'est qu'il a refusé d'obéir à ce que la loi lui enjoignait de faire lorsqu'il serait requis de faire quelques services particuliers.

267. La question n'était pas sur l'interprétation que j'ai formée moi-même à cette lettre, ou sur ce qui a été fait ensuite, mais bien si cette lettre, et surtout les mots “ le maître-général des postes me charge de vous inviter à établir la communication non-interrompue entre Toronto et Québec,” n'étaient pas un ordre officiel positif de faire marcher les trains d'une manière particulière pour la commodité du département des postes ?

Je m'en tiens aux termes de ma dernière réponse ; à mon avis, c'était plutôt une suggestion qu'un ordre positif.

268. Savez-vous que le 11 décembre 1862, une lettre me fut adressée par M. Griffin, officiellement, disant qu'elle était écrite par ordre du maître-général des postes, demandant de nouveau l'expédition de certains trains particuliers, dans laquelle il entrait dans de plus grands détails sur le service qu'il voulait faire accomplir, et dans laquelle il disait entre autres choses :—“ Le maître-général des postes approuve l'arrangement actuel des services entre Montréal et Toronto, pourvu qu'il y ait, tous les jours, un service régulier, aller et retour. De Toronto à London, il demande un service journalier continu, de façon à ce que les malles de Montréal et des localités intermédiaires soient expédiées à l'ouest à l'arrivée des trains à Toronto, et que les malles de London et des localités intermédiaires soient rendues à Toronto à temps pour correspondre avec les trains de l'est. Il demande que la malle parte de Montréal pour Québec à l'arrivée des trains de l'ouest, et que la malle ne parte pas de la Pointe-Lévi pour l'ouest avant 4 heures de l'après-midi de façon à correspondre à Montréal avec le train qui se rend à l'ouest. A l'ouest de London et à l'est de la Pointe-Lévi, les arrangements resteront les mêmes. De Montréal à Portland, le maître-général des postes demande un train hebdomadaire expédié immédiatement à l'arrivée de la malle de l'ouest à destination d'Europe, et correspondant avec le départ du vapeur de Portland ; de même un train de Portland à Montréal immédiatement après l'arrivée du vapeur d'Europe.”—N'est-ce pas là un ordre positif du département des postes, d'expédier des trains non-seulement dans un certain sens, mais à des heures particulières ?

La lettre parle pour elle-même. Je répète que l'intention du gouvernement, comme je l'ai déjà dit, était de laisser le Grand Tronc agir à sa guise à l'égard de l'expédition des trains, tout en faisant des remontrances contre un changement qui incommodait le public.

269. Je suppose qu'il y a une différence entre des suggestions et des ordres, et que lorsque des lettres ordonnent de faire certaines choses, un pareil langage ne tombe pas sous l'acception ordinaire d'une suggestion ?

La lettre parle pour elle-même.

270. Alors, l'intention bien arrêtée du gouvernement, telle que vous l'avez expliquée, n'a jamais été modifiée ?

Pas que je sache.

271. Pensez-vous qu'un *bill* présenté par un membre du gouvernement engage le gouvernement dont il fait partie à suivre la ligne de conduite indiquée dans ce *bill* ?

Oui, mais il ne faut pas le regarder comme obligatoire jusqu'à ce qu'il soit devenu loi.

272. Un *bill* a été présenté au parlement, le 18 mars 1863, par le maître-général des postes, à propos de l'arbitrage du service postal par chemin de fer, etc., et ce *bill* était une mesure du gouvernement, n'est-ce pas ?

Oui.

273. Vous admettez que ceci est une copie de ce *bill* ?

Je suppose que c'est le même *bill*.

274. Je trouve dans ce *bill* les clauses suivantes :—“ Relativement aux chemins de fer déjà construits ou en voie de l'être, ou qui le seront à l'avenir en cette province, le maître-général des postes pourra, par avis par écrit revêtu de sa signature, et remis à la compagnie de chemin de fer, exiger que les malles et les officiers du bureau de poste, accompagnent les malles ou autrement, soient transportés et expédiés par ce chemin de fer, dans les trains ordinaires ou dans des trains spéciaux, selon qu'il pourra le désirer, aux heures, de jour ou de nuit, qu'il pourra fixer..... ; et pourvu aussi que si le maître-général des postes exigeait en aucun temps la circulation journalière d'un train ou de trains à des heures différentes de celles ordinairement arrêtées par la compagnie de chemin de fer à cette époque, il devra en donner sept jours d'avis préalable.”—Ces clauses n'indiquent-elles pas que l'intention du gouvernement était de promulguer tels ordres relativement à la marche des trains qui puissent répondre à ses besoins, et non pas de se contenter des trains que la compagnie pourrait expédier ?

Je réponds que nous étions sur le point de législater à nouveau relativement au service postal et au moyen d'établir une compensation ; par conséquent nous avons cru nécessaire de définir plus particulièrement que ce qui était contenu dans aucune loi antérieure la manière dont le service devait être fait, et l'obligation de la compagnie de remplir ses engagements. Il n'avait aucun rapport avec les arrangements alors existants.

275. Mais le *bill* dit positivement que le gouvernement aura droit de fixer les trains et c'était là la politique contenue dans le *bill*.

Partie de la politique contenue dans le *bill*.

276. Le *bill* n'est jamais devenu loi ?

Le *bill* n'est jamais devenu loi ; l'opinion publique y était opposée, et il fallut l'abandonner.

277. A la fin de la session de 1863, vers la fin d'avril ou au commencement de mai, nous avons eu, vous et moi, des discussions à ce sujet, et ces discussions eurent pour résultat, après des demandes réitérées de votre part et de celle du maître-général des postes, de me faire consentir à mettre un train pour répondre aux besoins du département des postes, sur votre promesse de faire régler la question de rémunération avant les élections alors prochaines ;—n'est-ce pas le cas ?

J'ai déjà dit, dans mon interrogatoire principal, la nature et la substance de toutes les conversations que j'ai eues avec M. Brydges. A la fin de cette session, le maître-général des postes, M. Foley, résigna, en sorte qu'il ne pouvait pas avoir fait cette promesse à cette époque. Je ne me rappelle aucunement d'aucun changement fait dans la marche des trains alors, spécialement dans le but de répondre aux besoins du département des postes.

278. Le 6 mai 1863, j'adressai à M. Griffin, sous-maître-général des postes, une lettre conçue en ces termes :—

“ CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

“ BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Montréal, 6 mai 1863.

“ CHER MONSIEUR,—Pour remplir la promesse que je vous ai faite lors de nos conversations en présence de MM. Sandfield Macdonald et Foley, samedi dernier, je prends la liberté de vous transmettre le tableau des heures de départ des trains sur ce chemin de fer, durant l'été prochain à commencer de lundi, 18 mai courant :—

" A L'OUEST DE MONTRÉAL.

" Trains descendant.

" Partiront de Détroit (heure de Chicago) à.....	6.10 a.m.	6.10 p.m.
" Partiront de Sarnia (heure de Toronto) à	9.20 a.m.	9.15 p.m.
" Arriveront à Toronto (heure de Toronto) à.....	4.20 p.m.	5.30 a.m.
" Partiront de Toronto (heure de Montréal) à.....	5.15 p.m.	7.00 a.m.
" Arriveront à Montréal (heure de Montréal) à.....	9.00 a.m.	10.30 p.m.

" Trains montant.

" Partiront de Montréal (heure de Montréal) à.....	7.30 a.m.	6.00 p.m.
" Arriveront à Toronto (heure de Montréal) à.....	11.15 p.m.	10.00 a.m.
" Partiront de Toronto (heure de Toronto) à.....	11.15 p.m.	10.00 a.m.
" Arriveront à Sarnia (heure de Toronto) à.....	5.50 a.m.	5.25 p.m.
" Arriveront à Détroit (heure de Chicago) à	8.10 a.m.	8.10 p.m.

" A L'EST DE MONTRÉAL.

" Trains descendant.

" Train mixte de Montréal à Island Pond à	8.30 a.m.
" Train express de Montréal à.....	3.30 p.m.
" Arrivant à Québec à.....	10.00 p.m.
" Train omnibus de Montréal à	5 00 p.m.
" Arrivant à Island Pond à	12.00 (minuit.)
" Un train mixte partira de Richmond pour la Pointe-Lévi à	4.30 a.m.
" Arrivant à.....	12.00 (midi.)
" Un train de fret partira de Montréal à.....	11.00 p.m.
" Arrivant à Richmond à 4.00 a.m. Ce train peut prendre les sacs en destination de Québec qui arriveront à Montréal par le train de l'ouest à.....	10.30 p.m.

" Trains montant.

" Train express de la Pointe-Lévi à.....	3.30 p.m.
" Arrivant à Montréal à	10.00 p.m.
" Train mixte de la Pointe-Lévi.....	6.00 p.m.
" Arrivant à Richmond à.....	1.00 a.m.
" Train mixte d'Island Pond à.....	9.00 a.m.
" Arrivant à Montréal à temps pour se relier au train quotidien de l'ouest	7.00 a.m.
" Ce train passera à Richmond à 2.00 a.m., et il pourra prendre les malles du train de Québec pour les remettre au train quotidien de l'ouest de Montréal.	
" Train omnibus à Island Pond à.....	7.00 a.m.
" Arrivant à Montréal à.....	2.00 p.m.

" En vertu des arrangements ci-dessus, il y aura deux trains quotidiens entre Détroit et Montréal et entre Montréal et Québec, établissant une communication directe, sans aucun retard nulle part, entre cette dernière ville et les bureaux de poste qui en sont à l'ouest.

" J'espère que le développement de nos affaires et le règlement de la question postale nous permettront de maintenir ces arrangements, qui ont été faits dans l'intérêt du public et du département des postes.

" Les arrangements dont j'ai parlé auront lieu le 18 du courant.

" Votre dévoué,
" (Signé),

C. J. BRYDGES.

" W. H. Griffin écuier,
" Sous-maître-général des postes,
" Québec."

—Cet arrangement des trains n'a-t-il pas été fait à votre demande et sur votre promesse que le taux de rémunération serait fixé avant les élections ?

Je n'ai aucun souvenir des changements qui sont indiqués dans ce document, et je répète que toute promesse de nous occuper de la question de la rémunération du service postal avant les élections, n'avait aucun rapport quelconque avec les changements qui ont pu être apportés par la compagnie dans la marche de ses trains.

279. Vous êtes-vous jamais objecté à la lettre que je viens de vous lire, disant que les changements seraient faits conformément à nos consultations, comme étant inexacte sous le rapport des faits ?

Je n'ai aucun souvenir d'avoir jamais vu cette lettre ou d'avoir été consulté à son égard.

280. N'avez-vous pas promis positivement que le taux de rémunération serait réglé par le gouvernement avant les élections alors prochaines ?

Je ne puis nier avoir fait cette promesse, c'est-à-dire que le gouvernement s'occuperait de la question dans le but de la régler avant les élections, et je désirais sincèrement remplir cette promesse. La raison qui m'en a empêché est que sept de mes collègues sortirent du gouvernement avant la prorogation de la chambre, ou immédiatement après la prorogation, et en ayant la permission de Son Excellence, j'invitai d'autres messieurs à les remplacer. Il me fut impossible d'obtenir leur consentement à entreprendre l'investigation, parce qu'ils ne voulaient prendre aucune responsabilité entraînant l'emploi des deniers de la province avant que d'être réélus par leurs commettants. La question fut ensuite abordée par M. Mowat, le successeur de M. Foley comme maître-général des postes, comme on peut le voir par son rapport officiel.

281. Ne m'avez-vous pas dit, après la résignation dont vous parlez, qu'il était entendu par ceux qui entraient dans le gouvernement, après quelques réunions de vos partisans, que la question devait être réglée avant les élections ?

Je ne me rappelle pas avoir dit cela ; mais je répète de nouveau que je pressais un règlement auprès de mes collègues, pour la raison que j'avais, avant leur entrée dans le gouvernement, formellement promis que la question serait examinée avant les élections, mais je ne pus les y faire consentir, pour les raisons que j'ai déjà données. Je n'ai aucun doute que M. Brydges a pu rester sous l'impression, d'après les conversations qu'il a eues avec moi, que mes nouveaux collègues entreprendraient cette tâche avant les élections.

282. En réalité, les promesses qui ont été faites, et sur la foi desquelles je prétends avoir fait les changements en question dans la marche des trains, ces changements et ces promesses ayant été faits en même temps, — n'ont pas été remplis ?

Ces promesses n'ont pas été remplies. Je nie que les changements dans la marche des trains, s'il en a été proposé, aient eu le moindre effet sur l'intention du gouvernement à l'égard de la question postale.

283. Ne vous ai-je pas pressé le plus possible de remplir les promesses qui avaient été faites, tant verbalement que par lettres ?

J'ai en effet reçu des lettres à ce sujet. Personne n'aurait pu travailler plus assidûment que M. Brydges, depuis le premier jour de mon entrée au gouvernement jusqu'à ma résignation, couvrant une période de près de deux ans, à faire reconnaître par le gouvernement l'importance de la réclamation de la compagnie pour la rémunération du service postal.

284. Vous rappelez-vous avoir reçu une lettre de moi, en date du 23 octobre 1862, dont celle que je produis maintenant est une copie marquée J. ?

[Copie.]

“CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

“Bureau du Directeur-Gérant.

“Québec, 23 octobre, 11 heures P. M., 1862.

“MON CHER MONSIEUR.—Je viens d'arriver de Montréal, malgré une dépêche que j'ai reçue aujourd'hui de M. Foley, me disant qu'il ne serait pas prêt avant mardi prochain à faire rapport au conseil sur la question postale. Je dois vous demander, comme chef du gouvernement, d'examiner sérieusement la position dans laquelle se trouve située cette question,

“ Avant que vous ne partiez tous pour l'ouest avec Lord Monck, vous m'avez promis qu'aussitôt que vous seriez de retour cette question serait réglée, et M. Foley, que je vis avant votre départ, me dit qu'il serait prêt à en finir sous un mois de cette date. Il y a maintenant près de six semaines de cela.

“ J'ai vu M. Foley la semaine dernière, le lendemain du retour du gouverneur-général, et vendredi dernier M. Foley m'écrivit, exprimant son regret de ce qu'il ne pouvait pas terminer son rapport cette semaine-là, à temps pour que je pus communiquer avec l'Angleterre par le steamer de cette semaine, mais disant: “ vous pouvez cependant compter que vous pourrez le faire par le prochain steamer.” J'ai vu M. Foley et vous samedi dernier, lorsque la même chose me fut répétée, et je communiquai le fait qu'une décision serait rendue cette semaine, par télégraphe *viâ* la Pointe-aux-Pères, samedi dernier.

“ Il fut entendu que je devais venir ici mardi dernier, afin que la question fût réglée au plus tard demain.

“ Au moment où je me préparais à partir de Montréal, je reçus une dépêche de M. Griffin, me disant que M. Foley ne serait pas prêt avant jeudi, et me demandant de venir aujourd'hui.

“ Je répondis à M. Foley que je serais certainement ici, et que je comptais sur sa promesse de régler l'affaire cette semaine. Je vous envoyai une dépêche au même effet.

“ Environ une heure avant le départ du convoi, aujourd'hui, je reçus une dépêche de M. Foley me disant qu'il ne serait prêt à faire rapport que mardi prochain, et me demandant de remettre mon voyage à lundi soir.

“ Je me décidai à venir tel qu'il était convenu, et me voici.

“ Je vous demande maintenant, parce que c'est une question importante et pour la compagnie et pour le gouvernement, de régler cette question cette semaine conformément à vos promesses.

“ Si vous ne le faites pas, je serai personnellement placé dans une très fausse position, et cela fera naître des soupçons en Angleterre que je serais très fâché de voir soulever, d'autant plus que j'apprends que M. Howland s'y rend par le steamer de samedi, et je suis convaincu que s'il part du Canada sans que le gouvernement ait réglé une affaire aussi importante affectant le département dont il est le chef, l'on croira en Angleterre qu'il y a quelques raisons inexplicables pour remettre cette affaire et ne pas remplir les promesses que j'ai été autorisé par vous et M. Foley à faire à mes commettants en Angleterre, que la question serait réglée cette semaine sans faute.

“ Veuillez me faire savoir à quelle heure je pourrai vous voir demain matin.

“ Votre très-obéissant,

“ (Signé,) C. J. BRYDGES.

“ L'honorable J. S. Macdonald.”

Je n'ai aucun doute de l'avoir reçue.

PAR LE PRÉSIDENT :—

285. Les lettres du 16 septembre 1862, et du 11 décembre 1862, ne vous ont pas été soumises ?

Non, autant que je m'en rappelle.

PAR M. BRYDGES :—

286. En autant que le maître-général des postes a pu demander l'expédition de trains spéciaux par ces lettres, il agissait en contravention à la ligne de conduite arrêtée de votre gouvernement ?

Oui, car l'intention du gouvernement était de se servir des trains ordinaires de la compagnie, et non pas d'exiger des trains spéciaux, excepté pour des besoins extraordinaires, comme d'aller et venir de Portland avec les malles Anglaises.

287. Ne m'avez-vous pas dit, vers l'époque mentionnée dans ma lettre à M. Griffin du 6 mai 1863, ou en quelque autre temps, que si nous ne faisons pas marcher les trains de manière à convenir au département des postes, une requête serait présentée à la cour du banc de la reine à Toronto, afin d'en obtenir un bref de *Mandamus* pour nous obliger de le faire ?

M. Brydges m'a souvent assuré que les embarras de la compagnie causeraient très-probablement la suspension des trains sur toute la ligne, à moins que justice ne lui fût rendue par le gouvernement canadien, et il ajoutait,—que deviendront alors les malles ? J'avais coutume de répondre que nous en courrions le risque, et que tant que le chemin serait en opération, je n'avais aucun doute que le gouvernement pouvait exercer le pouvoir de contrôler la marche des trains s'il le désirait, et qu'il pourrait demander un *Mandamus* pour forcer la compagnie d'obéir à ses ordres. Je ne parlais aucunement de ce procédé comme étant une menace.

J. S. MACDONALD.

WILLIAM HENRY GRIFFIN, écuyer, sous-maître-général des postes, est assermenté et interrogé :—

PAR LE PRÉSIDENT :—

288. Vous êtes depuis plusieurs années sous-maître-général des postes ?

Oui.

289. Les arrangements des détails pratiques du département retombent sur vous ?

Oui, depuis 1857, en vertu du statut.

290. Vous avez eu une connaissance intime des intentions du gouvernement et des différents maîtres-généraux des postes, relativement à l'administration des affaires du département.

Oui.

291. Y a-t-il eu quelque ligne de conduite arrêtée relativement au service requis des différents chemins de fer, et dans ce cas quelle était-elle ?

La ligne de conduite était que le département des postes devait se servir des trains des chemins de fer pour les besoins de la malle, suivant qu'ils étaient établis de temps à autre, et suivant les heures de marche des différentes compagnies.

292. Cela a-t-il toujours été votre opinion arrêtée ?

Toujours.

293. Les différents gouvernements ont-ils, autant que vous le sachiez, partagé cette opinion ?

Oui.

294. Les différents maîtres-généraux des postes ont-ils, autant que vous sachiez, partagé cette opinion ?

A une exception près, et cela pendant peu de temps, jusqu'à ce que le maître-général des postes dont je parle, l'honorable M. Foley, se fût convaincu que la ligne de conduite générale du département était la meilleure.

295. L'on dit qu'en mai 1863, la compagnie du chemin de fer Grand Tronc changea l'arrangement de ses trains, sur l'ordre ou à la demande du maître-général des postes et du premier ministre du jour, en plaçant de nouveaux trains entre Montréal et Québec, Montréal et Toronto, et entre Toronto et Sarnia.—Avez-vous eu quelque connaissance de cet ordre ou de cette demande ?

Dans le cours de l'été de 1862, la compagnie du Grand Tronc, sans consulter le département des postes, fit de nouveaux arrangements dans la marche de ses trains, qui eurent de très grands inconvénients pour la transmission de la correspondance. Le maître-général des postes d'alors était d'opinion que cela était fait pour forcer le gouvernement à se soumettre aux demandes de la compagnie du Grand Tronc, relativement à la rémunération du service postal par chemin de fer. Agissant sous cette impression, le maître-général des postes adressa de nombreuses remontrances à M. Brydges, et alla jusqu'à lui demander de faire marcher les trains autrement, de manière à mieux répondre aux besoins du public. A ces demandes, M. Brydges répondit qu'il ne disposerait les trains que suivant les intérêts du trafic de la compagnie, et non pas pour convenir au département des postes, à moins d'être spécialement payé pour cela. Je représentai à M. Foley combien il serait impolitique de mettre la compagnie du Grand Tronc en position de faire voir que le département des postes était intervenu dans l'arrangement de ses trains, et après beaucoup de discussion, il admit la justesse de la ligne de conduite suivie comme règle par le département, de s'abste-

nir de toute apparence d'intervention dans la marche des trains du Grand Tronc. J'en pris occasion d'attirer l'attention de l'honorable John Sandfield Macdonald sur l'importance du point en question; il partagea mes vues, et me dit qu'il prierait le maître-général des postes de s'abstenir d'adresser de nouvelles lettres ou demandes dont le caractère pouvait être si facilement interprété d'une manière erronée, à la compagnie du Grand Tronc, et aucune lettre de cette nature ne fut écrite, je crois, après le 11 décembre 1862. Cette lettre fut dictée *verbatim* par M. Foley, bien contrairement à mon avis, parce que je m'étais aperçu que la compagnie du Grand Tronc faisait, depuis quelque temps, de constants efforts pour amener le département des postes à mettre les trains employés pour les malles dans la position de ce qu'on appelle "trains à ordre" en Angleterre. J'étais présent à la discussion dont parle M. Brydges dans sa lettre du 6 mai 1863, annonçant un changement de trains pour le 18 du même mois. Il fut beaucoup parlé des deux côtés des inconvénients de l'arrangement des trains à cette époque, des réclamations de la compagnie du Grand Tronc à propos de la rémunération, du désir du gouvernement de régler la question après l'insuccès de la tentative de législation dans ce sens pendant la session qui tirait alors à sa fin, et de l'espoir de M. Brydges qu'il pourrait arranger la marche des trains durant l'été qui approchait, de manière à mieux servir les intérêts du pays dans la transmission de la correspondance; mais il ne fut fait aucune demande positive, à ma connaissance, à l'égard de la marche des trains d'après un arrangement particulier.

296. La demande d'un changement aussi considérable que celui d'exiger de nouveaux trains pourrait-elle avoir eu lieu, conformément à la pratique de votre bureau, sans que vous en ayez eu connaissance?

Non. Je n'ai pas su qu'une telle demande avait été faite, et je n'ai pas reçu cette notification comme étant le résultat d'une pareille demande.

297. Avez-vous été notifié que la compagnie du Grand Tronc avait placé de nouveaux trains entre Toronto et Sarnia, pour les besoins et à la demande du département des postes?

Certainement non, car nous n'avions pas besoin de ces trains et ne nous en servîmes pas. Quelque temps après que les arrangements de trains du 18 mai eurent été notifiés au département des postes, M. Brydges me fit observer que nous ne nous servions pas du train de nuit à l'ouest de Toronto. Je lui répondis que non. Je supposais que nous n'en avions pas besoin. Il me fit la même observation quelques mois plus tard.

298. Quand le changement de trains à l'ouest de Toronto, dont vous aviez reçu avis le 18 mai, a-t-il réellement eu lieu?

Les trains marchaient à l'ouest de Toronto, à peu près de la même manière, depuis le 16 février 1863, tels qu'ils étaient annoncés devoir marcher le 18 mai.

299. L'on dit qu'une résolution fut adoptée par le conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, le 17 août 1853, que la compagnie transporterait les malles par tous ses trains pour \$110 par mille.—Cette résolution a-t-elle jamais été communiquée à votre département, et quand?

La première connaissance que j'ai eue de l'existence de cette résolution m'est venue dans le cours d'une discussion entre le maître-général des postes d'alors (M. Spence), M. Bidder, alors gérant du Grand Tronc, moi-même, et l'honorable John Ross, je crois, en mai 1855, lorsque M. Ridder ayant dit que le département était tenu de quelque manière de payer au taux de \$110 par mille au Grand Tronc, le maître-général des postes le pria de communiquer au département une copie du contrat ou de la convention, ou quoi que ce fût, par lequel il prétendait que le département était engagé. Le résultat fut la réception d'une lettre du sous-secrétaire de la compagnie, en date du 19 mai 1855, contenant un extrait du procès-verbal d'une assemblée du conseil des directeurs du Grand Tronc, tenue le 17 août 1853. Cette lettre disait que l'honorable Malcolm Cameron était présent, et qu'il avait alors souscrit en sa qualité officielle aux termes proposés. La lettre que je produis, et marquée K, est celle dont je parle.

" COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
" BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
" Montréal, 19 mai 1855.

" MONSIEUR, — A propos de la conversation qui a eu lieu entre vous, l'honorable John Ross, président de cette compagnie, et d'autres membres du conseil des directeurs, jeudi

dernier, au sujet du compte de la compagnie contre le département des postes pour le service postal déjà accompli, j'ai l'honneur de vous transmettre, à la demande du président, un extrait du procès-verbal de l'assemblée des directeurs en août 1853, à laquelle l'honorable Malcolm Cameron, alors maître-général des postes, était présent, et à laquelle il souscrivit, en sa qualité officielle, aux termes proposés dans la résolution ci-jointe, savoir, £27 10s. par mille par année,—pour chaque mille de transport des malles,—les conducteurs chargés du soin des malles étant transportés gratuitement.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ JOHN M. GRANT, Sous-Secrétaire.

“ L'honorable J. Spence,
“ Maître-Général des Postes,
“ Québec.”

“ Extrait du procès-verbal d'une assemblée du conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, tenue à Québec le 17 août 1853.

“ Présents : L'honorable JOHN ROSS, président,

“ JAMES MORRIS,

“ F. HINCKS,

“ M. CAMERON,

E. F. WHITTEMORE, écuier,

Le colonel TACHÉ,

L'honorable PETER MCGILL,

B. HOLMES, écuier,

W. H. PONTON, écuier,

Le capitaine RHODES.

“ Résolu.—Que le maître-général des postes soit informé que cette compagnie est prête à transporter les malles par tous les trains ordinaires circulant sur le chemin de fer, au prix de £27 10s. par mille par année, y compris le transport d'un conducteur chargé des malles.”

“ Vraie copie,

“ JOHN M. GRANT,

“ 19 mai 1855.”

300. Le gouvernement ou le département des postes a-t-il accepté la proposition de la compagnie du Grand Tronc contenue dans la résolution du 17 août 1853 ?

Le département chercha d'abord à s'assurer s'il avait été fait quelque chose qui pût, en équité, être regardé comme impliquant une convention ou un contrat. L'honorable Malcolm Cameron avait succédé, comme maître-général des postes, à l'honorable M. Morris, le jour même de la date de cette résolution. Sur appel fait à M. Cameron, celui-ci dit que s'il avait été fait quelque arrangement, il l'avait été par M. Morris, tandis que M. Morris répudiait l'idée qu'il eût en aucune manière rendu le gouvernement responsable du paiement d'un tel prix ; il déclara que ce taux était, à son avis, extravagant, et pressa le maître-général des postes de s'opposer à ce qu'il fût imposé au gouvernement. Le département refusa alors d'admettre qu'il était lié par la résolution du conseil du Grand Tronc, qui n'affirmait pas l'existence d'un contrat ou d'une convention, mais qui disait simplement qu'il était prêt à accepter un certain prix pour le transport des malles. Le département ne paya pas ce prix. Les malles furent envoyées, mais l'on considéra qu'elles étaient envoyées en vertu de l'autorité du statut, leur transport devant être payé conformément au statut, et non pas d'après ce prétendu contrat. L'on ne considérait pas que la notification du prix que le Grand Tronc était disposé à charger, pouvait annuler l'opération du statut, à l'égard du prix à payer à ce chemin de fer comme à tous les autres. Cette opinion fut tout d'abord présentée au Grand Tronc dans les longues et nombreuses discussions qui eurent ensuite lieu entre le département et les représentants du Grand Tronc. Le premier paiement fut fait le 15 juin 1855, à la première réquisition du Grand Tronc, je crois. Des paiements sub-

séquentes furent faits par à-compte durant les années 1856, 1857, 1858 et 1860, en se tenant toujours en deçà d'un prix estimé à \$70 par mille. Le 24 décembre 1860, il fut passé un arrêt du conseil, déclarant que de fortes sommes étaient dues par le Grand Tronc et autres chemins de fer de la province, pour prêts et honoraires d'inspection des chemins de fer, et ordonnant que toutes sommes dues aux chemins de fer Grand Tronc et Grand Occidental pour service postal fussent payées au receveur-général et portées au crédit de leurs comptes avec la province. Conformément à cet ordre, le département entreprit de faire le compte du Grand Tronc jusqu'au 31 décembre 1860. Le département fut notifié que le gouvernement consentait à abandonner le droit qu'il croyait posséder de s'opposer au prix demandé par le Grand Tronc, de \$110 par mille par année, pour le temps qui s'était écoulé jusqu'à la promulgation de l'arrêt du conseil de septembre 1858; que pour le temps écoulé depuis, la décision de cet arrêt à l'égard du prix à payer devait être suivie; mais tout en maintenant le principe intact, le gouvernement désirait traiter libéralement avec la compagnie du Grand Tronc dans ce règlement de comptes, autant que les circonstances le permettraient, en donnant la plus généreuse interprétation à toutes les questions incidentes à la somme du service. Sur cette base, comme les comptes du Grand Tronc avaient toujours été présentés par trimestres se terminant au 5 janvier, etc., tout le compte du Grand Tronc, jusqu'au 5 octobre 1858, à \$110 par mille, fut porté à son crédit. Crédit lui fut alors donné depuis le 6 octobre 1858 au 31 décembre 1860, admettant qu'un double service, l'un de nuit et l'autre de jour, avait été accompli sur toute la ligne, pour un paiement équivalant au taux de \$70 par mille par année, pour ce double service. La compagnie fut aussi créditée du montant qu'elle avait chargé pour service spécial. Le résultat fut qu'il parut y avoir une balance de \$113,144.89 due à la compagnie, qui fut payée au receveur-général, tel qu'ordonné par l'arrêt du conseil.

Reprise de l'interrogatoire de M. Griffin.—1er mars 1865.

M. Griffin désire ajouter ce qui suit à ce qu'il a dit hier :

Il est très possible que d'autres discussions aient eu lieu à cette époque entre le gouvernement et M. Brydges, auxquelles je n'étais pas présent. Je ne puis parler que de la conversation particulièrement mentionnée dans la lettre de M. Brydges du 6 mai 1863, durant laquelle il promit de communiquer le plan qu'il se proposait d'adopter pour la marche des trains du Grand Tronc durant l'été.

Quant à la lettre du 18 août 1853, signée par C. P. Roucy, alors directeur-gérant de la compagnie du Grand Tronc, et adressée à l'honorable Malcolm Cameron, alors maître-général des postes, je désire dire que, au meilleur de ma connaissance, je l'ai lue pour la première fois dans le témoignage de M. Brydges devant ce comité. Cette lettre n'a jamais été déposée dans les archives du département; et il n'en fut envoyé aucune copie, pas plus que la lettre elle-même, lorsqu'en mai 1855 une copie de la résolution du 17 août 1853 fut transmise au département, quand le maître-général des postes d'alors intima que le département n'avait aucune connaissance que cette résolution eût été passée, ou de l'existence d'aucune convention à cet égard. Je remarque que cette lettre ne dit pas qu'un arrangement avait été fait ou approuvé par le maître-général des postes d'alors, la veille, mais qu'elle est tout simplement un avis que la compagnie était prête à faire cet arrangement.

301. Avant septembre 1858, le gouverneur-général en conseil avait pris en considération la question de la rémunération du service postal, afin de fixer un prix;—la compagnie du Grand Tronc avait-elle reçu avis que le sujet était discuté, avant l'arrêt du conseil du 18 septembre 1858?

Il y avait eu, comme je l'ai déjà dit, de longues et fréquentes discussions avec les représentants de la compagnie du Grand Tronc, dans le but d'en arriver à établir une compensation équitable pour le service postal, et une chose constamment admise dans ces discussions était que si le maître-général des postes et la compagnie ne parvenaient pas à s'entendre sur le prix à fixer, le gouverneur en conseil serait obligé de le faire. L'on considérait que le gouverneur en conseil était autorisé par le statut à établir un taux général pour tous les chemins de fer qui lui paraîtrait juste et expédient. Aucun taux général n'aurait pu être fixé par le gouverneur en conseil s'il avait fallu nécessairement adopter certaines formes de procédures préliminaires à l'égard des chemins de fer alors existants. La thèse prouvée par un chemin de fer n'aurait pas obligé les autres, et n'aurait pas, su

cette base, pourvu au cas où d'autres chemins de fer seraient venus en opération dans l'avenir. De fait, chaque chemin de fer aurait voulu faire établir un taux distinct et séparé par arrêt du conseil. L'on considérait de plus que la question avait beaucoup d'analogie avec la disposition du statut impérial relatif au transport des malles et des dépêches closes par les navires marchands ; chaque capitaine de navire est obligé de recevoir et transporter tous les sacs de lettres qui lui sont offerts par le bureau de poste, à tel taux de rémunération que les lords de la trésorerie peuvent fixer de temps à autre. L'on n'a jamais pensé qu'il fût nécessaire ou suivant l'intention du statut qu'avant d'exercer ce pouvoir les lords de la trésorerie fussent tenus de déclarer quel devait être ce taux sur aucun autre principe que la dictée de leur propre jugement. L'on pensait de plus que le pouvoir donné au gouverneur en conseil de déterminer d'une manière absolue la rémunération du service postal par chemin de fer, était une condition expressément attachée par la législature à l'octroi d'un monopole de transport au chemin de fer.

302. Je comprends alors que vous admettez que la compagnie du chemin de fer Grand Tronc n'avait reçu aucun avis que la question de la rémunération du service postal était sous la considération du gouverneur-général en conseil, avant que l'arrêt du conseil de septembre 1858 ne fût rendu ?

Il est dit dans le mémoire du Grand Tronc que le président d'alors savait que l'affaire était devant le conseil, puisqu'il en était membre, et qu'il a combattu l'adoption des taux fixés par le conseil ; mais il n'est pas à ma connaissance qu'aucun avis officiel en ait été donné à la compagnie.

303. Il n'a été donné aucun avis officiel à la compagnie que le gouvernement regardait le prix qu'elle demandait (\$110 par mille) comme excessif, et qu'il se proposait de le réduire, et la compagnie n'a pas été invitée à maintenir son droit de le recevoir ?

Le prix de \$110 par mille réclamé par la compagnie, et le droit de la compagnie du Grand Tronc de dire quel devait être ce prix, ont toujours été repoussés par le gouvernement ; et les fréquentes discussions qui ont eu lieu entre la compagnie et le gouvernement roulaient principalement sur ce point, que le gouvernement trouvait les \$110 par mille un prix excessif, mais n'était pas disposé à établir le prix avant que le réseau des chemins de fer du pays n'eût pris plus de développement, bien qu'il fût prêt en attendant à en venir à un arrangement avec la compagnie du Grand Tronc, en accordant un prix que le gouvernement regardait comme raisonnable. Le Grand Tronc n'a été ouvert jusqu'à London qu'en septembre 1858. Pendant ces discussions, le Grand Tronc fut informé qu'en attendant la décision du gouverneur en conseil, dans le cas où on n'en serait pas arrivé à un arrangement mutuel, des paiements seraient faits à-compte, dans les limites des prix que le gouvernement, dans le cours de ces discussions, prétendait être une rémunération raisonnable pour le service du chemin de fer. Des sommes furent ainsi payées de temps à autre à-compte, et le Grand Tronc savait parfaitement sur quelles bases elles étaient payées.

304. Les tentatives du maître-général des postes pour induire la compagnie du Grand Tronc à conclure un contrat, aux conditions que le département jugeait raisonnables, ayant échoué, M. Smith, alors maître-général des postes, entreprit de fixer le prix d'après ce qui lui paraissait juste à lui-même ; mais, si je vous comprends bien, il ne notifia pas la compagnie qu'il était sur le point d'adopter cette démarche, et ne l'invita pas à appuyer sa réclamation devant lui ?

Il n'y eut aucun avis, que je sache, autre que par le fait que le président du Grand Tronc était membre du gouvernement, et en communication constante avec le maître-général des postes au sujet du prix du service postal.

305. M. Smith se mit à examiner ce qui serait un prix raisonnable, avec votre assistance, et le gouvernement adopta ses vues, et l'arrêt du 18 septembre 1858 fut rendu par le conseil ?

J'ai rapporté, dans mon second mémoire, les moyens que nous avons pris pour arriver à un taux raisonnable ; notre désir était que les chemins de fer fussent payés équitablement, et même libéralement, pour leur service. Le prix qui fut alors fixé nous paraissait juste, et je n'ai pas encore vu réfuter les données sur lesquelles nous avons agi.

306. Après que le renvoi à l'arbitrage eût été retiré, M. Mowat, alors maître-général des postes, s'empara de la question et l'eût en considération pendant plusieurs mois, je crois, n'est-ce pas ?

Oui.

307. La compagnie du Grand Tronc a-t-elle eu avis que le maître-général des postes était engagé dans cette étude ?

Oui, comme on peut le voir par les lettres et les mémoires de M. Brydges, dont la plupart sont datés de juillet 1863, et qui sont annexés au rapport de M. Mowat.

308. A part l'avis que l'on peut inférer des documents dont vous parlez, a-t-il été donné quelque avis officiel à la compagnie, et la compagnie a-t-elle été appelée ou autorisée à appuyer sa demande d'une rémunération plus élevée à laquelle elle croyait avoir droit, devant le maître-général des postes ?

Comme dans les occasions antérieures, lorsque l'affaire eut été entreprise, les communications entre le maître-général des postes et les représentants du Grand Tronc furent presque toutes verbales. Il n'y a pas eu, je crois, d'avis formel.

309. La compagnie du Grand Tronc demandait en même temps, je crois, une somme très considérable, beaucoup plus que \$110 par mille. Elle ne fut pas appelée, n'est-ce pas, à établir les raisons sur lesquelles elle se fondait pour faire cette demande ?

Oui. Le but des discussions de M. Brydges avec M. Mowat, et des mémoires, était de montrer que le Grand Tronc avait droit à une très forte rémunération. M. Brydges n'a pas, je crois, fixé définitivement une somme, mais il parlait généralement d'une somme de plusieurs centaines de piastres par mille, par année.

310. La compagnie du Grand Tronc n'a pas été, de fait, appelée à fournir la preuve de la vérité de ses allégués dans les différents mémoires soumis aux arbitres, au gouvernement et au maître-général des postes ?

M. Mowat, je crois, a accepté ses plaidoyers comme étant la preuve qu'elle avait à fournir sur le sujet.

311. Savez-vous sous quelles circonstances l'arrêt du conseil du 12 août 1863 a été rendu ?

Oui. J'étais présent à la discussion entre les membres du gouvernement sur laquelle l'arrêt a été basé. La majorité des membres du gouvernement considérait qu'au lieu de fixer un prix de la manière recommandée dans le rapport de M. Mowat, le taux de paiement devait être établi de manière à offrir à la compagnie du Grand Tronc un encouragement à donner une continuité de service entre Québec et Toronto, par un train de voyageurs direct, et aussi à expédier un second train de voyageurs sur certaines sections du chemin entre Québec à l'est et London à l'ouest. Aucun service particulier n'a été prescrit, mais si la compagnie rendait le service prévu par l'arrêt du conseil, elle devait recevoir les taux de paiement qui y sont établis.

312. Quand le rapport de M. Mowat a-t-il été communiqué à la compagnie du Grand Tronc ?

Je ne puis le dire.

313. Le service accompli par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc à l'ouest de Toronto, est-il aussi important qu'entre Toronto et Québec ?

Dans l'ordre de l'importance relative, je le classerais comme suit : 1^o de Stratford à Montréal ; 2^o entre Montréal et Island Pond et Québec ; et 3^o les sections à l'ouest de Stratford et à l'est de Québec.

314. Alors vous placez sur le même rang d'importance les parties du chemin situées à l'ouest de Stratford et à l'est de Québec ?

Oui, pour le département des postes.

315. Envoyez-vous des malles directes à l'ouest de Toronto, par le Grand Occidental, aussi bien que des malles locales ?

Oui.

316. N'est-il donc pas important pour le département des postes qu'il puisse expédier les malles directes entre Toronto et Détroit par les trains de la compagnie du Grand Tronc ?

Non.

317. L'usage du chemin, à l'ouest de Stratford, n'est donc pas très important pour le département ?

Pas aussi important que sur les autres sections.

318. Avez-vous les rapports du poids des malles passant sur les différents chemins de fer employés par le département des postes, demandés il y a quelque temps ?

Je n'ai pas encore reçu ces rapports, mais j'espère les avoir pour samedi prochain.

319. Voulez-vous avoir la bonté de nous dire quelle est la nature générale des services faits par les chemins de fer des États-Unis pour le département des postes de ce pays ?

J'ai pris la peine de me tenir au courant de cette question depuis 30 ans, et dans mon mémoire fourni aux commissaires, commençant au troisième paragraphe de la page 4, et finissant au premier paragraphe de la page 6, j'ai répondu en substance à la question qui m'est posée, et je crois que les avancés qui y sont faits sont vrais. Ils sont comme suit :

“ Le service postal effectué par les chemins de fer américains a beaucoup plus d'analogie avec celui des chemins de fer canadiens que le service des compagnies anglaises, et on pourrait s'attendre à ce que le tarif américain serait un mode avantageux de régler celui qui devrait être adopté ici : aussi, me paraît-il nécessaire d'examiner avec soin ce qu'on dit du tarif postal des États-Unis, et de préciser la valeur relative des services des chemins de fer américains et canadiens, en particulier du Grand Tronc, par rapport à leur tarif respectif. Ainsi que l'observe l'hon. M. Mowat, à la page 58 de son rapport, il existe un tel manque d'uniformité dans les prix payés aux chemins de fer américains pour des services de même genre en apparence, et les maîtres de poste des États-Unis ont si souvent répété que leur loi était défectueuse en ce qu'elle laissait les chemins de fer américains libres de transporter ou de refuser les malles, ce qui forçait quelque fois les autorités d'accorder en plusieurs cas des prix exorbitants, qu'il est très difficile de tirer les conclusions exactes des tarifs et des services postaux des chemins de fer américains. On sait assez bien ce que les services sont dans chaque cas et les tarifs auxquels ils s'effectuent ; mais, malheureusement, l'absence d'uniformité dans leurs relations empêche de pouvoir établir aucune comparaison entre le système américain et celui du Canada.

“ Le mémoire du Grand Tronc observe que l'acte du congrès indique au maître-général des postes de diviser les voies ferrées en trois classes et de ne pas donner plus de \$300 par mille par année, pour le transport des malles à la première classe, \$100 par mille à la 2e classe, et \$50 par mille à la 3e classe ; puis, il poursuit en disant qu'il est évident que cette division doit être faite suivant l'importance de la voie ferrée par rapport au pays qu'elle traverse. Or, cet avancé est mal fondé, car l'acte du congrès donne les termes qui doivent guider le maître-général des postes dans la classification, comme suit : *cette division en classes se fera suivant le volume des malles, la vitesse de leur transmission et l'importance du service, c'est-à-dire en proportion de la quantité et de la valeur du service accompli par l'administration du chemin de fer.*

“ On trouve encore répétée ici l'étrange assertion dont le Grand Tronc a déjà fait usage dans ses mémoires, savoir : que le tarif américain de paiement pour la première classe des chemins de fer des États-Unis, s'applique à un service quotidien pourvu d'un char de distribution, et que dans le cas où les malles seraient transportées par un autre convoi, ce détail importe peu et n'affecte pas le tarif. Cet avancé est exprimé avec encore plus d'emphasis à la page 23 ; on y lit :— “ Il a déjà été dit qu'aux États-Unis les malles de distribution sont transportées par un convoi qui arrête à toutes les stations et qui est pourvu d'un char approprié à cette distribution, que c'est là le seul char de distribution qu'on trouve sur les chemins de fer américains qu'il n'est expédié qu'une fois en chaque sens par jour, et que c'est pour rétribuer ce service que le tarif a été adopté.

“ Il est évident que la compagnie du Grand Tronc ne s'est pas aperçue que c'était tout le contraire qui était la vérité.

“ En effet, ce train arrête à toutes les stations et transporte les malles pour les petits villages disséminés sur la route, ce qui constitue une partie comparativement peu importante du service des grands réseaux auxquels le Grand Tronc veut s'égaliser ; ce train est toujours à petite vitesse et les malles principales qui passent par cette voie sont nécessairement expédiées par des trains à grande vitesse. C'est ainsi que des malles de Buffalo transportées par le *New-York Central*, un dixième environ, prend les trains à petite vitesse : d'où il faudrait conclure que les neuf autres dixièmes doivent être tenus pour si peu de chose dans le service qu'il est inutile de les payer ! Bien plus, ce qui est vrai du *New-York Central*, l'est également de toutes les autres grandes lignes de voie ferrée.

“ Sur un chemin de fer local ou de second ordre, le train qui distribue la malle sur sa route, sera probablement le principal service postal du jour, et en plusieurs cas le seul même, attendu qu'on pourra expédier toute autre malle avec celles de distribution. D'un autre côté, lorsque des malles à parcours direct sont expédiées par un second train quotidien d'un chemin de fer de cette classe, cette expédition ne saurait avoir la même importance relative au service de route que celle qui se fait sur les grands réseaux.

“ Le département des postes n'exerce aucun contrôle sur les chemins de fer et se sert des trains ordinaires, en prenant autant de services qu'il lui en faut parmi les trains réguliers des chemins de fer.

“ [5] Quelque soit le nombre de services que le département des postes des Etats-Unis demande d'un chemin de fer, il stipule qu'il sera fait un service quotidien en chaque sens pour les stations intermédiaires, et cette distribution s'accomplit d'ordinaire sous la surveillance du commis de poste voyageant sur le train. C'est tout simplement une distribution de malles et non du triage de lettres comme en Canada.

“ Le maître-général des postes aux Etats-Unis dit, dans son rapport au congrès du mois de décembre 1857, qu'il se propose d'accroître le nombre des commis voyageant avec les malles, parce que les comptes des sacs de la malle ne sont pas tenus avec le soin nécessaire sur quelques-unes des principales lignes de l'ouest, ajoutant que “ la chose est due surtout à la plus grande quantité de ce qu'on appelle malles à transport direct qui est expédiée par les convois express en charge des proposés aux bagages et non des commis du département. Ceux-ci voyagent sur les autres trains afin de faire le service des nombreux bureaux de poste intermédiaires où n'arrête pas l'express d'ordinaire; or, on a cru qu'il était inutile de payer des commis pour remplir cette tâche, les administrations de chemins de fer étant rétribuées pour ce service, ainsi qu'il est expressément arrêté dans tous leurs contrats. Ce raisonnement est incontestable, mais l'expérience a démontré qu'on ne saurait obliger les administrations à nommer des personnes qui seraient spécialement chargées de prendre soin des malles :—c'est pourquoi, il ne nous reste pas d'autre alternative d'accroître le chiffre des commis de poste sur toutes les grandes routes sur lesquelles les malles sont aujourd'hui acheminées sans eux.

“ A part les routes de l'ouest dont il vient d'être question, il s'en trouve nombre d'autres dans la même catégorie, telles, par exemple, que celles de Philadelphie, Baltimore et l'Ouest, dont les malles sont confiées aux soins nominaux des commis de bagage.

“ Cet extrait vient à l'appui de l'esquisse rapide que l'on a donnée des principaux caractères du transport des malles par voie ferrée aux Etats-Unis.

“ Le département américain des postes commença l'été dernier à donner ses malles principales des chemins de fer le bénéfice du système de triage, etc., durant leur acheminement, tel que pratiqué en Canada (et deux commis canadiens furent même envoyés aux Etats-Unis pour montrer le système); —ce qui fait que maintenant toutes les malles à parcours direct entre Washington et New-York, qui étaient expédiées autrefois sans être ouvertes, le sont aujourd'hui dans un char de 47 pieds de long, approprié aux besoins d'un bureau de poste et portant 8 commis, qui ouvrent les sacs à parcours direct et préparent la correspondance durant le voyage. Ce service est tout-à-fait distinct de celui de distribution locale sur lequel le Grand Tronc insiste tant.

“ On voit dans le rapport des postes au congrès pour 1863 (le second qu'aient ce département), que sur tout les chemins de fer américains recevant une subvention pour le service postal et qui embrassent 22,152 milles de chemin, il n'y en a que six d'une longueur totale de 533 milles qui reçoivent le maximum de \$300 par mille par année, ou davantage, savoir :

Chemin de fer.	Milles.	No. de services quotidiens en chaque sens.	Tarif de paiement annuel par mille de chemin de fer.
Boston à Worcester.....	46	3	\$300
New-York à New Haven...	76	{ 3 et une fois en chaque sens le dimanche. }	375
New-York à Philadelphie...	90		
Philadelphie à Baltimore...	102	3 et do	300
Baltimore à Washington...	40	4 et deux fois do	300
Baltimore à Wheeling.....	179	3 et une fois	300
—533			

“ On observera que ceux chemins de fer seulement sont payés à un taux excédant \$300, et que cet excédant est de 25 pour cent sur ce montant.

“ Il semblerait d'après la teneur des remarques du mémoire sur le cas de cet excédant de \$300, que la compagnie du Grand Tronc n'a pas tenu compte que l'acte du congrès qui établit cette échelle de \$300, de \$100 et de \$50 par mille par année, autorise en même temps le maître-général des postes à ajouter 25 pour cent à ces taux pour les services de nuit.

“ Il m'a paru nécessaire de consacrer quelques pages à faire connaître la nature du service postal sur les chemins de fer américains, sur les grands réseaux en particulier, parce que l'assertion erronée que le service ne se fait que le jour, tel que le prétend le mémoire du Grand Tronc, semblerait donner à conclure que le Grand Tronc, afin d'établir ses droits à demander le même tarif que les principaux chemins de fer américains, n'est pas obligé pour cela de prouver qu'il fait plus pour le département canadien des postes que ce simple service de jour, et que le reste du service fait par les chemins de fer américains en sus de ce service régulier de jour, ainsi que le prétend le Grand Tronc, n'étant pas compté dans le service rémunéré par le bureau de poste américain, ne doit pas entrer en considération dans la question des services comparés du Grand Tronc et des principaux réseaux américains. On peut se convaincre davantage de la fausseté de ce raisonnement par le fait que ce surplus de 25 pour cent payé au chemin de fer de New-York et de Philadelphie, par exemple, n'est pas du tout en considération du service de route, mais bien pour le transport la nuit par un train express, [6] de ce que l'on appelle la grande malle directe entre ces deux villes :—ainsi donc, d'après la théorie du Grand Tronc, ce surplus de \$75 par mille par année est le prix de *certaines changements dans la façon d'accomplir un service particulier*, lequel service n'a pas été considéré par lui-même assez important pour entrer dans la question du paiement en ce qui regarde le tarif régulier.”

Je puis ajouter que j'ai envoyé une copie de ce mémoire au département général des postes des Etats-Unis à Washington, en demandant de me dire si je décrivais correctement le service postal par chemin de fer aux Etats-Unis, et je reçus la réponse suivante de l'un des sous-maîtres-généraux des postes des Etats-Unis :

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,
“ Washington, 16 février 1865.

“ CHER MONSIEUR,—La vôtre du 10 du courant a été reçue hier, avec le mémoire concernant le ‘ service postal par chemins de fer.’

“ Vous avez parfaitement et victorieusement répondu aux avancés du chemin de fer Grand Tronc : ‘ Que le taux américain de rémunération aux chemins de fer de première classe des Etats-Unis est payé pour un service quotidien avec char de distribution, et que si des malles sont transportées sur le chemin, par d'autres trains que celui-là, c'est un service peu important qui n'affecte pas ce taux de rémunération.’ Tout ce que vous dites du service des chemins de fer américains est strictement vrai. Je vous transmets avec celle-ci les annonces des routes dans la Nouvelle-Angleterre et New-York, d'après lesquelles vous verrez que, sur quelques-uns des principaux chemins, l'on exige spécialement plusieurs voyages quotidiens. Cela a toujours été la règle.

“ Il y a malheureusement un grand défaut d'uniformité dans les taux de rémunération, et le maître-général des postes cherche maintenant à remédier à cette difficulté en établissant la rémunération d'après le poids des malles.

“ Je vous transmets un tableau indiquant le poids quotidien des malles sur les différents chemins.

“ La rémunération donnée au chemin de fer Grand Occidental du Canada a été probablement accrue par l'influence d'un ancien secrétaire au département de l'intérieur et autres intéressés à Détroit. Je n'en sais rien personnellement, n'ayant aucun intérêt dans ces questions, et je ne fais qu'émettre l'opinion qui m'a été exprimée lorsque j'en suis informé au bureau des contrats. Sur la route de Portland au Canada, l'on a augmenté la rémunération sur 48 milles, en considération de ce que la compagnie transportait une seconde malle quotidienne sur cette distance.

“ Le diagramme d'un char-poste que je vous ai envoyé n'avait aucun rapport avec le bureau de poste ambulante, qui occupe tout un char dont la longueur varie de 45 à 47 pieds, et qui marche en sus du char de distribution de la malle locale ordinaire.

“ Votre mémoire m’a beaucoup intéressé, et il dénote une connaissance parfaite du service postal par chemins de fer en Angleterre et en Amérique (Canada et États-Unis). Je serai fort heureux si ce que je puis vous dire est aussi satisfaisant pour vous.

“ Votre obéissant,
 “ (Signé,) ”

A. N. ZAVELY.

“ W. H. Griffin, écuyer, Québec.”

TABLEAU indiquant le poids quotidien des malles des États-Unis sur différents chemins de fer.

NOMS DES CHEMINS DE FER.	No. de lbs.
Branche Washington, chemin de fer B. à O.....	22,304
New-Jersey	14,704
Rivière Hudson.....	11,658
Erié.....	11,306
Philadelphie, Wilmington et Baltimore.....	11,139
Michigan Sud à Indiana Nord.....	8,726
New-Haven à New-York.....	7,223
Pennsylvania Central.....	7,265
Northern Central.....	4,483
Cleveland à Tolédo.....	4,678
Boston à Worcester.....	3,636
Michigan Central.....	3,684
Chicago, Burlington et Quincy	2,656
North Western, de Chicago.....	2,561
Ohio à Mississippi.....	2,392
North Western, Division de Galena.....	1,315
do do Clinton.....	755
Rock-Island.....	1,571
Boston à Providence.....	1,344
Boston à Lowell.....	1,461
Eastern, de Boston.....	2,208
Little Miami, de Cincinnati.....	2,096
Cincinnati Air Line.....	1,349
Missouri Nord.....	1,387
Illinois Central.....	1,292
Hamilton à Dayton.....	1,194
Cleveland, Columbus et Cincinnati.....	1,138
Old Colony à Fall River.....	1,052
Fitchburg	1,195
Baltimore à Ohio.....	1,322
State et Buffalo, à Cleveland.....	1,936
Terre Haute.....	1,392
New-York Central, de Buffalo.....	957
Grand Tronc, de Détroit.....	291

320. Pouvez-vous décrire le service maintenant accompli par les chemins de fer entre New-York et Washington? dites le nombre de leurs voyages quotidiens, la somme des moyens de transport, et le poids moyen des malles qui passent sur cette route?

Le département des postes des États-Unis porte à quatre voyages quotidiens en chaque sens tous les jours ouvriers, et à deux en chaque sens le dimanche, le service entre

Washington et Baltimore. Entre Baltimore et New-York, il y a trois voyages quotidiens de chaque sens les jours ouvriers, et un voyage le dimanche. De ces services, l'un se fait par 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 par un char de 47 pieds de longueur et spécialement affecté au bureau de poste, pour y faire le triage ; les autres services se font à l'aide de sacs mis sous les soins du chemin de fer, sans qu'il soit réservé d'espace particulier pour eux. Le poids des malles est porté à 11 tonneaux par jour, sur le chemin de Washington à Baltimore ; à 5½ tonneaux sur la section de Baltimore à Philadelphie ; et à 7½ tonneaux sur celle de Philadelphie à New-York. Le prix payé est \$300 par mille par année, entre Washington, Baltimore et Philadelphie, et \$375 par mille par année entre Philadelphie et New-York. J'ai tiré ces renseignements, quant aux taux de paiement, des rapports annuels faits au congrès par les maîtres-généraux des postes des États-Unis.

321. Pouvez-vous donner les mêmes renseignements sur le chemin Central de New-York ?

J'ai envoyé quelqu'un pour s'assurer des faits, et j'espère avoir son témoignage samedi prochain.

322. Pouvez-vous nous donner les mêmes renseignements sur le chemin de fer Central du Michigan ?

Le chemin de fer Central du Michigan est tenu par contrat avec le département des postes des États-Unis de faire deux services quotidiens en chaque sens sur le chemin, avec tout service supplémentaire que le département pourra tirer d'autres trains, s'il en est expédié plus de deux par jour. Le contrat oblige le chemin de fer de fournir un char commode et séparé, ou partie d'un char, suivant que le département l'exigera, pour chaque service ; en réalité, le département occupe, sur l'un de ces deux voyages, 25 pieds de longueur d'un char pour les besoins de la malle, installé, chauffé et éclairé au désir du département ; l'autre service consiste dans le transport des malles directes sous les soins de la compagnie. La plus grande partie des malles expédiées sur le chemin de l'est dans les sacs directs, dont le poids moyen est maintenant d'environ deux tonneaux par jour. Le prix payé est de \$150 par mille par année, y compris le transport des malles entre les bureaux de poste de Chicago et Détroit et les stations terminales du chemin de fer, et le service accessoire de tous les bureaux de poste situés à moins d'un mille des stations locales de chemin de fer. Le contrat stipule aussi des amendes dans le cas où la compagnie manquerait de remplir quelques conditions du contrat, et surtout dans le cas où le train manquerait d'arriver au bout de la route à temps pour faire correspondance.

9 mars 1865.

L'honorable MALCOLM CAMERON est assermenté et interrogé :—

PAR LE PRÉSIDENT :—

323. Vous avez été maître-général des postes du Canada à une certaine époque, et quand ?

Oui. Je suis entré en charge le 17 août 1853, et je restai maître-général des postes pendant environ dix-huit mois, jusqu'à l'automne de 1854.

324. Comme maître-général des postes, d'après la loi d'alors, vous devintes directeur de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc ?

Oui, *ex-officio*.

325. Etiez-vous présent à une assemblée du conseil des directeurs le 17 août 1853 ?

J'étais présent. J'y aurais été en ma qualité officielle, n'eût été que mon prédécesseur, M. Morris, exprima le désir d'être présent ce jour-là, ayant pris part à des discussions antérieures. Je m'y rendis non pas comme maître-général des postes, mais j'étais à l'assemblée du conseil et souscrivis à ce qui s'y fit.

326. Vous rappelez-vous d'une résolution du conseil à propos du prix auquel il était prêt à transporter les malles pour le département des postes ?

Oui, parfaitement,

327. Avez-vous ensuite jamais reçu, comme maître-général des postes, avis de cette résolution ?

Pas que je sache. Il peut y en avoir eu un, mais je ne m'en souviens pas.

328. M. Brydges a soumis une lettre qu'il dit avoir été écrite par Sir C. Roney, alors secrétaire de la compagnie, et adressée à vous comme maître-général des postes ; voulez-vous avoir la bonté de la lire et de nous dire si vous vous rappelez l'avoir reçue ?

Je ne me rappelle pas avoir reçu cette lettre ; mais les faits qu'elle cite sont conformes à ce que je compris de l'arrangement fait la veille, et qui avait été discuté et conclu entre M. Morris et la compagnie avant cette assemblée, arrangement auquel, en ma qualité de maître-général des postes, je souscrivis avec M. Morris.

329. Vous êtes resté en charge pendant plus d'un an après que cette résolution fût passée ?

Oui.

330. Avez-vous, comme maître-général des postes, pendant cette année, approuvé et agi d'après cette résolution comme étant un engagement obligatoire entre le département des postes et la compagnie du Grand Tronc ?

Je ne me rappelle pas avoir été appelé à le faire ; mais je l'aurais certainement fait si l'occasion s'en fût présentée.

331. La compagnie du Grand Tronc a-t-elle envoyé quelques comptes entre août 1853 et septembre 1854 ?

Je n'en sais rien personnellement.

332. Pouvez-vous dire si quelques paiements ont été faits à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pendant que vous étiez maître-général des postes ?

Je ne le puis.

333. Dois-je comprendre, alors, que dans votre idée, vous regardiez la question comme réglée, bien qu'en pratique vous n'avez pas été appelé à donner effet à cette opinion ?

C'est cela.

334. M. Griffin, le sous-maître-général des postes, dit qu'il n'a rien entendu dire de la résolution de la compagnie du Grand Tronc jusqu'en 1855 ? cela ne se pourrait guère, si l'affaire avait été conclue en août 1853.

Si cette lettre était parvenue au département, elle serait entre les mains de M. Griffin. Mon impression est que j'ai dû rapporter à M. Griffin les circonstances sous lesquelles M. Morris et moi étions présents, parce que je regardais cela comme important, et que M. Morris avait désiré terminer cette affaire avant de cesser ses fonctions.

335. Dois-je comprendre que vous dites que, comme maître-général des postes, vous vouliez souscrire à la proposition de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, de manière à engager le gouvernement en votre capacité officielle ?

Je considérais que M. Morris l'avait fait, après une étude de la question et une discussion avec les gérants des chemins de fer, en prenant pour base les prix payés aux Etats-Unis, et sans entrer moi-même dans l'examen des faits, j'approuvai ce que M. Morris avait fait.

336. A part l'action de M. Morris dans l'affaire, vouliez-vous vous-même, comme maître-général des postes, donner votre approbation de manière à engager le gouvernement ?

Certainement.

337. Vous rappelez-vous avoir agi d'après cette résolution dans vos rapports avec d'autres chemins de fer que le Grand Tronc ?

Je ne me rappelle pas avoir été appelé à agir sur cette résolution pendant que j'ai occupé la charge.

338. Avez-vous compris que le prix proposé par le chemin de fer Grand Tronc devait être aussi payé aux autres chemins de fer ?

Non ; je considérais que ce prix était établi sur une base relative aux sommes payées aux chemins américains de même nature et de même étendue, et que les autres chemins seraient traités d'après le même principe. Je crois que le gouvernement s'était réservé le droit, dans la législation faite à ce sujet, de fixer la subvention postale sur des principes justes et équitables.

339. M. Cumberland dit que le chemin de fer du Nord a été ouvert jusqu'à Collingwood le 1er janvier 1855, et que " depuis cette date la rémunération postale chargée au

gouvernement en vertu de l'autorisation de l'honorable Malcolm Cameron, alors maître-général des postes, a été au taux de \$110 par mille."—Avez-vous quelque souvenir de cet arrangement ?

Je cessai d'être maître-général des postes en septembre 1854 ; je ne comprends pas ce que cela veut dire.

340. Vous rappelez-vous avoir autorisé ce prix sur le chemin de fer du Nord pendant votre occupation de charge ?

Non ; et je crois que je ne l'aurais pas autorisé, excepté sur considération de l'affaire.

341. Vous considérez donc que l'arrangement, si arrangement il y a eu, ne s'appliquait qu'à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc ?

Oui.

PAR M. BRYDGES :—

342. A l'assemblée du 17 août 1853, y avait-il d'autres membres du gouvernement, à part vous et M. Morris ?

MM. Ross, Hincks et Taché.

343. Ont-ils approuvé cette résolution et consenti à l'arrangement au nom du gouvernement ?

Oui.

344. Vous êtes-vous, comme maître-général des postes, cru obligé d'exécuter cela comme une convention entre le gouvernement et la compagnie ?

Oui.

345. Dois-je comprendre que vous dites que d'après votre conversation avec M. Morris, avant la résolution du 17 août 1853, il avait examiné la question de rémunération, relativement aux paiements semblables faits aux lignes des Etats-Unis, et qu'il croyait faire un arrangement avantageux pour le gouvernement ?

Je me rappelle parfaitement qu'il me demanda de le laisser agir en cette circonstance, parce qu'il avait étudié la question et avait eu de nombreuses conversations sur ce sujet avec les gérants du Grand Tronc, et qu'il était désirable que la chose fût terminée ce jour-là. M. Hincks et le colonel Taché étant là, j'en conclus que le gouvernement en était arrivé à une décision, et en conséquence j'en pris la responsabilité sans examen personnel.

346. Voulez-vous regarder la lettre qui vous a été adressée par Sir C. Roney le 18 août 1853, et dire si elle représente exactement l'arrangement conclu, dans le conseil, la veille ?

Elle le représente exactement.

347. La lettre étant conforme à l'arrangement, et le représentant exactement, avez-vous quelque raison de douter que vous ne l'avez pas reçue en temps et lieu ?

Non ; mais je ne me rappelle pas l'avoir vue.

PAR LE PRÉSIDENT :—

348. M. Griffin dit dans son témoignage, en réponse à la question 300, que lorsqu'on en appela à vous en 1855, vous avez dit que s'il y avait quelque arrangement qui obligeait le gouvernement à payer \$110 par mille, c'était le fait de M. Morris, tandis que M. Morris répudiait l'idée qu'il eût en aucune manière rendu le gouvernement responsable d'un tel paiement ; et que lui (M. Morris) déclara qu'à son avis ce prix était extravagant, et pressa le maître-général des postes de s'opposer à ce qu'il fût imposé au gouvernement.—Vous rappelez-vous avoir reçu une pareille lettre de M. Griffin ?

Oui ; très bien.

349. Vous rappelez-vous avoir écrit la réponse dont parle M. Griffin ?

Oui. Je reçus cette lettre à une époque où je n'étais pas en parlement. Je crus qu'elle était écrite pour servir les besoins d'un parti, et je répondis en affirmant simplement le fait que le jour où l'arrangement avait été fait, M. Morris agissait comme directeur. Je n'ai pas fait l'arrangement, mais j'ai souscrit à un arrangement que je comprenais avoir été déjà fait par plusieurs membres du gouvernement.

PAR M. BRYDGES :—

350. Vous considérez à cette époque que des lettres dont-il vient d'être question avaient été écrites pour servir les besoins d'un parti, plutôt que pour arriver à une décision à l'égard du taux de rémunération du service postal ?

Oui ; Je considérais qu'elles avaient pour but de faire retomber la responsabilité de cet arrangement sur quelqu'un ; comme je n'étais pas membre du parlement, je ne voulais pas me compromettre, et je fus prudent dans ma réponse.

MALCOLM CAMERON.

13 mars 1865.

THOMAS SWINYARD, écuyer, est assermenté et interrogé.

351. Vous êtes gérant-général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, et vous l'avez été depuis deux ans et demi ?

Oui.

351bis. Voulez-vous produire une copie de votre arrangement avec la compagnie d'Express ?

Je produis copie d'une convention marquée M en vertu de laquelle la compagnie du chemin de fer Grand Occidental a transporté le fret de la compagnie d'Express depuis mars 1863 jusqu'à mars 1864.

(Copie.)

MÉMOIRE d'une convention conclue le 1er jour de mars 1863, entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada d'une part, et la compagnie américaine d'Express d'autre part.

" Il est mutuellement convenu entre les parties à cette convention que la partie de première part transportera le fret et les messagers d'express de la partie de seconde part, aux termes et conditions suivantes, savoir :

" 1°. Que la partie de première part fournira un espace dans un char à bagages attaché à quatre trains directs de voyageurs, sur la ligne de chemin de fer, tous les jours, entre le Pont Suspendu et Windsor, deux trains en chaque sens tous les jours, dont un le jour et un la nuit, pour l'usage des parties de seconde part.

" 2°. Que la partie de première part fournira aussi un espace dans un char à bagages attaché à un train-omnibus en chaque sens, tous les jours, entre London et le Pont Suspendu, pour l'usage des parties de seconde part.

" 3°. Que les parties de seconde part auront droit de transporter dans l'espace fourni dans les trains mentionnés dans les classes unc et deux, un messenger et une caisse de sûreté gratuitement, et telles marchandises et effets d'express qu'elles auront à expédier.

" 4°. Que le poids total de ces effets d'express à être expédiés par les parties de seconde part n'excéderont pas en tout, chaque jour, huit mille livres à l'ouest et quatre mille livres à l'est, et tout excédant au-delà de ce poids total sera payé aux taux suivants en monnaie du Canada :

" Sur les effets d'express directs ou de parcours complet, 30 centins par 100 lbs ;

" Sur les effets d'express locaux ou de parcours partiel, une fois et demie les taux de fret de première classe ;

" Et le poids en sera calculé tous les mois.

" 5°. Les parties de seconde part conviennent par les présentes que dans le cas où il surviendrait quelque dommage à leurs effets d'express par le feu, pendant qu'ils seront dans les bâties ou les trains de la partie de première part, la partie de première part n'encourra aucune responsabilité pour aucune perte ou dommage éprouvé en conséquence de tel incendie.

" 6°. Les parties de seconde part s'engagent à payer à la partie de première part en considération des privilèges par les présentes accordés, la somme de soixante piastres par

jour en monnaie du Canada ou son équivalent, et les sommes stipulées dans la quatrième clause pour tout excédant de poids, au-delà des poids totaux stipulés, tels paiements devant être faits mensuellement.

“ 7°. Les parties de seconde part s’engagent à ne pas transporter en vertu de cette convention, comme partie de leurs effets d’express, aucun fret appartenant à, ou devant être expédié par la compagnie d’expédition des marchands, et qu’elles fourniront toute la main-d’œuvre requise pour charger et décharger toutes les marchandises et effets d’express transportés par elles en vertu de cette convention.

“ 8°. Les parties de seconde part s’engagent par les présentes à payer pour le transport de tous les effets d’express envoyés par elles entre Hamilton et Toronto, Harrisburgh et Guelph, ou London et Sarnia, une fois et demie les taux de fret de première classe, en monnaie des Etats-Unis, pour chaque cent livres d’effets d’express ainsi transportés, en par elle, la partie de première part, transportant gratuitement un messenger et une caisse de sûreté en fer.

“ 9°. La partie de première part s’engage par les présentes à ne pas transporter sur ses trains aucunes marchandises ou effets d’express pour aucune autre compagnie d’Express que celle des parties de seconde part, pendant la durée de cette convention, l’intention des parties aux présentes étant que tous les effets et paquets d’express par les trains de voyageurs soient transportés par les parties de seconde part.

“ 10°. Cette convention commencera le premier jour de mars 1863, et restera en force pendant un an à partir de cette date ; pourvu toujours, que si la dépréciation de la monnaie américaine augmente, les parties de seconde part pourront terminer cette convention en donnant soixante jours francs d’avis par écrit.

“ Et de même si la valeur de la monnaie américaine augmente, la compagnie du chemin de fer Grand Occidental aura la faculté de terminer cette convention en donnant le même avis.

“ Pour le chemin de fer Grand Occidental,

“ (Signé,)

THOS. SWINYARD.

“ Pour la compagnie américaine d’Express,

“ (Signé,)

LIVINGSTON FARGO ET Cie.

“ Propriétaires.”

352. Tout ce que payait la compagnie d’Express pour le double service entre le Pont Suspendu et Windsor était \$60 par jour ?

Oui, excepté pour le poids de surcroît pour lequel elle était obligée de payer spécialement.

353. La compagnie d’Express avait un compartiment spécial pour elle, n’est-ce pas ?

Elle a un compartiment, mais l’espace n’en est pas limité, et la compagnie du chemin de fer peut aussi se servir de ce compartiment.

354. Les chars de votre chemin ne sont-ils pas divisés comme ceux des autres lignes en compartiment de la poste, compartiment de l’express et compartiment des bagages ?

Oui, ils le sont, et ils sont employés comme je l’ai dit.

355. Alors, la compagnie d’Express a le droit d’employer son compartiment si elle a assez d’effets d’express pour le remplir ; et si les effets d’express excèdent ce que le compartiment peut contenir, elle a droit à plus d’espace jusqu’à concurrence de quatre tonneaux ?

Si le compartiment réservé à la compagnie d’Express ne contient pas les quatre tonneaux, tel que pourvu par la convention, alors la compagnie doit trouver de la place pour le reste dans un autre char ou dans une autre partie du char. Cette réponse ne s’applique qu’aux trains allant à l’Ouest.

356. Quelle est l’étendue de l’espace réservé à la compagnie d’Express ?

Environ le tiers d’un char, ce qui ferait, en moyenne, environ trois tonneaux et un tiers.

357. Quelle quantité d’effets d’express, en parlant en général, tiendrait dans le compartiment de l’express ?

Je n'ai aucune donnée qui puisse me permettre de répondre d'une manière positive ; mais, d'après des renseignements obtenus, je vois que la compagnie d'Express peut transporter, en moyenne, environ trois tonneaux dans son compartiment. Et j'ajouterai que, comme règle, l'espace réservé à la compagnie est suffisant pour ses besoins.

358. Pouvez-vous dire quel est le poids moyen transporté par la compagnie d'Express ?
Le poids moyen transporté par la compagnie d'Express, par jour, sur tous les trains, est de 9½ tonneaux, je crois ; cela comprend l'excédant de poids sur les quatre tonneaux à l'Ouest et les deux tonneaux à l'Est.

359. Ma question s'appliquait plutôt au poids transporté sur les quatre trains entre le Pont Suspendu et Windsor.

Je n'ai aucune donnée qui me permette de dire quelle est la quantité transportée par les deux trains en chaque sens entre le Pont Suspendu et Windsor, mais comme de raison elle est bien moindre que la moyenne du poids transporté sur tous les trains ; je ne puis dire combien de moins.

360. Vos teneurs de livres peuvent-ils donner ce renseignement ?

C'est possible, en consultant les livres à Hamilton, mais je n'en suis pas certain.

361. La compagnie d'Express a le droit de remplir ses quatre et deux tonneaux, entre le Pont Suspendu et Windsor, à même les effets d'express locaux ?

Oui, en vertu du contrat de 1863.

362. Combien de temps a duré le contrat de mars 1863 ?

Jusqu'au 9 septembre 1864.

363. Combien de messagers accompagnent généralement les matières d'express ?

Généralement un, mais je n'en suis pas bien certain.

364. Voulez-vous produire le contrat avec la compagnie d'Express antérieur à celui que vous avez déjà déposé ?

Je ne l'ai pas ici, mais je vais l'envoyer chercher.

365. Pouvez-vous maintenant produire le premier contrat entre la compagnie du Grand Occidental et la compagnie d'Express ?

Le messenger étant arrivé, je le produis :—

“ ARTICLES DE CONTRAT fait et conclu ce douzième jour d'octobre, A. D. 1854, par et entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, partie de première part, et la compagnie américaine d'Express, partie de seconde part.

“ *Premièrement.*—La partie de première part s'engage à fournir à la partie de seconde part pour les besoins de ses affaires, savoir : le prompt et sûr transport des effets d'express et autres articles, les deux-tiers d'un bon char à bagages ou d'un char-poste de la grandeur ordinaire, qui sera expédié sur un train direct de voyageurs, en chaque sens tous les jours (excepté les dimanches), sur le chemin de la dite première partie entre le Pont Suspendu, près des chûtes de Niagara, et Windsor, Haut-Canada, vis-à-vis Détroit. Et dans chacun des dits chars à transporter, gratuitement, un messenger employé par la dite partie de seconde part et ayant la charge de ses effets d'express et autres articles ; et entre la ville d'Hamilton et le Pont Suspendu, dans chacun des dits chars, aussi un messenger ou agent supplémentaire pour le département des douanes. Pour ce que dessus la susdite partie de seconde part s'engage à payer à la dite partie de première part au taux de cinquante piastres par jour (dimanches exceptés.)

“ *Secondement.*—La dite première partie s'engage de plus, pendant la durée du présent contrat, et en recevant dix jours d'avis par écrit de la dite seconde partie lui demandant de le faire, à fournir un char à la dite seconde partie pour le transport de son fret et de ses effets d'express au montant de cinq tonneaux chaque jour (dimanches exceptés), lequel char sera expédié par un train de voyageurs direct de nuit, allant à l'ouest sur le chemin de fer de la dite première partie, depuis le Pont Suspendu jusqu'à Windsor susdit ; et transporter en même temps, gratuitement, et ramènera, aussi gratuitement, le messenger de la dite seconde partie ayant la charge de ses articles et effets d'express sur le dit train de nuit. Pour cela il est convenu que la dite seconde partie paiera à la dite première partie au taux de trente piastres pour tout et chaque dit char ainsi expédié.

“ Et il est de plus convenu que pour le transport de tout fret sur le dit train de nuit excédant cinq tonneaux, la dite seconde partie paiera la dite première partie au taux de

quarante centins par cent livres. Et il est de plus mutuellement convenu que la dite seconde partie pourra, en donnant dix jours d'avis par écrit de son intention de ce faire, discontinuer le paiement des trente piastres par jour pour le dit char sur le train de nuit, et après l'expiration des dits dix jours, la dite compagnie de chemin de fer pourra discontinuer l'expédition du dit char et le transport du dit messenger, jusqu'à ce qu'un semblable avis de dix jours soit donné par la dite seconde partie qu'elle désire employer de nouveau le dit char, et alors il sera expédié et le messenger transporté comme susdit, et la dite partie de seconde part paiera à la dite partie de première part pour ce char comme susdit.

“Troisièmement.—La dite première partie s'engage de plus à transporter un messenger de la dite seconde partie ayant charge de son fret en chaque sens tous les jours, dans un train de son chemin d'embranchement de Hamilton à Galt, à moitié prix; et de transporter en même temps dans le même train et sur le même chemin d'embranchement, le fret de la dite seconde partie, au taux de vingt centins par cent livres, lequel prix la dite partie de seconde part consent à payer.

“Quatrièmement.—La dite partie de première part s'engage de plus envers la dite partie de seconde part, pendant l'existence de ce contrat, à ne pas accorder à aucune autre compagnie d'Express ou personne engagée dans les affaires d'express, des conditions plus favorables pour le transport du fret d'express que celles qu'il est par le présent convenu de donner à la dite partie de seconde part.

“Cinquièmement.—Il est convenu que la dite partie de seconde part paiera le premier jour de chaque mois, au bureau de la dite première partie, dans la dite ville d'Hamilton, H. C., ce qu'elle lui devra en vertu du présent contrat.

“Sixièmement.—Et il est de plus mutuellement convenu que ce contrat deviendra en force le premier jour d'octobre, et excepté tel que ci-après pourvu continuera d'avoir pleine force et effet jusqu'à ce qu'il soit terminé au moyen d'un avis écrit de soixante jours à cet effet, qui pourra être donné par l'une ou l'autre partie, et à l'expiration de ce temps, après la notification de cet avis, le dit contrat cessera d'exister et n'aura plus aucun effet.

“En foi de quoi les dites parties ont apposé leurs seings et sceaux, ce douzième jour d'octobre A. D. 1864.

“LIVINGSTON, FARGO ET CIE.”

366. Quel était le gérant du Grand Occidental lorsque ce contrat fut passé ?

M. Brydges.

367. Ce contrat a donc existé environ neuf ans ?

Oui, jusqu'à ce que la convention déjà soumise fût conclue.

368. Vous aviez été gérant-général pendant sept mois lorsque le contrat de 1854 fut changé ?

Oui.

369. Je remarque que ces contrats stipulent que les compagnies de chemins de fer ne doivent pas transporter d'effets d'express pour aucune autre compagnie. Les prix convenus, je suppose, sont payés en considération de cette condition, aussi bien que pour le transport ?

Ces prix furent sans doute payés en considération de cette condition ainsi que pour le transport, mais la compagnie, en fixant ces prix, reconnaissait les avantages qu'elle retirait de la recommandation de son chemin par les agents de la compagnie d'Express. M. Brydges peut répondre là-dessus, à l'égard du premier contrat d'express. Mes remarques s'appliquent au dernier.

370. Y avait-il quelque engagement que la compagnie d'Express emploierait son influence de la manière que vous dites ?

Il n'y avait pas d'engagement écrit, mais cela formait toujours un élément dans la négociation.

371. Pouvez-vous dire quelle partie de la considération était applicable au transport, et quelle partie au droit exclusif du transport des effets d'express ?

Je ne puis séparer les deux.

373. Vous faites le transport des effets d'express depuis le 9 septembre 1864, en vertu des titres de convention de cette date; pouvez-vous dire pourquoi ces titres n'ont pas jusqu'à présent été réduits en forme de contrat ?

C'est parce que la compagnie du chemin de fer n'est pas satisfaite du montant qu'elle reçoit, et désire profiter d'une occasion favorable pour prendre elle-même ce service, ou pour le continuer à un prix plus élevé, suivant qu'elle le jugera à propos.

374. Lorsque vous avez, comme gérant, fait un nouveau contrat en mars 1863, vous avez fait, je suppose, les meilleures conditions possibles pour votre compagnie?

Oui, eu égard à la position des affaires.

375. Et lorsque vous avez passé le contrat de septembre 1864, vous avez stipulé, je suppose, le meilleur prix que vous pouviez obtenir?

Pas exactement; mais j'ai cru convenable pour le moment de continuer un arrangement avec la compagnie d'Express. Je ne veux pas dire que j'aurais pu obtenir un prix plus élevé, mais que j'ai cru convenable, pour le moment, de continuer un arrangement avec la compagnie d'Express.

376. La nécessité de faire un nouvel arrangement, en septembre 1864, ne provenait-elle pas de l'état du cours monétaire américain, plutôt que du désir de modifier l'arrangement?

Ainsi que je l'ai déjà expliqué, nous avons toujours été mécontents des conditions de l'arrangement; comme de raison l'état du cours monétaire américain rendait ce mécontentement plus grand.

377. Le service accompli pour la compagnie d'Express est en réalité le même sous le nouvel arrangement que sous l'ancien, n'est-ce pas?

Oui.

378. Le prix payé en vertu du nouvel arrangement est de \$86 au lieu de \$60, somme mentionnée dans l'arrangement de 1863. Cette somme de \$86 n'est-elle pas payée en monnaie américaine?

Oui.

379. Pouvez-vous dire quelle est la valeur comparative de \$86 dans un cas, et de \$60 dans l'autre?

Je ne le puis; mais l'on considérerait dans le temps que le paiement fait à la compagnie en vertu du dernier arrangement serait plus profitable qu'en vertu du premier.

380. La piastre américaine était de bien moindre valeur en septembre 1864 qu'elle ne l'était en mars 1863?

Je crois que oui, mais je ne puis dire quelle est la différence.

381. Je remarque, en regardant aux contrats, que le prix payé en vertu de celui de 1863 était payable en or, tandis que celui payé en vertu du contrat de 1864 était payable en monnaie américaine. Prétendez-vous dire que le 9 septembre 1864, \$86 en monnaie américaine valaient plus que \$60 en or?

Je ne puis dire quelle était leur valeur relative à cette époque, mais l'on considérerait que lorsque la compagnie du chemin de fer convertirait, quelques mois plus tard, la monnaie américaine en or, la valeur du nouveau contrat serait plus grande que celle de l'ancien.

383. Votre compagnie a transporté pendant plusieurs années les malles des Etats-Unis entre le Pont Suspendu et Détroit?

Oui; et les malles sont encore transportées sur notre chemin.

384. Y a-t-il maintenant, ou y a-t-il jamais eu un contrat écrit entre votre compagnie et le département des postes des Etats-Unis?

Je n'ai pas pu en trouver, et il n'en existe pas maintenant, à ma connaissance.

385. Quel est le service accompli par votre compagnie pour le département des postes des Etats-Unis?

Elle transporte les sacs d'entier parcours tels qu'ils lui sont présentés, généralement deux fois par jour, mais le département a le droit d'envoyer ses sacs par tout train direct.

386. Combien avez-vous de trains par jour entre le Pont Suspendu et Détroit?

Il y en avait deux autrefois, dans les deux sens, et il y en a eu trois dernièrement.

387. Pouvez-vous dire la quantité de matière postale transportée chaque jour sur votre chemin pour le gouvernement des Etats-Unis?

Environ un tonneau et demi.

388. Les sacs de la poste ont-ils été pesés dernièrement?

Non, je ne le crois pas.

389. Quand a eu lieu le pesage sur lequel vous basez votre moyenné?

Ils n'ont pas été pesés de mon temps, mais ma réponse est tirée de renseignements reçus des officiers de la compagnie.

390. Pouvez-vous dire si la quantité des matières postales américaines a augmenté depuis que vous êtes gérant-général ?

Je ne le puis.

391. Quel espace remplirait, en moyenne, un tonneau de matière postale ?

Environ un sixième de char ; mais je n'ai aucun moyen d'en juger, excepté d'après des expériences qui n'ont pas été faites.

392. Combien le gouvernement américain vous paie-t-il pour le transport de ces malles ?

Cinquante piastres par mille.

393. Ce prix vous a-t-il toujours été payé ?

Oui.

394. Le maître-général des postes des Etats-Unis, dans son rapport pour l'année 1853 (page 7), dit qu'en mars de cette année un contrat avait été passé avec la compagnie du chemin de fer Grand Occidental pour le transport des malles entre le Pont Suspendu et Détroit pour \$30 par mille. Est-ce exact ?

Je crois que le maître-général des postes a été mal renseigné, car les comptes de la compagnie montrent qu'elle a toujours été payée au taux de \$50 par mille.

395. Il est dit dans les rapports successifs du maître-général des postes des Etats-Unis que les paiements faits à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, pour le transport des malles, ont été, durant les années 1854, 1855, 1856 et 1857, au taux de \$30 par mille, et durant les années 1858 et 1859 au taux de \$40 par mille.—Dois-je comprendre que vous dites que ces paiements sont inexactement représentés dans tous ces rapports ?

Quoi qu'en disent les rapports, le fait est qu'il a toujours été payé \$50.

396. Veuillez avoir la bonté de nous fournir un extrait de vos livres montrant les sommes payées, et pour quel service, dans chacune des années écoulées depuis 1854 jusqu'à 1859 inclusivement ?

Le tableau suivant est tiré de nos livres :

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.

“ ETAT des sommes payées par le gouvernement des Etats-Unis pour le transport des sacs de malle directs, depuis la date du commencement de leur transport jusqu'au 31 décembre 1859.

“ Semestre finissant au 31 juillet 1854.....		\$3,804 66½
Do do 31 janvier 1855		5,798 52
Do do 31 juillet 1855.....		5,864 63½
Do do 31 janvier 1856.....		5,779 64
Do do 31 juillet 1856		5,706 48
Do do 31 janvier 1857		5,779 64
Do do 31 juillet 1857.....		5,669 90
Do do 31 janvier 1858.....		5,743 06
Do do 31 juillet 1858.....		5,669 90
Do do 31 janvier 1859.....		5,743 29
Do do 31 juillet 1859.....		5,679 12½
Do do 31 janvier 1860.....		5,742 16½

“ La ligne a été ouverte en entier à la fin de janvier 1854, et elle commença à transporter les malles américaines trois ou quatre mois après.”

397. Dois-je comprendre d'après ce tableau que les paiements qui y sont mentionnés ont été faits aux dates spécifiées ?

Ces chiffres représentent les sommes chargées par la compagnie tous les six mois, et, autant que je sache, reçues par elle en temps et lieu. J'apprends cependant de mon prédécesseur que les paiements du gouvernement des Etats-Unis étaient quelquefois retardés.

398. Comme vos comptes sont tout à fait différents de ce que dit publiquement le maître-général des postes des Etats-Unis, je désire avoir un état, non pas des sommes

portées dans vos livres contre le maître-général des postes, mais bien des paiements faits par lui, avec leurs dates.

Je n'ai pas un pareil état ici, mais je vais le demander par télégraphe et le fournir.

399. Quand le tarif que vous avez fourni aux commissaires a-t-il été préparé ?

Il a été publié en 1859.

400. Votre tarif n'a-t-il pas été modifié depuis 1859 ?

Le tarif régulateur est resté le même, mais les taux ont varié suivant la concurrence et les circonstances.

401. Qu'entendez-vous par tarif régulateur ?

J'entends le tarif basé sur une classification donnée et le nombre de milles de la ligne.

402. Voulez-vous dire que bien que la classification soit restée la même, les prix payés ont varié ?

Oui. Nous devons nous guider d'après la concurrence et d'autres circonstances.

403. Le tarif fourni aux commissaires ne contient donc pas un véritable état des sommes payées par le public depuis 1859 ?

Le tarif fourni aux commissaires a été en usage général sur toute la ligne, mais il a fallu le modifier suivant les circonstances. Il me serait impossible de donner aux commissaires un état des prix réellement chargés, entre toutes les stations depuis 1859 jusqu'à présent.

404. Voulez-vous donc dire que les prix réellement chargés dépendent plus des contrats particuliers que du tarif ?

Oui, partout où nous rencontrons la concurrence. Dans les cas exceptionnels où la concurrence est vive, l'on ne suit pas toujours le tarif. Mais entre tous les endroits où il n'y a pas de concurrence, le tarif soumis aux commissaires est suivi dans toutes les transactions.

WALTER SHANLY, écuier, est assermenté et interrogé :—

PAR LE PRÉSIDENT :—

405. Vous avez été gérant-général du Grand Tronc pendant plusieurs années ?

Oui.

406. Durant quelle période ?

Depuis la fin de 1857 jusqu'en avril 1862, à l'exception d'environ dix mois en 1859.

407. Les accidents ont été très fréquents sur la ligne pendant une partie de votre administration, n'est-ce pas ?

Il a été brisé beaucoup de rails et de machines, et de chars par conséquent, et il y a eu beaucoup de dommage au fret, mais il y a eu comparativement peu d'accidents aux trains de voyageurs.

408. Il est dit dans votre exposé fait devant la commission de M. Langton que, entre janvier et avril 1861, il est arrivé un grand nombre d'accidents provenant du bris des rails sur la division centrale.—A quoi attribuez-vous ces accidents ?

J'attribue le bris des rails à trois causes : la qualité inférieure du fer en est une, les mauvaises pentes du chemin en sont une autre, et la rigueur du climat est la troisième.

409. Depuis combien de temps ces rails étaient-ils posés à la date mentionnée dans votre exposé ?

Les plus anciens étaient posés depuis six ans.

410. Si la qualité du fer eût été bonne, et si les rails eussent été bien faits, dans quelle proportion le bris des rails aurait-il diminué ?

Je suis parfaitement certain qu'une grande proportion du bris de rails est attribuable à la mauvaise qualité du fer, parce que je sais que le fer était mauvais, mais je ne puis dire dans quelle proportion les accidents auraient été diminués si le fer eût été bon. L'épreuve subie par les rails sur cette partie du chemin serait très forte même pour le meilleur fer.

411. Pouvez-vous dire si la fabrication des rails, à part la qualité du fer, était bonne ?

Ni l'une ni l'autre n'était bonne.

412. Connaissez-vous l'ouvrage de MM. Colburn et Holley sur les chemins de fer.

Non, je ne le connais pas.

413. MM. Colburn et Holley disent dans cet ouvrage que la durée moyenne d'un rail en Angleterre, sur plusieurs chemins de fer dont la circulation est très forte, est de 20 ans. Pouvez-vous dire quelle devrait être la durée d'un rail de bon fer, bien fait et de forme convenable, sur le Grand Tronc ?

Je ne garantirais pas le meilleur fer que j'aie jamais vu, sur le Grand Tronc, pour plus de dix ans, sur la division centrale. Ma réponse est basée sur les mauvaises pentes de cette division et la rigueur du climat.

414. Ce n'est pas là la division, je crois, sur laquelle les effets du climat se font le plus sentir ?

Non, la moitié Ouest de cette division n'est pas éprouvée aussi fortement que la moitié Est, qui l'est aussi fortement qu'aucune partie du chemin.

415. Vous avez dit dans votre témoignage devant le comité de la chambre d'assemblée, ainsi que devant la commission de M. Langton, que le fret de long parcours ou direct peut être transporté avec profit à des prix beaucoup moindres que le fret local. Etes-vous encore de cet avis ?

Oui.

416. Pouvez-vous dire quelle était la moyenne du prix auquel le fret était transporté durant la dernière année de votre administration ?

Non, je ne puis le dire de mémoire.

417. Pouvez-vous dire à quel prix le fret de long parcours était transporté dans le temps ?

Il m'est impossible de le dire.

418. Vous dites dans votre rapport fourni à la commission de M. Langton : " Nos tarifs d'automne, sur la grande masse de notre fret du Haut-Canada, ont à peine été en moyenne de un centin et demi (environ trois quarts de denier sterling) par tonneau par mille."—Pouvez-vous dire si ce taux avait augmenté sous votre administration ?

Je n'ai aucune raison de le croire.

419. Regardez-vous ce prix comme avantageux ?

Il est à peine rémunérateur. Nous pouvions prendre le fret à ce prix en automne—parce qu'il vaut mieux le prendre à ce prix que le laisser ; mais il n'y a pas de profit raisonnable.

420. En parlant du fret de long parcours dans votre témoignage devant le comité de la chambre d'assemblée, il vous fut demandé : " Pouvez-vous faire des profits en transportant le fret à 846 milles pour 50 centins par 100 lbs ? " A quoi vous répondîtes : " Oui ; je suis prêt à prendre le fret direct à ce taux. "

En faisant la même réponse maintenant, j'ajoute :—Si j'ai assez d'affaires locales.

421. Vous pensez donc qu'un centin et quart par tonneau, par mille, pour le fret direct paierait mieux que les prix auxquels le Grand Tronc transportait le fret local ?

Cela paierait mieux que les plus bas prix auxquels il transportait le fret local.

422. Quel prix moyen établiriez-vous si vous étiez appelé à fixer un taux rémunérateur ? Vous dites dans votre rapport à la commission de M. Langton : " Nous aurions dû avoir deux centins, ce qui, tout en n'étant pas plus que raisonnablement rémunérateur, aurait fait une différence de peut-être dix mille piastres dans nos recettes hebdomadaires. "

Je prendrais le fret roulant à 2 centins par tonneau par mille, pour de longues distances, en été, et en hiver, à 3 centins par tonneau. Je donnerais ces chiffres comme moyenne si j'avais à établir un tarif.

423. Parlez-vous des points où il y a concurrence, ou pour toute la ligne ?

J'ai déjà dit que je ne pouvais fixer une moyenne pour les points où il y a concurrence ; mais je prendrais ces taux de fret pour tout le chemin.

424. Avez-vous pu obtenir, pendant votre administration du Grand Tronc, deux centins par tonneau, par mille, pour le transport de la fleur de Toronto à Montréal, durant l'été ?

Je ne le pense pas. Je crois plutôt que le taux que vous m'avez montré, dans le rapport soumis à la commission de M. Langton, était la moyenne la plus élevée que j'aie jamais pu obtenir entre Toronto et Montréal en été.

425. Avez-vous jamais reçu 3 centins par tonneau par mille, pour le transport de la fleur en hiver, entre Toronto et Montréal ?

Non, je ne le pense pas, je crois que 2 centins est probablement le plus que nous ayons jamais reçu.

426. Je crois que la fleur est transportée en ce moment, de Toronto à Montréal, au prix de 45 centins par baril, ce qui ferait un peu moins de 1½ centins par tonneau par mille. Pouvez-vous dire si ce n'était pas là le prix général auquel vous la transportiez ?

Je ne puis dire que c'était le prix général ; ce peut être à peu près la moyenne.

427. Si vous transportiez la fleur à 1½ centins par tonneau par mille en hiver, ou à peu près à ce prix, entre Toronto et Montréal, quel était à peu près le prix général en été ?

La seule moyenne d'été dont je puisse parler avec connaissance de cause est celle qui est mentionnée dans mon rapport soumis à la commission de M. Langton.

428. En parlant du prix moyen du fret, dans vos réponses aux questions précédentes, vous vouliez parler non pas du coût du transport de la fleur de Toronto à Montréal, mais d'une moyenne du coût de son transport à toutes les stations intermédiaires ?

Je veux parler de la moyenne de tout le fret transporté sur la division centrale. Je crois que ce que je veux dire est exactement décrit dans la question.

429. Pouvez-vous dire alors, à peu près à quel prix la fleur était transportée durant l'été, pendant votre administration, de Toronto à Montréal ?

Je ne puis le dire de mémoire, mais il peut se faire qu'elle ait été transportée à 1 centin par tonneau, par mille, durant l'été ; je crois que cela peut se rapprocher du prix général durant la saison de navigation.

430. Ce prix était-il, à votre avis un prix profitable ?

Pris en lui-même il ne le serait pas, mais accompagné d'autre fret local, il aurait à peu près payé.

431. Je suppose que ces prix étaient tout ce que vous croyiez pouvoir obtenir du public ?

Oui, tout ce que l'état des affaires nous permettait d'obtenir alors.

432. Le fret dont nous avons parlé est un fret local, et sujet aux prix que cette espèce de fret entraîne ; à quel taux, suivant vous, le fret direct de même qualité pouvait-il être transporté pour rapporter un égal bénéfice à la compagnie ?

Je n'ai aucun moyen d'arriver à une évaluation comparative ; le coût réel du transport du fret direct, pour la compagnie, dépend beaucoup des affaires locales qu'elle peut faire. Si elle a beaucoup de fret local, le coût du transport du fret direct diminue en proportion.

433. Vous dites dans votre témoignage devant la commission de M. Langton :—“ Les tarifs pour le fret ne sont pas établis à un taux uniforme, par mille, partout, le coût par mille diminuant en proportion de l'augmentation des distances. De petites charges transportées à de petites distances, doivent toujours être soumises à des taux plus élevés en proportion, que des charges considérables transportées à de longues distances ; et le trafic local doit toujours payer plus cher, mille pour mille, que le trafic du parcours entier, parce que les dépenses qui résultent du premier, sont de beaucoup plus considérables que celle du dernier. La cause des plus grandes dépenses d'un trafic local comparées à celles d'un trafic de parcours entier, se trouve consister dans la somme moins considérable de services utiles rendus par les engins dans le coût de l'entretien des stations intermédiaires, magasins, etc., avec leur corps d'agents, porte-faix, gardiens des rails mobiles ou aiguilles, etc., pour faire les entrées dans les livres et manœuvrer les marchandises, et voir à placer les trains sur les gares d'évitement. L'intérêt sur le coût primitif des stations et de leurs gares d'évitement doit aussi être compté contre le trafic local. L'éclairage, le combustible et les taxes, forment d'autres *items* assez considérables dans la dépense. Quand à ce qui a rapport au service effectif des engins, des trains locaux, il est comme de raison, moins, mille pour mille, que celui rendu par ceux des trains de parcours entier, qui partent avec une charge complète ; tandis que l'engin du train local part souvent, n'ayant que deux ou trois chars, ou quelque fois n'en ayant pas du tout, et est obligé de prendre sa charge à mesure qu'il avance, déplaçant les chars, et les mettant sur des gares d'évitement à chaque station, ou un char ou deux, ou peut-être pas plus qu'un char à demi—chargé se trouvent à l'attendre.”—Voulez-vous nous dire quelle est et quelle devrait être, suivant vous, la différence entre les prix du fret direct et ceux du fret local ?

Il est impossible d'arriver à établir exactement la différence du coût de traction du fret direct comparé à celui du fret local ; mais, comme une espèce d'estimation de la différence générale entre les deux, je consentirais à prendre le fret direct à la moitié du prix que nous devrions avoir pour le fret local.

434. Cette estimation est-elle basée sur les considérations mentionnées dans votre réponse à la question 177, devant la commission de M. Langton ?

Oui.

435. Avez-vous jamais eu à examiner s'il devait être fait quelque déduction dans le tarif du chemin de fer pour continuité de service—c'est-à-dire, si je vous demandais de me louer un char tous les jours de l'année de Sarnia à Québec, et tous les jours de Québec à Sarnia, croiriez-vous que je devrais payer le même prix qu'un individu qui louerait un seul char pour cette distance ?

J'ai fait des réductions lorsque de grandes quantités de fret étaient données constamment par le même individu—mais seulement aux points de concurrence.

436. Une bien plus grande partie du fret du Grand Tronc va à l'est qu'à l'ouest, et les chars qui s'en vont à l'ouest sont en grande partie vides ; ma question s'appliquait au fret dans les deux sens, de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est, et je désire savoir si une pratique qui louerait un char pour toute l'année, dans les deux sens, n'aurait pas raisonnablement droit à une réduction considérable ?

Ce cas est tellement hypothétique, que je ne sais comment répondre à cette question.

437. Le département des postes se trouve exactement dans cette position ?

Quant au fret, je crois que si un tel état de choses existait, je ne serais pas porté à faire de réduction,—je veux dire dans le cas où il faudrait charger les chars dans les deux sens,—parce que lorsque les chars pourront être chargés dans les deux sens par un même marchand de ce pays, il ne sera pas nécessaire de se départir du tarif.

438. Pouvez-vous dire quelle réduction vous avez faite pour la continuité du service ?

Non.

439. Pouvez-vous dire si, en faisant cette réduction, vous avez guidé par une proportion, ou si ce n'a été qu'une simple affaire d'arrangement dans chaque cas ?

J'ai été guidé par les circonstances.

PAR L'HONORABLE C. D. DAY :—

440. Vous dites, en réponse à une question précédente, que vous croyez que 2 centins par tonneau par mille, en été, et 3 centins en hiver, rapporterait un profit sur le transport de la fleur et autre fret roulant. Les mêmes prix seraient-ils également rémunérateurs pour le fret d'autres classes ?

Oui, si nous en avons beaucoup, nous pourrions transporter avec profit presque toutes les classes de marchandises à ce prix.

441. Relativement aux prix réduits pour la continuité du service, cela ne dépendrait-il pas dans tous les cas du profit rapporté par les taux ordinaires ?

Oui, cela en dépendrait certainement.

442. Si l'on ne pouvait rien retrancher des prix ordinaires sans y perdre, vous ne feriez aucune réduction pour la continuité du service ?

Non, je ne ferais aucune réduction au-delà de ce qui pourrait payer la compagnie.

PAR M. WICKSTEED :—

443. Quand vous parlez d'un prix payant, entendez-vous un prix qui paierait les dépenses et laisserait quelque chose de plus ? Qu'entendez-vous par un prix rémunérateur ?

J'appelle un prix payant celui qui laisse une certaine marge de profits ; mais je n'appelle pas cela un prix rémunérateur. Je crois que sur le Grand Tronc il faudrait au moins 40 pour cent en sus des dépenses pour rendre le chemin rémunérateur, sur les recettes actuelles telles qu'elles sont publiées.

444. Pensez-vous que 2 centins par tonneau par mille, en été, et 3 centins en hiver, permettraient à la compagnie de porter ses recettes à 40 pour cent au-dessus de ses dépenses ?

Je crois que je pourrais dire que ces prix, appliqués au fret maintenant transporté sur le chemin, le rendrait rémunérateur au montant que j'ai mentionné.

445. Moins que ces prix ne le ferait pas ?

Je ne le crois pas.

446. Quel pouvait-êre le prix du fret en remontant, de Montréal à Toronto, à l'époque où vous preniez la fleur aux taux que vous avez mentionnés, j'entends le fret de même nature que la fleur ?

Probablement à peu près le même pour le fret roulant, tel que le sucre et le tabac.

447. En parlant des accidents survenus sur la division centrale du chemin de fer Grand Tronc, en attribuez-vous quelque partie à la rigueur du climat, ou seulement à la qualité du fer et aux mauvaises pentes ?

En grande mesure au climat, mais je ne puis dire dans quelle proportion.

448. Quelle est la charge moyenne d'un train de fret sur la division centrale ?

Environ 120 tonneaux de fret en hiver, et probablement de 170 à 180 en été.

449. Pouvez-vous dire quel serait le coût moyen d'un pareil train par mille ?

Environ 70 centins, hiver et été ensemble, mais cela ne comprend pas les dépenses résultant des accidents.

450. Avez-vous occasion d'évaluer le coût supplémentaire de la vitesse ?

Oui.

451. Je veux dire qu'en supposant que le coût du transport d'une quantité de marchandises à une vitesse donnée étant 10, quel serait le coût de son transport à une vitesse double ?

452. Vous voulez dire, alors, que toutes marchandises transportées par train de voyageurs, à une vitesse double d'un train de fret, devraient payer le double du prix qui pourrait être chargé pour les mêmes marchandises transportées par train de fret ?

La pratique était de demander pour le fret transporté par train de voyageurs, sans égard à sa vitesse, le double des prix du fret de première classe ; notre but en agissant ainsi était plutôt de rendre le tarif prohibitif. Il y avait un tarif fixe pour les marchandises d'express.

455. Pensez-vous que ce prix était un prix équitable en proportion des dépenses ?

Oui, parce que le transport du fret par les trains de voyageurs est toujours un embarras.

PAR LE PRÉSIDENT :—

454. Vous avez conclu des contrats avec la compagnie américaine d'Express, lorsque vous étiez gérant du Grand Tronc ?

Oui.

455. Vous rappelez-vous quelle proportion du char des bagages occupait la compagnie d'Express ?

Environ 10 ou 12 pieds de longueur, par la largeur du char.

456. Vous rappelez-vous quel prix payait la compagnie d'Express, par tonneau, par mille.

Non.

457. Savez-vous ce qu'elle paie maintenant ?

Non.

458. Je crois que c'est 3½ centins, par mille. Cela ne s'accorde pas avec votre évaluation de la valeur de ce service.

Je crois que oui. L'Express fait toute sa besogne, nous n'avons aucune responsabilité ni travail, excepté la traction du train sur le chemin.

459. Trois centins et demi ne forment pas le double du prix du fret de première classe ?

Non.

460. Quel serait le double prix du fret de première classe, par mille ?

Je ne m'en rappelle pas maintenant. Je n'ai pas le temps d'être examiné davantage.

Reprise de l'interrogatoire de M. Swinyard.—14 mars 1865.

461. C'est en vertu de cette lettre du 9 septembre 1864, que vous transportez maintenant les effets de la compagnie d'Express ?

Oui.

" BUREAU DE LA COMPAGNIE AMÉRICAINE D'EXPRESS,
 " Département de l'Auditeur,
 " Buffalo, 9 septembre 1864.

" THS. SWINYARD, Ecr.,
 " Gérant-Général de la Compagnie
 " Du chemin de fer Grand Occidental,
 " Hamilton, H.-C.

" CHER MONSIEUR,—Nous proposons par la présente les conditions suivantes pour un nouvel arrangement entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada et la compagnie américaine d'Express.

" 1° Le paiement quotidien sera de \$86.40 centins en fonds américains, pour le privilège de transporter 8000 lbs. à l'ouest, et 4000 lbs. à l'est, de matières d'express d'un bout à l'autre, tout excédant sur les poids ci-dessus mentionnés devant être payé au taux de 72 centins par 100 lbs. en fonds américains.

" 2° Les prix ci-dessus varieront avec les prix courants du fret direct de New-York à Chicago, la base devant être une fois et demie la proportion du chemin de fer Grand Occidental des prix du fret direct de New-York à Chicago par 100 lbs., le paiement quotidien devant être compté à 12,000 lbs.

" 3° Toute matière d'express entre les stations locales sera payée en fonds du Canada, au taux de une fois et demie le prix du fret local de première classe, basé sur le tarif local en existence lorsque le fret sera transporté.

" 4° Les poids seront calculés mensuellement, et il est entendu que l'excédant dans une direction ne sera pas compensé par le déficit dans l'autre direction, et que la matière d'express local ne devra pas entrer dans le calcul des matières d'express direct transportées.

" 5° Nous aurons tous les privilèges et garanties que nous possédions sous l'ancien contrat.

" Espérant que ces conditions vous conviendront, et auront pour résultat un arrangement mutuellement satisfaisant, nous demeurons,

" Très respectueusement,

" Vos obéissants serviteurs,

" LIVINGSTON, FARGO ET CIE."

462. Voulez-vous produire un tableau des sommes payées par la compagnie d'Express en vertu de ce contrat ?

Je ne le puis maintenant, mais je le ferai préparer et l'enverrai aux commissaires.

463. Le tarif qui nous a été fourni ne gouverne pas le fret direct ?

Comme il y a plus ou moins de concurrence pour le trafic direct, nous ne pouvons suivre le tarif dans tous les cas.

464. La preuve qui nous a été soumise, à l'égard de la compagnie du Grand Tronc, est que le tarif du fret local ne gouverne pas du tout celui du fret direct. N'est-ce pas le cas sur le Grand Occidental ?

Il ne le gouverne pas, pour les raisons données.

465. Quels sont les points de concurrence sur votre chemin ?

Toronto, Hamilton, Guelph, London et Sarnia ; et Détroit et le Pont Suspendu pour le fret direct.

466. Je ne vois pas que le tarif mentionne les prix du fret direct du Pont Suspendu à Détroit. Pouvez-vous dire quels sont vos prix actuels pour transporter le fret direct entre ces deux points ?

Le tarif ne s'applique pas entre le Pont Suspendu à Détroit. Nos taux actuels du Pont Suspendu à Détroit sont, par 100 lbs., 1re classe, 52 centins,—2e classe, 44 centins,—3e classe, 30 centins,—4e classe, 24 centins. Les taux de Détroit au Pont Suspendu sont, par 100 lbs., 1re classe, 54 centins,—2e classe, 46 centins,—3e classe, 41 centins,—4e classe, 39 centins. Ces taux sont la proportion de la compagnie du Grand Occidental dans les prix du fret direct entre Chicago et New-York.

467. Vous transportez beaucoup de fret direct entre Détroit et le Pont Suspendu ?

Qui.

458. De quelle nature ?

Des produits, principalement de la fleur et du lard.

469. Quel est le prix de transport de la fleur ?

La fleur se trouve dans la 4^e classe, et rend 39 centins par 100 lbs, ou 3.40 centins par tonneau par mille.

470. C'est le prix auquel vous transportez la fleur maintenant ?

Oui.

471. Quelle est la distance ?

Deux cent vingt-neuf milles.

472. Combien chargez-vous pendant la saison de navigation pour transporter la fleur des mêmes points ?

Le plus bas prix chargé pour la fleur, en été, durant la navigation, a été 19 centins par 100 lbs, ce qui ferait 1.65 centins par tonneau par mille.

473. Les sacs de malle américaine et le bagage direct du Pont Suspendu à Détroit sont mis ensemble ? Quel espace leur donnez-vous ?

Nous donnons tout l'espace qu'il faut pour les bagages et les sacs. Le bagage varie beaucoup. Règle générale, il faut un second char à bagages pour transporter tout le bagage et les malles, c'est-à-dire, que le bagage direct et les malles directes sont placés dans un char à part, mais le bagage direct est beaucoup plus considérable que les malles.

474. Transportez-vous actuellement de la fleur entre Windsor et Toronto ?

Non.

475. Vous dites dans votre exposé que vous aviez reçu ce jour-là, pour la première fois, copie de l'ordre en conseil du 18 septembre 1858. Savez-vous si la compagnie avait reçu avis de cet arrêt du conseil avant cette époque ?

Non, il n'y a rien dans les archives de la compagnie qui fasse voir que cet arrêt lui ait été envoyé. L'arrêt du conseil ne lui a jamais été envoyé, et je n'ai pu trouver qu'elle en eût reçu avis, si ce n'est par une lettre de M. W. H. Griffin, en date du 19 novembre 1858, disant qu'un arrêt du conseil avait été passé, mais ne mentionnant aucun taux, tout en promettant de le communiquer sous quelque jours.

476. Avez-vous eu l'occasion de lire le témoignage de M. Brydges devant les commissaires ?

Oui.

477. Voulez-vous avoir la bonté de jeter un coup-d'œil sur son témoignage, depuis la question 133 jusqu'à la question 143, et dire si vous ne pensez pas que M. Brydges avait reçu avis de l'arrêt du conseil avant la date mentionnée ?

Je n'en sais rien, mais je remarque que M. Brydges dit que le certificat dont il est question ne lui donne pas l'idée, ni à présent ni dans le temps, que le prix avait été définitivement fixé par le gouverneur en conseil.

478. Si vous avez reçu un certificat du maître-général des postes, sur votre propre demande, disant : " Je certifie par le présent qu'un arrêt du conseil a été rendu, autorisant le paiement de soixante-dix piastres par mille à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada, pour le transport des malles de Sa Majesté sur la dite ligne de chemin de fer, et que cette somme au moins continuera d'être payée comme rémunération par mille, au dit chemin de fer, pour l'accomplissement du dit service,"—pensez-vous qu'un pareil certificat vous aurait fait croire qu'un arrêt du conseil avait été passé fixant le taux de rémunération à \$70 par mille ?

Oui ; mais je serais resté sous la même impression que paraît avoir eu M. Brydges, que, d'après la rédaction particulière de ce certificat, le taux n'avait pas été définitivement fixé par le gouverneur en conseil.

479. Votre compagnie a-t-elle l'habitude de conserver copie des lettres officielles qu'elle adresse au département des postes, au sujet du service postal ?

Oui.

480. Voulez-vous produire les lettres écrites entre le mois de septembre 1858 et le 12 août 1863, par lesquelles la compagnie se plaint du taux établi par l'arrêt du conseil de septembre 1858 ?

Je pourrai en produire copie dans le cours de la journée.

481. N'y a-t-il aucune lettre entre le 26 mars 1860, et l'époque à laquelle M. Brydges a cessé d'être directeur-gérant de la compagnie du Grand Occidental ?

Je n'ai pas pu en trouver, mais il peut y en avoir; s'il y en a, M. Griffin peut les produire.

(M. Griffin produit ici une lettre datée du 23 avril 1860, et une copie du certificat relatif à l'arrêt du conseil accordé conformément à la requête contenue dans cette lettre.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
 “ Bureau du Directeur-Gérant,
 “ Hamilton, H.-C., 23 avril 1860.

“ MON CHER MONSIEUR,—J'ai écrit au maître-général des postes le 26 ultimo, lui demandant un certificat relativement à la date à laquelle vous avez commencé à nous payer au moins \$70 par mille pour le service postal. Il n'a pas répondu à ma lettre, et je vois qu'il est parti par l'Angleterre. M. Irving, que cette lettre vous présentera, si vous ne le connaissez déjà, ira vous voir lorsqu'il sera rendu à Québec. Veuillez avoir la bonté de lui donner le certificat dont nous avons besoin pour nous permettre d'obtenir notre argent de Washington.

“ Votre très-obéissant,
 “ C. J. BRYDGES.

“ W. H. Griffin, Ecr.”

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,
 “ Québec, 26 avril 1860.

“ C. J. BRYDGES, Ecr.,
 “ Directeur-Gérant,
 “ Chemin de fer Grand Occidental,
 “ Hamilton.

“ Je certifie par le présent qu'il a été rendu un arrêt du conseil autorisant le paiement de soixante-dix piastres par mille au chemin de fer Grand Occidental du Canada, par ce département, pour le transport des malles de Sa Majesté sur la dite ligne de chemin de fer, et que le prix ainsi autorisé datera du 1er avril 1854, et se continuera comme étant le paiement par mille au dit chemin de fer pour l'accomplissement du dit service.

“ (Signé,) W. H. GRIFFIN,
 “ Sous-Maître-Général des Postes.

“ Certifié être une vraie copie du certificat original de record dans ce département, accordé à M. Brydges à sa demande.

“ W. H. GRIFFIN,
 “ Sous-Maître-Général des Postes.

“ Département des Postes,
 “ Québec, 27 février 1865.”

482. Entre l'époque où vous êtes devenu gérant, en septembre 1862, et la date de l'arrêt du conseil du 12 août 1863, avez-vous adressé quelques lettres au département des postes.

Je crois en avoir écrit une, lorsque le département des postes informa la compagnie du montant qui avait été placé à son crédit, et en cette occasion je crois avoir protesté contre ce montant comme étant tout à fait insuffisant. Je puis produire cette lettre.

483. Lorsque vous parlez de protester contre ce taux comme insuffisant, voulez-vous dire que c'est du taux de \$70 par mille, ou de \$100 par mille?

Le taux accordé par le département des postes était, je crois, de \$70 par mille, et ma lettre s'appliquait à ce taux.

484. Vous présentiez donc vos comptes au taux de \$70 par mille? C'était là la somme réclamée par votre compagnie?

Les comptes ont été présentés par la compagnie au taux de \$100 par mille, dans le but de clore ses livres à la fin du semestre, mais ce n'était pas le montant réclamé par la compagnie. Elle était obligée d'adopter une somme que, ainsi que je le dis dans mon mémoire, elle pouvait sûrement compter recevoir pour le service postal, sous les circonstances les plus défavorables, lorsqu'il y aurait une liquidation.

485. Avez-vous quelque lettre par laquelle vous vous plaignez du prix de \$100 par mille comme étant insuffisant ?

Oui. Il a été écrit deux lettres avant le mois d'août 1863, dont je produirai copie.

486. Entre le mois d'août 1863 et la réunion de cette commission, avez-vous adressé d'autres lettres au département des postes que celles contenues dans votre mémoire ?

Non, pas que je sache.

487. En janvier 1861, il y eut un règlement de compte de la compagnie du Grand Occidental contre le département des postes jusqu'à septembre 1858, dans lequel règlement la compagnie fut créditée par le département au taux de \$100 par mille ?

C'est ce qu'il paraît, mais sous protêt.

488. Depuis le règlement en question, la compagnie a été régulièrement créditée par le département des postes du montant de ses comptes, calculés à \$70 par mille ?

Je n'en sais rien.

PAR M. WICKSTEED :—

489. Les \$60 mentionnées dans le contrat de l'Express que vous avez déposé, de 1863, étaient-elles payées en or ?

Elles étaient payées en or ou son équivalent, mais ce qui manquait aux six tonneaux de fret direct était comblé sur le poids du fret local, tandis que par le nouvel arrangement les deux sont tout à fait distincts, et si l'express n'envoie pas six tonneaux de fret direct, elle paie pour ce poids, — ce qui a eu lieu plusieurs fois depuis le nouvel arrangement. Par le contrat de 1863, l'Express avait la permission de compléter le poids de six tonneaux avec le fret local, tandis qu'en vertu du nouveau contrat la compagnie d'Express paie \$86, soit qu'elle expédie six tonneaux ou non, et elle paie séparément pour le fret local au taux de 1½ fois le prix du fret de première classe.

490. Vous pensez que cette différence rend le nouveau contrat plus avantageux pour la compagnie que ne l'était celui de 1863 ?

Je crois que le résultat sera, lorsque le prix de l'or tombera, que le nouvel arrangement sera plus favorable à la compagnie.

491. Regardez-vous la somme des affaires faites par votre chemin de fer comme étant raisonnable ?

Nous avons une capacité de transport égale à une somme de trafic beaucoup plus considérable que celui que nous avons eu jusqu'ici ; mais la quantité que nous avons transportée ne nous a pas permis, sous les circonstances dans lesquelles s'est trouvée placer la compagnie, de payer un dividende raisonnable aux actionnaires de la compagnie.

492. Cela provient-il principalement du manque d'affaires ou de l'insuffisance des prix ?

Dans une certaine mesure, cela provient de l'insuffisance de quelques uns des prix auxquels nous sommes forcés de faire le transport ; mais nous avons lutté contre de grands désavantages, à cause de la dépréciation des fonds américains, qui ont rendu les prix de long parcours, bien qu'élevés en apparence, moins avantageux à la compagnie.

493. Votre compagnie a le fermage du Pont Suspendu ?

Elle a le droit de se servir du pont à perpétuité, au prix d'un loyer qui s'élève à \$45,000 par année, en fonds canadiens.

494. De quelle manière êtes-vous remboursés de cette dépense ?

Par la somme de trafic que nous traversons sur le pont, et que nous ne pourrions avoir si le pont n'était pas là.

495. Exigez-vous un péage distinct pour passer sur le pont ?

Non, pas au-delà de ce qui est inclus dans les prix de parcours entier.

496. Vous comprenez quelque chose dans ces prix ?

On l'a évalué à 25 centins par voyageur ; mais les prix de transport direct couvrent tout.

497. Savez-vous combien a coûté le pont ?

Six ou sept cent mille piastres, je crois ; mais je ne puis le dire exactement.

498. La compagnie du pont conserve le tablier inférieur pour le passage des voitures ordinaires et des voyageurs, et reçoit les péages et profits qui en proviennent ?

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT :—

499. Il n'y a pas de péage séparé payé par les voyageurs qui traversent le pont ; tout est compris dans le prix général du billet ?

Oui.

500. Pouvez-vous dire dans quelle proportion se trouve le fret direct relativement au fret local, sur le Grand Occidental ?

Environ 60 pour cent.

501. Le fret direct a-t-il augmenté ou diminué depuis 1859 ?

Je ne puis le dire de suite, mais depuis six mois il a considérablement diminué.

502. Le tarif du fret direct a-t-il augmenté ou diminué depuis 1859 ?

Je ne sais pas quels étaient les prix du fret direct en 1859, en sorte que je ne puis faire la comparaison.

503. Les taux du fret direct ont-ils augmenté ou diminué, sur le tout, depuis que vous êtes gérant ?

Les taux ont considérablement augmenté ; mais la dépréciation des fonds américains rendent le résultat à peu près le même.

504. J'ai compris que vous aviez dit que la compagnie avait souffert de la dépréciation des fonds américains ;—est-ce le cas ?

Oui.

505. Jusqu'à quel point ?

Pour le semestre expiré le 31 janvier 1864, la perte sur la conversion des fonds américains a été de £53,984 sterling, ou environ \$270,000.

506. Attribuez-vous donc la diminution des recettes de la compagnie au dérangement du cours monétaire américain, ou à l'insuffisance des prix demandés ?

Au dérangement du cours monétaire américain en ce qui a rapport à la conversion ; mais le total des recettes indique une augmentation considérable.

507. Si les prix étaient payés en or, il n'y aurait pas de diminution ?

Non ; le résultat serait bien meilleur, si nous transportions la même quantité de fret.

508. Pouvez-vous dire si la quantité du trafic direct a augmenté ou diminué pendant votre administration ? Veuillez consulter les états semestriels.

Je puis vous donner ce renseignement, mais pas d'après les rapports semestriels. Je vous fournirai le renseignement que vous désirez.

PAR M. GRIFFIN :—

509. Le service accompli pour la compagnie d'Express ne comprend-il pas le transport d'une caisse de sûreté en fer ?

Oui.

510. Ce poids est-il compris dans les six tonneaux ?

Le contrat montre que nous le transportons gratuitement.

PAR M. BRYDGES :—

511. Le contrat de l'Express, de 1863, dont il a été parlé était de \$60 par mille en or ce qui comprenait le fret à parcours total et le fret local, et le second contrat, de 1864, était de \$86 par mille en bons américains (*green-backs*) ne comprenant que le fret à parcours total, le fret local devant être payé en or suivant le poids ;—tout cela n'est-il pas exact ?

Oui, je l'ai déjà dit.

512. Le fret à parcours total transporté par la compagnie ne lui est-il pas payé en or ?

Oui.

513. Et par conséquent les paiements faits par la compagnie de l'Express à la vôtre en bons américains (*green-backs*) est un arrangement temporaire fait en vue de la dépréciation des valeurs américaines, comme pour le reste de votre trafic à parcours total ?

Oui.

514. L'arrangement avec la compagnie américaine d'Express fut fait en partie pour les mêmes raisons qui ont engagé la compagnie à transporter les malles des États-Unis, c'est-à-dire comme mode d'avertissement pour le trafic à parcours total ?

Certainement c'était le grand objet.

515. Le contrat avec la compagnie américaine n'a-t-il pas eu pour résultat d'attirer sur votre ligne une grande quantité de fret à parcours total qui est sous le contrôle d'une des branches de votre administration ?

Oui ; de 30 à 60 charges par semaine qui sont transportées par les trains de marchandises.

516. Vous connaissez le chemin de fer Central de New-York ?

Oui.

517. Savez-vous si c'est sur la ligne principale d'Albany à Buffalo qu'on expédie les trains express de voyageurs ?

Oui.

518. Savez-vous si entre deux points de cette ligne, par exemple, Syracuse et Rochester, il y a un embranchement qu'on emploie pour desservir ce district ?

Je crois que oui, mais je n'y ai jamais passé.

519. En un mot les trains de voyageurs sur le chemin de fer Central de New-York suivent la ligne directe, et ne passe point par l'embranchement dont j'ai parlé ?

Oui.

520. Pouvez-vous me dire si les rails se brisent à certaine époque de l'année sur le chemin de fer Central de New-York ?

Oui ; durant l'été de 1862, il y eut 500 rails de brisés. Dans l'hiver de la même année il y eut 2,003 rails de brisés, ou environ 9 milles de rails. Durant l'hiver de 1863, nous eûmes 648 rails de brisés, et dans l'hiver de 1863-64, 1470 ou environ 8 milles de rails.

521. Attribuez-vous les accidents au climat du Canada ou à quelque autre cause ?

D'après les chiffres que je viens de citer il est évident que, le bris des rails étant beaucoup plus considérable en hiver qu'en été, le climat du Canada est très-désavantageux.

522. Les malles venant et à destination du Canada traversent le Pont Suspendu de Niagara ?

Oui.

523. Cela entraîne-t-il des frais extra pour le département des postes ?

Oui ; toutes les malles anglaises venant et à destination de Boston et New-York, ainsi que les malles canadiennes venant et à destination des États-Unis et transportées par le Grand-Occidental ont à traverser ce pont.

524. Mais alors la traverse de la rivière Niagara coûterait une somme considérable au département des postes ?

Sans doute.

525. Le trafic total du Canada sur le Grand Occidental suffirait-il, d'après vous, à payer l'intérêt du coût de construction du chemin de fer et du matériel roulant ?

Certainement non.

526. Pour le trafic local il y a concurrence par eau et par d'autres lignes de chemin de fer ; cela doit avoir l'effet de vous obliger à diminuer vos tarifs ?

Dans les limites de cette concurrence il est nécessaire de réduire les tarifs.

527. Le trafic local n'étant pas suffisant pour payer l'intérêt du coût de construction des voies ferrées, les compagnies canadiennes de chemins de fer doivent rechercher le trafic à parcours total qu'elles transportent au prix qu'elle peuvent obtenir pourvu qu'il y ait une marge laissée aux profits.—N'est-ce pas le cas ?

Oui ; je crois que les compagnies se contenteraient de leur trafic local s'il était suffisant pour payer un intérêt raisonnable sur leur capital.

528. En sorte que les tarifs sont déterminés non en vue d'un profit à réaliser, mais d'après les besoins de chaque ligne ?

Malheureusement oui.

PAR M. WICKSTEED :—

529. Vous avez des trains de nuit sur votre ligne ?

Oui.

530. Les commissaires constatent que l'arrêt en conseil de 1858 accorde un-tiers de plus pour les trains de nuit, et que l'acte des postes en Amérique permet au maître-général d'accorder 25 pour cent de plus dans les cas où une moitié du service se fait la nuit.— Pensez-vous que dans les cas qui nous occupent il y ait aucune raison valable de faire une distinction entre les trains de nuit et ceux du jour ?

Certainement, si les circonstances permettaient aux compagnies de fermer les lignes pendant la nuit, on réaliserait une grande économie en même temps que les chances d'accident seraient de beaucoup diminuées.

531. Mais en supposant qu'on expédie de nuit des trains de marchandises et de voyageurs, le maître-général des postes aurait-il encore raison d'accorder plus pour le transport des malles pendant la nuit que pendant le jour ?

Certainement.

532. Pensez-vous que les subsides accordés par l'acte des Etats-Unis et l'arrêt en conseil de 1858 soient justes et raisonnables, ou devrait-on les diminuer ou les augmenter ? Je crois qu'ils sont tous deux insuffisants.

534. Les dépenses d'un train de nuit sur le Grand-Occidental comparées à ses recettes sont-elles plus considérables que celles d'un train de jour comparé également aux recettes, et la différence est-elle couverte par les subsides accordés par l'acte des Etats-Unis et l'arrêt en conseil sus-mentionnés ?

Non, parce que les compagnies sont ainsi obligées à tenir ouvertes des stations qu'elles pourraient autrement fermer ce qui nécessite l'emploi d'un personnel de nuit en outre du personnel ordinaire.

535. Serait-il nécessaire de tenir ces stations ouvertes pour les trains de marchandises ?

Non.

536. Le nombre des voyageurs serait-il plus considérable la nuit que le jour.

Certaines localités ne fourniraient aucuns voyageurs de nuit.

PAR LE PRÉSIDENT :—

537. Combien avez-vous de trains de nuit sur votre ligne ?

Un train de nuit, aller et retour, entre le Pont Suspendu et Windsor, quittant le Pont Suspendu à 11.45 p.m., et arrivant à Windsor à 9.45 a.m. Le train de Windsor quitte cette ville à 6.45 p.m. et arrive aux Chûtes à 3.45 a.m.

538. Sont-ce là tous les trains de nuit entre le Pont Suspendu et Windsor ?

Oui, tous les trains de voyageurs.

539. Ainsi vous avez sur la ligne deux trains de voyageurs pendant la nuit.

Oui ; un aller, un retour.

540. Ces trains ont pour but d'établir une correspondance avec des chemins de fer étrangers ?

Oui.

541. Et une partie considérable de votre trafic à parcours total se fait par ces trains ?

Je ne saurais dire dans quelle proportion, mais je crois que le trafic à parcours total est plus considérable le jour que la nuit.

542. Pouvez-vous indiquer la moyenne du nombre de voyageurs sur les trains ?

Non.

543. Je présume que ce train produit de bonnes recettes ?

Non pas, il est une source de pertes.

544. Combien expédiez-vous de trains de marchandises, la nuit, sur votre ligne ?

Un aller, un retour ; le premier quitte les Chûtes à 5.30 p.m. et arrive à Windsor à midi le lendemain ; le second quitte Windsor à 6 p.m. et arrive aux Chûtes à 11.45 a.m. le lendemain. En outre il y a deux trains (un aller, un retour) qui voyagent une partie de la nuit, l'un quitte Paris à 9.30 p.m. et arrive à Windsor à 9.15 a.m. ; l'autre quitte London à 11.10 p. m., et arrive aux Chûtes à 8.30 a.m. Mais ces trains ne sont pas expédiés quand il n'y a pas une quantité suffisante de marchandise.

545. Vous avez donc sur la ligne entre le Pont Suspendu et Windsor, deux trains de voyageurs et deux de marchandises qui font le trajet pendant la nuit, et, en outre, un train de Paris à Windsor, et un de London aux Chûtes, en tout six trains par nuit.—Etes-vous obligés d'avoir un personnel de nuit de service aux diverses stations pour ces trains ?

Pour les trains de voyageurs nous sommes obligés d'avoir un personnel de nuit à chacune des stations auxquelles ils arrêtent, et qui sont au nombre de quatorze sur trente-huit.

546. Etes-vous obligés d'avoir un personnel de nuit aux autres stations pour les trains de marchandises ?

Pour les trains de marchandises nous sommes obligés d'avoir un personnel suffisant pour assurer le service sur tous les points de la ligne. Je ne saurais indiquer de mémoire les stations où nous avons un personnel de nuit spécial pour les trains de marchandises.

547. Voudriez-vous me dire à combien de stations vous êtes obligés d'avoir un personnel de nuit, entre le Pont Suspendu et Windsor ?

J'en ferai faire un état que je vous soumettrai.

548. Pourriez-vous m'indiquer le nombre approximatif des stations où il y a un personnel de nuit ?

Non ; je préfère vous remettre un état exact.

549. Vos prix sont-ils plus élevés la nuit que le jour pour les voyageurs et les marchandises ?

Non ; on ne saurait admettre un pareil système dans la pratique.

550. En supposant que la ligne soit nécessairement ouverte la nuit, pensez-vous que les frais d'expédition des trains de voyageurs ou de marchandises soient plus considérables la nuit que le jour ?

Oui.

551. Quel est, d'après vous, l'excédant ?

Au moins de 50 à 70 pour cent.

552. A quoi attribuez-vous cet excédant des frais de nuit ?

A ce qu'il faut doubler le personnel, éclairer les diverses stations, allumer les signaux et faire une foule d'autres dépenses qu'entraîne tout service de nuit.

553. Un comité de la chambre des communes en Angleterre ayant demandé à Sir Rowland Hill " si le fonctionnement des chemins de fer était plus coûteux la nuit que le jour," sir Rowland fit la réponse suivante : " La différence est peu considérable sauf le cas où, la ligne étant fermée la nuit, le maître-général des postes exigerait qu'on expédie un train de nuit."—Que pensez-vous de cette réponse ?

Je n'ai aucune confiance dans l'opinion de Sir Rowland Hill à ce sujet. Il a toujours été en faveur de la réduction des subsides payés aux compagnies de chemins de fer dans l'intérêt du département des postes à la tête duquel il se trouve.

PAR M. CUMBERLAND :—

554. Le volume distinct du poids, n'est-il pas un élément de la classification des marchandises ?

Oui.

555. Alors, si une personne voulait louer à l'année, un char fermé vous la feriez payer d'après le tonnage ou capacité du char ou bien d'après le poids des marchandises qu'elle expédierait.

D'après la capacité du char.

556. Ainsi vous classifiez les marchandises d'après le volume en sorte que le loyer d'un char est en raison de capacité ?

Oui, autant que cela est possible dans la pratique.

THOS. SWINYARD.

(Il est fait allusion aux lettres suivantes dans le témoignage de M. Swinyard.)

" (Copie.)

" CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
" Hamilton, Haut-Canada, le 18 novembre 1858.

" MON CHER MONSIEUR,—Je vous adresse, ci-joint, un état du nombre des trains que nous expédierons cet hiver, à partir du 29 courant.

“ Il est nécessaire que nous en venions à un règlement du service de la malle. Vous nous devez actuellement \$100,000; à défaut du paiement de cette somme nous ne pouvons régler avec le département des postes à Washington; de plus nous tenons toujours ouvert, avec votre département, un compte d'intérêt que nous désirerions vivement régler.

“ Ne peut-on arriver à un règlement? Voilà cinq ans que cette question est en suspens; selon moi c'est beaucoup trop.

“ J'ai l'honneur, etc.,

“ (Signé,)

C. J. BRYDGES.

“ W. H. Griffin, écuier.”

“ (Copie,)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,

“ Hamilton, Haut-Canada, le 6 janvier 1859.

“ CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les renseignements qui suivent en réponse à la demande que vous m'avez faite de vous donner un état du service fait par la compagnie pour le département des postes depuis le 1er janvier 1855, jusqu'au 31 décembre 1858.

“ Voici comment s'est opéré le transport des malles; sur la ligne principale, du 1er janvier 1855 au 31 décembre 1858 un char-poste de distribution a toujours fait partie de l'un des trains express à parcours total, aller et retour, et, durant la même période, des sacs de la malle ont été expédiés, aller et retour, aux soins de préposés aux bagages, sur l'un ou l'autre des trains express à parcours; en tout, quatre voyages de parcours total par jour sur la ligne principale.

“ En outre, depuis le 19 mai 1856 on a expédié des sacs de journaux de Toronto et de Hamilton par le train express du matin à destination de l'Ouest

“ Du 3 août 1857 au 31 décembre 1858, un char-poste de distribution a fait partie des trains spéciaux entre London et le Pont Suspendu.

“ Du 29 novembre 1858 au 31 décembre 1858, un char de distribution a fait partie du train du matin allant de Hamilton à London, et du train de retour de London à Hamilton.

“ Sur l'embranchement de Toronto un char-poste de distribution a fait partie des trains de voyageurs depuis l'ouverture de cette ligne, le 3 décembre 1855.

“ Sur l'embranchement de Gait nous avons eu, pendant 6 mois, un employé de la poste, et du 1er juillet 1855 au 28 décembre 1857, notre préposé aux bagages a fait les fonctions de conducteur de la malle.

“ Depuis l'ouverture de la ligne jusqu'à Guelph le 23 septembre 1857 jusqu'au 31 décembre 1858, un char-poste de distribution a fait partie de tous les trains entre Harrisburg et Guelph.

“ Sur l'embranchement de Berlin nos préposés aux bagages ont fait le service de la poste.

“ Les trains entre Sarnia et London ont un char-poste de distribution.

“ Voici un tableau du service fait par les chars-poste de distribution qui ne représente qu'une partie du service postal fait par toute la ligne :

“ PARCOURS JOURNALIER DES CHARS-POSTE.

“ LIGNE PRINCIPALE.

“ Du 1er janvier 1855 au 3 août 1857, parcours journalier, 458 milles— milles parcourus.....	381,514
“ Du 3 août 1857 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 696½ milles— milles parcourus.....	308,449½
“ Du 29 novembre au 31 décembre 1858, parcours journalier extra de 152 milles—milles parcourus.....	4,256
Total du parcours sur la ligne principale.....	694,219½

 “ EMBRANCHEMENT DE GUELPH.

“ Du 8 septembre 1857 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 110 milles—milles parcourus..... 43,120½

“ EMBRANCHEMENT DE TORONTO.

“ Du 3 décembre 1855 au 3 novembre 1856, parcours journalier, 226½ milles—milles parcourus..... 65,005
 “ Du 3 novembre 1856 au 5 juillet 1858, parcours journalier, 302 milles—milles parcourus..... 157,342
 “ Du 5 juillet 1858 au 29 novembre 1858, parcours journalier, 312 milles—milles parcourus. 38,688
 “ Du 29 novembre 1858 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 234 milles—milles parcourus..... 6,552
 267,587

“ EMBRANCHEMENT DE SARNIA.

“ Du 27 décembre 1858 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 122½ milles—milles parcourus 612½

“ Parcours total de 1855 à 1858..... 1,005,539½

“ On a fait un service considérable en outre de celui du char-poste de distribution.

“ Ce char est ajouté au train expressément pour le service de la poste, et en le retranchant on réaliserait une économie notable.

“ Vous savez aussi que les employés de la poste sont transportés gratuitement dans ces chars ; plusieurs autres officiers du département voyagent aussi *gratis* sur les trains de la compagnie.

“ Je crois que, sur cette ligne, douze employés de la poste voyagent chaque jour dans les chars de distribution ; le prix de leurs places représente un montant assez fort. J'espère que ce sont là tous les renseignements que vous désirez avoir. Vous n'en demandez aucun autricieurement au 1er janvier 1855, mais vous savez, comme de raison, que le chemin de fer transportait la malle avant cette époque.

“ Votre dévoué,

“ (Signé,)

C. J. BRYDGES,

“ Directeur-Gérant.

“ Gilbert Griffin, écuier,
 “ Inspecteur de la Poste,
 “ London.”

“ (Copie.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,

“ Hamilton, Haut-Canada, le 23 février 1859.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le compte de la compagnie pour le transport des mailles jusqu'au 31 décembre 1858 ; vous verrez, par le compte, qu'il nous est dû une balance de \$97,676.52.

“ Je saisis cette occasion de vous rappeler que le prix de la subvention par mille est de beaucoup insuffisant et moindre que celui qu'accorde le gouvernement des États-Unis aux chemins de fer qui correspondent avec le Grand Tronc dans ce pays.

“ J'ai l'honneur, etc.,

“ (Signé,)

C. J. BRYDGES,

“ Directeur-Gérant.

“ A l'honorable S. Smith,
 “ Maître-Général des Postes.”

" L'HONORABLE MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES DU CANADA,
 Dt. " *A la compagnie du chemin de fer Grand Occidental,*
 " Pour transport des malles par la dite compagnie comme suit :

" 1858.	Balance du compte réglé le 22 juillet 1859.....	\$82,895.05	Balance \$97,676.52
" Déc. 31.	Transport des malles sur la ligne principale et les embranchements pendant les six mois expirant au 31 décembre, savoir :—.....		
	Sur la ligne principale 229 milles @ \$100 par mille par année	11,450.00	
	Sur l'embranchement de Toronto 38 milles @ \$100 par mille par année.	1,900.00	
	Sur l'embranchement de Galt 12 milles @ \$100 par mille par année.	600.00	
	Sur l'embranchement de Guelph 15 milles @ \$100 par mille par année.	750.00	
	Sur l'embranchement de Sarnia 51 milles du 27 ou 31 décembre 1858, 5 jours @ \$100 par mille par année.	81.47	
		\$97,676.52	\$97,676.52

" 1859.
 " Janvier 1er Balance reportée..... \$97,676.52

" HAMILTON, H. C.,
 " Le 23 février 1859."

" (Copie.)

" CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.
 " Hamilton, Haut-Canada, le 7 mars 1860.

" MONSIEUR,—Dans une conversation que j'eus avec vous à Québec, je vous demandais de payer à la compagnie du Grand Occidental un à-compte sur le service postal; je viens aujourd'hui, au nom de la même compagnie, vous prier de payer au receveur-général la somme de \$114,581.13 due par la compagnie pour intérêt du semestre expirant le 31 décembre 1856, sur l'emprunt fait par la dite compagnie, et de lui porter cette somme en compte du paiement du service postal. Cela n'affecte en rien la question du tarif par mille que vous aurez à nous payer. Ce montant sera simplement porté à notre crédit, et la balance devra être réglée plus tard.

" J'ai l'honneur, etc.
 " (Signé,)

C. J. BRYDGES,
 " Directeur-Gérant.

" W. H. Griffin, écuyer,
 " A. M. G. P. Québec."

" (Copie.)

" CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
 " Hamilton, Haut-Canada, le 26 mars 1860.

" CHER MONSIEUR,—A la date du 26 février 1860, vous avez eu la bonté de me donner un certificat attestant qu'un arrêt en conseil avait été passé fixant à \$70 par mille le tarif

du service postal fait par les chemins de fer. J'ai expédié ce certificat à Washington afin d'obtenir le paiement du compte dû à la compagnie pour le transport des malles des États-Unis, et on me le renvoie en demandant un nouveau certificat d'après lequel le prix de \$70 par mille serait payé depuis le 1^{er} avril 1854, (date à laquelle nous avons commencé à transporter les malles des États-Unis) jusqu'au 31 décembre 1859, date de notre règlement de compte.

“ Auriez-vous la bonté de m'envoyer ce certificat au plus tôt; en ce faisant vous obligerez,

“ Votre tout dévoué,

“ (Signé),

C. J. BRYDGES.

“ A l'honorable Sidney Smith,
“ Maître-général des postes,
“ Québec.”

“ (Copie.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
“ Hamilton, Haut-Canada, 10 novembre 1860.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 courant. En ce qui concerne le paiement de l'intérêt sur l'emprunt provincial fait par la compagnie, j'ai l'honneur de vous renvoyer à la lettre que j'adressais, le 25 février 1860, au ministre des finances, et à la décision de l'exécutif à ce sujet.

“ J'ajouterai que le gouvernement doit à la compagnie, pour service postal fait jusqu'au 31 ult., et d'après le tarif insuffisant admis jusqu'à ce jour, la somme énorme de \$160,926.52 centins.

“ Il est impossible à la compagnie de payer l'intérêt de l'emprunt provincial, par suite des circonstances suivantes: la grande dépression des affaires en Canada depuis trois ans, et les pertes que nous avons souffertes dans notre trafic par suite de la construction de lignes parallèles pour lesquelles le gouvernement a fourni une partie des capitaux sans exiger d'intérêt.

“ J'ai l'honneur, etc.,

“ (Signé),

C. J. BRYDGES,

“ Directeur-gérant.

“ T. D. Harrington, écuyer,
“ Sous-receveur-général.”

“ (Copie.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
“ Hamilton, Haut-Canada, 2 février 1861.

“ T. D. Harrington, écuyer,
“ Sous-receveur-général,
“ Québec.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre (No. 698) du 28 ultimo, accompagnée de la copie d'un arrêt en conseil, en date du 24 décembre dernier, passé sur la recommandation de l'honorable receveur-général, et prescrivant que le montant dû par le département des postes à la compagnie pour transport des malles soit payé par le maître-général des postes au receveur-général, et porté à la compagnie.

“ Votre lettre m'informe de plus que la somme de \$143,747.08, montant des arrérages dus à la compagnie pour transport des malles, avait été payée par le maître-général des postes au trésor public, pour le compte de la compagnie et conformément à l'arrêt en conseil.

“ En réponse, je suis chargé de vous informer que le montant admis par le maître-général des postes comme dû à la compagnie pour le transport des malles n'est nullement conforme aux comptes de la compagnie, même au tarif insuffisant fixé dans le principe

pour ce service. Je suis encore chargé de vous dire que les directeurs de la compagnie ont l'intention de faire bientôt au gouvernement une demande d'augmentation pour les services passés, et l'établissement d'un tarif raisonnable pour l'avenir.

“ J'ai l'honneur, etc.

“ (Signé,) W. C. STEPHENS,
“ Secrétaire.”

“ (Copie.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
“ Hamilton, Haut-Canada, 19 janvier 1863.

“ MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 courant par laquelle vous m'informez que le maître-général des postes à bien voulu porter la somme de \$24,150 au crédit de la compagnie du chemin de fer du Grand Occidental comme paiement du service postal fait par cette compagnie durant l'année 1862.

“ Je n'ai pris que dernièrement la direction de la ligne du Grand Occidental, et je ne sais pas encore exactement où en sont les comptes de la compagnie avec le département des postes.

“ On m'informe toutefois que le tarif est tellement insuffisant que la compagnie ne saurait considérer le montant ci-dessus comme une rémunération équitable du service qu'elle a fait.

“ J'ai l'honneur, etc.,

“ (Signé,) THOS. SWINYARD.

“ W. White, écuyer,

“ Secrétaire,

“ Département des postes, Québec.”

15 mars 1865.

ALFRED BRUNEL, écuyer, est assermenté et examiné.

PAR LE PRÉSIDENT :—

557. Vous avez été, pendant quelque temps, directeur du chemin de fer du Nord ?

J'en ai été le directeur pendant trois ans.

558. Avez-vous étudié la question du tarif que le département des postes devrait raisonnablement payer à la compagnie du Grand Occidental pour services postal ?

J'ai fait quelques calculs basés sur les rapports de la compagnie.

559. Auriez-vous la bonté de nous dire comment vous êtes arrivé à fixer ce tarif, et quel en était le chiffre ?

J'ai calculé comme suit la valeur du service postal sur le Grand Occidental. J'ai admis comme base ce principe que le char-poste est payé, à poids égal, au même prix que les autres parties du train sont payées par le public :

1er.—Moyenne du nombre de voyageurs par char.

	Parcours total des trains de voyageurs.....	19,763,737
Parcours des chars de 1ère classe	894,714	
do do de 2ème do	303,986	
	<hr/>	
	1,198,700	

La moyenne du nombre de voyageurs par char est donc de 16,489.

2me.—Moyenne du nombre de chars par train.

Parcours du train de voyageurs, = 272.070.....		
Parcours des chars de 1ère classe.....	894,714	
Moyenne du nombre des chars de 1ère classe par train.....		= 3.288
Parcours des chars de 2ème classe.....	303,986	
Moyenne du nombre de chars de 2ème classe par train.....		= 1.117
Parcours des chars-poste, express à bagage et des conducteurs..	727,837	
Moyenne de ces chars par train.....		= 2.675
		7.80
Moyenne générale des chars par train.....		7.80

3me.—Poids moyen des chars formant un train.

La compagnie a deux fois plus de chars à 8 roues que de chars à 12 roues. On peut donc établir la moyenne suivante :

2 chars à 8 roues	chacun 30,000 lbs.	60,000 lbs.
1 do à 12 roues.....		37,000
		97,000
	Poids moyen.....	32,333

Le poids moyen des chars de seconde classe est fixé à 20,000 lbs.

Les chars à bagage à huit roues pèsent chacun 20,000 livres, et les chars à 12 roues à 30,000 lbs.

La compagnie avait en dépôt un nombre égal de chacune de ces classes de chars, le poids moyen peut-être estimé à 25,000 lbs.

4me.—Le poids brut d'un train sera donc :—

3.288—Chars de 1ère classe.....	@ 32,333 lbs.	= 106,310 lbs.
1.117— do 2ème do	20,000	22,340 "
2.675—Bagage, etc.....	25,000	66,775 "
	Total poids brut.....	195,425 lbs.

Comme la poste occupe le tiers d'un char, son poids peut être fixé à 8,333 livres =. 0426 du poids brut total.

En déduisant le poids du compartiment affecté à la poste le poids du reste du train sera = 187,092 lbs.

5me.—Le poids du train et de sa charge.

On attient un chiffre approximatif du poids des voyageurs en calculant 125 lbs. par personne avec 50 livres de bagage.

Le poids des malles et des marchandises expédiées par l'Express est difficile à calculer. La capacité de la partie de char qu'elle occupe,—après avoir déduit le compartiment de la poste et le poids du bagage des voyageurs,—est représentée par 43,203 livres.

Les recettes provenant des malles étrangères et des marchandises expédiées par l'Express sont montées à \$22,209.06 ou 8.163 centins par mille pour les trains de voyageurs. D'après le tarif le plus élevé mentionné par M. Swinyard dans une lettre adressée à M. Mowat, le poids transporté pour ce prix serait moindre qu'un tonneau, mais il semble absurde de supposer qu'un volume aussi considérable puisse être transporté pour la somme minime de \$0.82 ; il faut donc supposer ou que les malles étrangères et les marchandises de l'Express sont transportées à un tarif minime ou que les bagages des voyageurs occupent un espace beaucoup plus considérable. On suppose donc que, pour l'une ou l'autre de ces causes, un cinquième du char est occupé et que les malles étrangères, les marchandises expédiées par l'Express et le bagage extra des voyageurs ne pèsent pas moins de 8640 livres. D'après les données ci-dessus on obtient les résultats suivants :

Poids brut du train.....	187,092 lbs.
72.63 voyageurs @ 125 lbs. chacun.....	9,078
Bagage des voyageurs.....	3,631
Marchandises exportées par l'Express, bagage extra et malles étran- gères }	= 8,640
Poids du train moins le comparti- ment de la poste. }	= 208,441 lbs.

6°—Comme on l'a vu plus haut le parcours du train de voyageurs est de..... 272,070 milles.
 Les recettes des trains de voyageurs ont été de \$548,959 00
 Dont \$14,559.10 pour les malles locales, ce qui laisse, pour les autres services..... \$534,400 00
 Recettes du train par mille..... \$1.9642 cts.

7° La compagnie a transporté les poids ci-dessus aux prix suivants et à la vitesse de 24 milles à l'heure :

Charge payant transport à .00092 centins par livre et par mille.
 Le train et la charge payant transport à .00094233 centins par livre et par mille.
 Ou, en calculant le prix du transport d'un tonneau pesant par mille ;
 La charge paie 18.4 centins par tonneau et par mille ;
 Le poids brut et la charge paient 1.83466 centins par tonneau et par mille.

8° J'ai calculé le poids du train, sans compter le compartiment de la poste, à 187,092 lbs., et la charge est évaluée comme suit :

Voyageurs	9078 lbs.
Bagage.....	3631 "
Express, etc.....	8640 "
	21349 lbs.

Comme je l'ai fait voir le poids du compartiment de la poste est = 8,333 lbs.

Si ce compartiment est chargé en proportion des autres parties du train, le chiffre de sa charge sera le 4ème terme de la proportion géométrique suivante :

187,092 lbs. : 21,349 lbs. :: 8,333 lbs. : 950.8 lbs.

9° 950 8 lbs. est donc la charge du compartiment de la poste, dont il faut tenir compte à la compagnie. Par suite—

Le compartiment de la poste et sa charge = 8333 lbs. + 950.8 lbs. = } @ .00094233 centins par lb. = 8.748 centins.
 9283.8 lbs..... }
 par mille de parcours ; ou—
 La charge du compartiment de la poste } @ .0092 centins par lb. = 8.747 centins.
 = 950.8 lbs..... }

10° Le tarif obtenu par ces calculs serait équivalent à \$54.76 par mille et par an, pour un seul service.

11° Il faut observer que les calculs ci-dessus sont basés sur les moyennes de toutes les transactions de la compagnie durant le semestre. Il est bon de faire une distinction entre le paiement du transport des malles par les trains à petite vitesse, et le paiement du transport par les trains express à grande vitesse, car il est généralement admis que le prix du transport par chemin de fer est en raison de la vitesse bien que le rapport n'en soit pas exactement déterminé.

Les calculs suivants relatifs au mouvement des trains de marchandises et des marchandises sur le chemin de fer du Grand Occidental feront comprendre la valeur que les direc-

teurs de chemins de fer attachent au transport de marchandises à petite vitesse comparé au transport à la vitesse des trains de voyageurs.

12° Les rapports de la compagnie n'indiquent que le parcours des marchandises. Le parcours du bétail est indiqué pour chaque cas particulier. De ces données on peut déduire le tableau suivant qui indique le parcours d'un tonneau pesant :

	Parcours-équivalent d'un tonneau.
Marchandises, parcours d'un tonneau pesant.....	28,475,418
Véhicules " "	16,841 = 8,170
Chevaux " "	192,488 = 96,244
Gros bétail " "	12,480,489 = 4,160,163
Veaux " "	38,439 = 6,406
Moutons " "	4,388,135 = 289,269
Porcs " "	32,160,517 = 3,216,051
Fret local, calculé d'après les recettes	122,019
Parcours total d'un tonneau pesant.....	36,874,731

13° Le parcours des chars à marchandises a été de 7,773,465 milles, par conséquent la charge moyenne de chaque char est de 4.679 tonneaux, et si on admet que la capacité moyenne de chaque char soit de 10 tonneaux, il en résulte que les chars sont chargés à 0.4679 de leur capacité.

14° Le parcours des trains de marchandises et de bétail a été de 438,982 milles, ce qui donne une moyenne de 82.859 tonneaux pour la charge de chaque train divisé entre 17.707 chars.

15° Les recettes totales des trains de marchandises ont été de \$885,372.15, par suite la recette par mille a été de 201.68 centins ou 2.434 centins par tonneau et par mille.

16° Dans le rapport des commissaires de chemins de fer en 1860, je trouve, à la page 166, un état relatif au matériel du Grand Occidental, signé de M. Sharpe, surintendant du département des chars. J'en ai tiré les indications suivantes au sujet du poids relatif des chars. D'après cet état il semble que le matériel de transport des marchandises se composait comme suit dans la dite compagnie :

830 chars à marchandises, termes pesant chacun	18,500 lbs. = 15,355,000
94 " " " "	12,000 " = 1,128,000
240 chars à plateforme. " "	18,000 " = 4,320,000
6 chars à bois " "	38,000 " = 228,000
6 " " " "	8,000 " = 48,000
31 chars de conducteurs. " "	20,000 " = 620,000
1207	21,699,000

Moyenne 17,976 lbs.

17° Le poids moyen d'un train de marchandises avec sa charge sera donc comme suit :

17.707 chars à 17,976 lbs. chacun.....	= 317,189 lbs.
82.861 tonneaux de marchandises.....	= 165,722 "
Total.....	482,911 lbs.

18° Et puisque les recettes de la compagnie par mille ont été de \$2.0168, il s'en suit que pour le transport des poids ci-dessus la compagnie a été payée comme suit :

19° Pour la charge payant transport .001217 centins par lb. et par mille, et pour le poids du train avec sa charge .00041763 centins par livre et par mille.

20° Ou, en calculant le prix par tonneau et par mille :

La charge paie.....	2.434 centins par tonneau et par mille
Le train et la charge réunis.....	.83526 " " "

21° Comprenant ces chiffres avec les valeurs analogues dans le cas des trains de voyageurs nous avons le tableau suivant :

La charge, dans les trains de marchandises, à une vitesse de 12 milles à l'heure, paie 2.434 centins par tonneau et par mille.	} et }	La charge, dans les trains de voyageurs, à une vitesse de 24 milles à l'heure, paie 18.4 centins par tonneau et par mille c'est-à-dire 655.9 pour cent en plus.
--	--------	---

La charge et le poids du train se mouvant à une vitesse de 12 milles à l'heure, paient .83526 centins par tonneau et par mille.	} et }	La charge et le poids du train se mouvant à une vitesse de 24 milles à l'heure, paient 1.88466 centins par tonneau et par mille, c'est-à-dire 125.6 pour cent en plus.
---	--------	--

Les statistiques sur lesquelles sont basés les calculs précédents, excepté dans les cas spécialement indiqués, se trouvent dans le rapport des directeurs pour le premier semestre de 1863.

22° On peut, par une autre méthode, arriver à déterminer approximativement la valeur du compartiment de la poste :

23° D'après les rapports des directeurs les recettes provenant exclusivement des voyageurs se sont montées à 2.59 centins par voyageur et par mille.

24° Les recettes totales des trains de voyageurs, moins le prix du transport des malles canadiennes, représentent \$534,400 dont \$22,209 sont le produit du transport des malles étrangères et des marchandises étrangères et locales transportées par l'Express.

25° Il semble juste de débiter exclusivement le transport des voyageurs d'une partie du train proportionnelle aux recettes de ce transport. Et, puisque le poids total du train, moins le compartiment de la poste est de 187,092 lbs., la proportion suivante sera approximativement exacte :

Les recettes totales sont au poids brut total du train comme les recettes provenant des malles étrangères et des marchandises étrangères et locales transportées par l'Express sont au poids brut de la partie du train affectée à ce dernier transport, ou, en chiffres :—

$$\$534,400 : 187,092 \text{ lbs.} :: \$22,209 : 7,775 \text{ lbs.}$$

26° Ce chiffre, déduit du poids brut du train (187092—7775), donne 179,317 lbs. pour le poids brut mis en mouvement pour le transport exclusif des voyageurs.

27° Et puisque les trains transportent en moyenne 72.63 voyageurs, et que le poids du compartiment de la poste est de 8,333 lbs. : nous pouvons établir la proportion suivante : 179,317 lbs. 72.63 voyageurs :: 8,333 lbs. : 3,37 nombres des voyageurs qui occuperaient la même place que le compartiment de la poste.

28° Par suite $3.37 \times 2.59 = 8.72$ centins par mille est la valeur du service postal = 54.58 par mille et par année pour un seul service.

560. Avez-vous fait pour le Grand Tronc des calculs analogues à ceux que vous venez de nous soumettre pour le Grand Occidental ?

J'ai fait certains calculs, mais les rapports de la compagnie du Grand Tronc ne fournissant pas les mêmes données que ceux du Grand Occidental, je n'ai pu donner exactement la même forme à mes calculs.

561. Veuillez nous faire part de vos calculs relatifs au Grand Tronc ?

Mes calculs sont basés sur des tarifs qui rendraient l'exploitation de la ligne avantageuse si le trafic du chemin de fer avait atteint son plein développement.

Je prends, pour le parcours maximum, des chiffres proportionnels à ceux qui sont fournis par une ligne américaine, exploitée avantageusement, et payant l'intérêt de son capital. Je choisis le Central de New-York :

En 1861 le parcours des trains de toutes sortes a été de 4,577,786 milles.

La longueur de la ligne est de..... 555.88 milles.
La longueur du Grand Tronc est de 1068.00 “

Le parcours proportionnel du Grand Tronc est le quatrième terme de la proportion suivante: 555.88 : 1068 :: 4,577,786 : 8,775,411.

Autant que j'ai pu m'en assurer par le rapport de la commission des chemins de fer, en 1861, l'intérêt du coût du Grand Tronc, moins l'aide accordée par la province, et y compris les paiements annuels aux lignes affermées, se monte environ à \$2,621,894; pour réaliser ce montant il faudrait faire, sur les frais d'exploitation, avec le parcours ci-dessus, un profit de 29.6 centins par mille.

Dans le rapport sus-mentionné je trouve que les services suivants coûtent :

Combustible par mille de parcours des locomotives	8.41	centins.
Réparations aux locomotives.....	8.06	“
Do do chars.....	0.99	“
Réparations de la voie.....	24.72	“
	<u>42.18</u>	

A ce total il faut ajouter les prix de divers autres services tels que porteurs, aiguilleurs, huile, déchets, conducteurs, garde-frein, mécaniciens, dépenses générales, surveillance, etc., que j'ai trouvés dans les rapports du chemin de New-York et Erie, vu qu'ils ne sont pas indiqués dans les rapports du Grand Tronc que j'ai eus sous les yeux. Voici ces prix :

Porteurs, aiguilleurs, service par mille.....	1.68	centins.
Conducteurs, garde-frein, de trains de voyageurs par mille.....	4.91	“
Mécaniciens, chauffeurs, do do do do	5.23	“
Huile, déchets, graisse pour les locomotives do	1.66	“
Do do do pour les chars do do	0.24	“
Dépenses générales, surveillance, télégraphe, dommages aux personnes et aux propriétés.....	4.05	“
Réparations aux édifices, taxes, etc.....	4.69	“
	<u>22.46</u>	“
Items mentionnés dans le rapport de la commission comme ci-dessus.....	42.18	“
	<u>64.64</u>	“
Coût total de l'exploitation.....	64.64	“
Ajoutant l'intérêt, etc., comme ci-dessus.....	29.60	“
	<u>94.24</u>	“
On trouve que la recette nécessaire par mille pour fournir des profits } suffisants par payer l'intérêt, etc., sur le capital sera..... }	94.24	“

Dans le rapport de la commission je trouve encore que le nombre de chars des trains de voyageurs sur la ligne du Grand Tronc, en 1860, était de 4.16, ce nombre ayant été obtenu, je suppose, de la manière suivante :

2.16 chars de voyageurs,
1 char à bagage,
1 char pour la poste et les bagages.

D'après les poids des chars tels qu'indiqués dans le même rapport le poids de ce train (non-compris le tender et la locomotive) se composera comme suit :

1 char pour la poste et les bagages.....	30.248 lbs.
2.16 chars de voyageurs.....	58.320 "
1 char à bagage.	26.600 "

Poids total..... 115,168 lbs.

Dans le livre bleu soumis au parlement en 1863, et contenant des documents relatifs au Grand Tronc, le poids moyen du compartiment de la poste est fixé à 10,682 lbs., c'est-à-dire un peu plus d'un tiers du poids indiqué plus haut. Cette différence peut être due aux dispositions du compartiment de la poste. Ce poids est équivalent à 0.092 du poids total du train.

Il semble qu'on devrait payer le compartiment de la poste 0,092 des recettes du train indiquées plus haut ou 8.67 centins par mille de parcours.

562. Avez-vous fait des calculs en vous basant sur les recettes actuelles de la ligne ?

J'ai fait une série de calculs basés sur les recettes du second semestre de 1862, les données relatives au poids et à la composition des trains restant les mêmes que dans les calculs ci-dessus.

563. Voulez-vous nous indiquer ces calculs ?

Ces calculs sont basés sur la supposition que le département des postes paie le poids du compartiment de la poste à un tarif proportionnel à ce que le public paie les autres parties du train.

Durant le second semestre de 1862, les recettes provenant des voyageurs, de la malle et de l'Express ont été :

Voyageurs.....	£127,180	0	5 stg.
Malles et Express.....	23,374	18	0
Bagage.....	986	2	5

£151,541 0 10 stg.

ou en dollars : \$737,499 69.

J'ai séparé les recettes de l'Express des recettes provenant des malles en déduisant le dernier compte présenté par la compagnie, le 5 octobre 1861, à \$110 par mille..... = \$44,305

Plus le montant payé pour service spécial qui s'élève, pour le semestre à..... \$10,000

Formant un total de..... \$54,305

retranchant cette somme de £23,374 18s. 0d. stg. = \$113,757.84 recettes des malles et de l'Express, il reste \$59,452.84 pour le montant des recettes de l'Express.

Les recettes autres que celles des malles se sont montées à \$683,194.69.

Le parcours des trains de voyageurs a été, pendant le semestre sus-mentionné, de 419,228 milles, mais comme il semble que les recettes provenant des voyageurs transportés par les trains mixtes ont été comprises dans les recettes générales provenant des voyageurs, une partie des parcours des trains mixtes doit être ajoutée au parcours des trains de voyageurs. J'ai calculé, par la méthode suivante, ce parcours additionnel.

Le rapport de la commission, en 1861, fixé à 13.5 la moyenne des chars composant les trains mixtes, et je suppose que ces trains sont composés comme suit :

1 char pour la poste et les bagages.
1 char de voyageurs.
11.5 chars de marchandises.

En prenant la moyenne des différentes espèces de chars, d'après le même rapport, (non compris le tender et la locomotive), le poids du train sera :—

1 char pour la poste et les baggages.....	30,248 lbs.
1 char de voyageurs.....	27,000
<hr/>	
Poids de la partie affectée aux voyageurs	57,248
11.5 chars de marchandises.....	201,250
<hr/>	
Poids total du train.....	= 258,498 lbs.

Et la partie affectée aux voyageurs = .221 du poids de tout le train. Or, le parcours des trains mixtes étant (page 26) de 339,127 milles, la partie à ajouter aux parcours du train ordinaire de voyageurs sera 74,947 qui ajoutée à 419,223, = 504,175 milles parcours fait pour le service des voyageurs, et puisque les recettes de ce service ont été de \$683,-194.69, la recette par mille = 135.5 centins.

En 1860, les recettes totales des trains de voyageurs furent de 130 centins par mille, et la moyenne du nombre des chars était de 4.16. Pour le semestre expirant le 31 décembre 1862, les recettes totales ont été d'environ 146 centins. On peut donc supposer que le nombre composant chaque train a été augmenté et porté probablement à cinq.

En prenant le poids des chars, tel qu'indiqué dans le rapport de la commission, on peut calculer comme suit le poids des trains :

2 chars de 1ère classe, voyageurs.....	54,000
1 do 2ème do do	24,300
1 char pour la poste et les bagages.....	30,248
1 char à bagage.....	26,600
<hr/>	
Poids total du train.....	135,148

Le livre bleu de 1863 contenant des documents relatifs au Grand Tronc, fixe à 10,682 lbs., le poids moyen du compartiment de la poste qui, par suite, aux .0789 du poids de tout le train ; or, les recettes par mille étant de 135.5 centins, la valeur du compartiment des postes semble être de 10.69 centins par mille de parcours.

564. Dans sa réponse à la 13ème question, M. Brydges évalue les recettes provenant des voyageurs, durant le premier semestre de 1864, à \$1.12 pour les trains de voyageurs, et à \$1.44 pour les trains de marchandises ; en se basant sur ces chiffres quel serait, d'après vous, le tarif que devrait payer le département des postes ?

En se basant sur les recettes des trains de voyageurs ce tarif serait de \$8.83.

565. Avez-vous fait des calculs relativement au chemin du Nord ?

D'après les rapports j'ai fait des calculs basés sur les mêmes principes généraux, c'est-à-dire sur les recettes de la ligne et le poids des trains ; et je suis arrivé à \$50.72, pour un seul service, par mille et par année. Je n'ai pas encore mis ces calculs au net, mais je pourrais le faire pour demain.

M. Griffin est examiné de nouveau.—16 mars 1865.

PAR LE PRÉSIDENT :—

566. Pouvez-vous nous expliquer le service fait pour le département des postes des Etats-Unis par le chemin de fer Central de New-York ?

Je me suis procuré l'état suivant du nombre et du poids des malles expédiées et reçues chaque jour par le chemin de fer Central de New-York :

ETAT du poids total des malles expédiées par le chemin de fer Central de New-York, venant et à destination d'Albany et Troy, avec indication des poids expédiés par le train-poste de distribution et d'autres trains respectivement, pendant la semaine finissant le 7 mars 1865.

	PAR TRAIN-POSTE DE DISTRIBUTION.	PARD'AUTRES TRAINS.*
	lbs.	lbs.
Total expédié d'Albany et Troy.....	1050	70110
Total reçu à Albany et Troy.....	1200	24353
TOTAL.....	2250	94463
Par jour....	322	13494

* Y compris les trains du dimanche transportant les malles.

POIDS DES MALLES EXPÉDIÉES D'ALBANY par le chemin de fer Central de New-York, du 1er au 7 mars 1865, (le dimanche non compris :)

DATE.	HEURES DE DÉPART DES TRAINS.						TOTAL.
	Local. 7.00 A.M.	Char-poste. 9.30 A.M.	A parcours total. 1.00 P.M.	Local. 5.15 P.M.	A parcours total. 6.00 P.M.	A parcours total. 11.00 P.M.	
Mars 1er	755	175	3145	155	1800	1597	7627
" 2	720	175	4727	462	850	2520	9454
" 3	890	175	2930	170	1369	1730	7264
" 4	845	175	3124	160	1754	1380	7438
" 6	690	175	900	90	1971	1600	5336
" 7	465	175	2236	140	1725	1730	6471
Total.....	4275	1050	17062	1177	9469	10557	43590
Poids moyen par jour...	712½	175	2844	196	1578	1759	7264½
Dimanche 5.....						570	

Par trains à parcours total locaux ayant un char-poste de distribution :

à 7.00 a.m	712½
à 1.00 p.m	2844
à 5.15 "	196
à 6.00 "	1578
à 11.00 "	1759
	<hr/> 7089½

A ajouter le poids des malles :

via Troy.....	4500
	<hr/> 11589½

Par train ayant un char-poste de distribution :

à 9.30 a.m.....	175
	<hr/> 11764½

**POIDS DES MALLES REÇUES À ALBANY PAR LE CHEMIN DE FER CENTRAL DE NEW-YORK,
du 1er au 7 mars 1865, (dimanches exceptés.)**

DATE.	HEURES D'ARRIVÉE DES TRAINS.					TOTAL.
	6.35 A.M.	9.10 A.M.	2.30 P.M.	4.00 P.M.	9.00 P.M.	
Mars 1er	820	654	200	660	570	2844
" 2	740	230	200	630	990	2790
" 3	420	680	200	620	530	2450
" 4	450	994	200	315	770	2759
" 6	620	25	200	290	570	1705
" 7	1060	480	200	510	510	2760
Total.....	4110	3063	1200	2995	3940	15308
Poids moyen par jour....	685	510	200	499	606	2550
Dimanche, 5	570	675	.....	.....	.....	.....

TOTAUX.

Par trains à parcours total : lbs.

à 6.35 A. M.....685
à 9.10 "510
à 4.00 P. M.....489
à 9.00 "656

A ajouter : poids approximatifs des malles <i>viâ</i> Troy.....	2350	
	1500	
	3850	
Par char-poste à 2.30 P. M.....		200
		4050

567. Quel est le tarif payé par le département des postes pour ce service ?

Deux cents piastres par mille de chemin de fer et par année.

568. Avez-vous dressé un état des différents services faits actuellement par les chemins de fer du Canada pour le département des postes provincial ?

Oui ; j'ai dressé l'état suivant qui indique le service tel que fait au mois de février dernier.

**ÉTAT DU SERVICE POSTAL ACTUELLEMENT FAIT PAR LES DIFFÉRENTS CHEMINS DE
FER DU CANADA.**

GRAND TRONC .

QUÉBEC ET RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS.)

Un service journalier, aller et retour, quittant Québec et la Rivière-du-Loup respectivement à 9.30 a.m., avec un char-poste et un employé de la poste.

QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express de voyageurs, de nuit, quittant Montréal et Québec, respectivement à 10.10 p.m. et 7 p.m., avec un char-poste, un employé de la poste, et en correspondance avec le train de jour venant et à destination de Toronto.

Second service, aller et retour, entre Montréal et Richmond, quittant Montréal et Richmond respectivement à 8.00 a.m. et à 9.30 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés entre Montréal et Richmond seulement par le train mixte de nuit, qui quitte Montréal à 2 p.m. tous les jours.

RICHMOND ET LIGNE FRONTIÈRE.

Un service journalier, aller et retour, par train mixte quittant Richmond et la frontière respectivement à 3 p.m. et 6.55. a.m., avec char-poste et employé de la poste, des sacs sont aussi expédiés aux soins des employés de la compagnie par le train qui part tous les jours de Richmond à 6 p.m.

MONTRÉAL ET TORONTO.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express des voyageurs quittant respectivement Montréal et Toronto à 8 a.m. et 6.30 a.m., et en correspondance avec le train journalier venant et à destination de Québec avec char-poste et employé de la poste.

Second service journalier, par le train Express des voyageurs, quittant Montréal et Toronto respectivement à 8.15 p.m. et 5.30 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

TORONTO ET LONDON.

Un service par le train journalier de voyageurs quittant Toronto et London respectivement à 3.40 p.m. et 6.45 a.m., avec char-poste et employé de la poste. Des sacs sont aussi expédiés, aller et retour, chaque jour, par les trains qui partent respectivement de Toronto et London à 7.45 a.m. et 11 a.m.

STRATFORD ET SARNIA.

Un service, aller et retour, par le train Express journalier de voyageurs quittant Stratford et Sarnia respectivement à 1.05 p.m. et 8.45 a.m., avec char-poste.

STATION DE MONTRÉAL ET ST. ARMAND (LIGNE FRONTIÈRE) AVEC EMBRANCHEMENT DE ST. JEAN A ROUSE'S POINT.

1° Un service, aller et retour, par le train Express journalier de voyageurs quittant Montréal et la station de St. Armand respectivement à 3 p.m. et 7 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

2° Des sacs sont aussi expédiés tous les jours, aux soins des employés de la compagnie par le train qui part de la station de St. Armand pour Montréal à 7.05 p.m.

3° Des sacs expédiés journellement, aller et retour, entre St. Jean et Rouse's Point, aux soins des employés de la compagnie, par les trains Express des voyageurs qui partent respectivement de ces deux stations à 4.30 p.m. et 6.15 a.m.

4. Des sacs sont expédiés journellement, aux soins des employés de la compagnie, de Montréal à St. Jean par le train Express de 8 a.m.

MONTRÉAL ET LIGNE FRONTIÈRE *viâ* LACHINE.

Des sacs sont expédiés une fois par jour aux soins des employés de la compagnie, aller et retour, par le train mixte partant de Montréal et de la frontière respectivement à 3 p.m. et 7.30 a.m.

Des sacs sont aussi expédiés journellement, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, entre Montréal et Lachine par les trains Express de voyageurs quittant ces deux stations respectivement à 7 a.m. et 4 p.m.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.

CLIFTON ET WINDSOR.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express des voyageurs quittant Clifton et Windsor respectivement à 7 a.m. et 11.15 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Second service journalier, aller et retour, entre Clifton et London par le train de voyageurs quittant Clifton et London à 3.05 p.m. et 6.20 a.m. respectivement avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés journellement, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, entre Clifton et Windsor par les trains Express de voyageurs quittant ces stations à 11.45 p.m. et 6.45 p.m. Aussi, une fois par jour de Windsor à Clifton par le train Express de voyageurs quittant Windsor à 7.30 a.m., une fois par jour entre Hamilton et London par le train Express de jour quittant Hamilton à 2.10 p.m., enfin une fois par jour, aller et retour, de London à Appin.

LONDON ET SARNIA.

Un service journalier, aller et retour, par le train mixte de voyageurs quittant London et Sarnia respectivement à 5.15 p.m. et 7.50 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

HAMILTON ET TORONTO.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express des voyageurs quittant Hamilton et Toronto respectivement à 9.45 a.m. et 6.45 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs, aux soins des employés de la compagnie, sont aussi expédiés une fois par jour aller et retour, par le train mixte des voyageurs quittant Toronto et Hamilton respectivement à 3.30 p.m. et 7.25 p.m.

GUELPH ET HARRISBURG.

Deux services journaliers, aller et retour, par les trains mixtes partant de Guelph à 7.30 a.m. et 4.20 p.m., et de Harrisburg à 10.05 a.m. et 6.50 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

CHEMIN DE FER DE BUFFALO ET DU LAC HURON.

Un service journalier, aller et retour, par le train de voyageurs quittant Buffalo et Goderich respectivement à 6 a.m. et 9 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés chaque jour, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, entre Fort Érié et Wainfleet.

CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.

Des sacs sont expédiés une fois par jour, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, par les trains qui partent de London et Port Stanley à 7 a.m. et 5.15 p.m. respectivement.

CHEMIN DE FER DE WELLAND.

Un service journalier, aller et retour, par le train de voyageurs quittant Ste. Catherines et Port Colborne à 9.20 a.m. et 11.15 a.m. respectivement, avec char-poste et employé de la poste.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Un service journalier, aller et retour, par les trains de voyageurs quittant Toronto et Collingwood respectivement à 8 a.m. et 3 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés une fois par jour, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, par les trains qui partent de Toronto et Collingwood respectivement à 3.40 p.m. et 6 a.m.

CHEMIN DE FER DE PORT HOPE ET LINDSAY.

Des sacs sont expédiés, aux soins des employés de la compagnie, une fois par jour, aller et retour, par les trains qui partent de Port Hope et Lindsay respectivement à 3 p.m. et 9.40 a.m.

EMBRANCHEMENT DE PETERBOROUGH.

Des sacs sont expédiés, aux soins des employés de la compagnie, une fois par jour, aller et retour, par les trains quittant Port Hope et Peterborough respectivement à 10.15 a.m. et 3.30 p.m.

CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET OTTAWA.

Un service journalier, aller et retour, par les trains de voyageurs quittant Brockville et Arnprior respectivement à 7 a.m. et 12.10 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

EMBRANCHEMENT DE PERTH ET DE SMITH'S FALLS.

Des sacs, aux soins des employés de la compagnie, sont expédiés une fois par jour, aller et retour.

CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET PRESCOTT.

Un service journalier, aller et retour, par les trains de voyageurs quittant Prescott et Ottawa respectivement à 1.30 p.m. et 8 a.m., avec char-poste et employé de la poste. Des sacs aux soins des employés de la compagnie, sont aussi expédiés chaque jour, aller et retour, par les trains quittant Prescott à 7 a.m. et Ottawa à 12.30 p.m. respectivement.

CHEMIN DE FER DE SHEFFORD.

Un service journalier, aller et retour, par le train de voyageurs quittant Waterloo et St. Jean respectivement à 6 a.m. et 5 p.m., avec char-poste et employé de la poste ?

569. Pouvez-vous fournir des états du poids des malles sur chacun des chemins de fer employés par le département des postes.

J'ai fait dresser cet état avec autant de soin que le temps l'a permis ; le voici :

ETAT indiquant la moyenne journalière du poids des malles expédiées sur les différents chemins de fer du Canada.

CHEMIN DE FER.	Longueur de la ligne ou section.	Moyenne journalière du poids des malles sur toute la longueur de la ligne y compris le poids des sacs.
GRAND TRONC.		
Québec et Rivière-du-Loup.....	126	350
Québec et Richmond.....	96	1500
Montréal et Richmond.....	76	1900
Richmond et frontière.....	55	300
Trois-Rivières et Arthabaska.....	35	100
Montréal et Kingston.....	172	2200
Kingston et Toronto.....	161	2400
Toronto et Stratford.....	88	1000
Stratford et London.....	32	360
Ste. Marie et Sarnia.....	70	150
MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.		
Montréal et St. Jean.....	26	900
St. Jean et Rouse's Point.....	23	130
Montréal et Hemmingford.....	40	90
JONCTION DE VERMONT.		
CHEMIN DE FER SHEFFORD.....	43	120
PRESCOTT ET OTTAWA.....	53	450
BROCKVILLE ET OTTAWA.....	69	600
Embranchement de Perth.....	12	.....
PORT HOPE, LINDSAY ET PETERBORO'.....	56	215
CHEMIN DE FER DU NORD		
Toronto et Collingwood.....	94	500
GRAND OCCIDENTAL.		
Toronto et Hamilton.....	39	2000
Pont Suspendu et Windsor.....	229	1600
Guelph et Hartisburg.....	28	300
London et Sarnia.....	51	250
Komoka et Sarnia.....	51	250
BUFFALO, BRANTFORD ET GODERICH.....	160	300
WELLAND.....	25	100
LONDON ET PORT STANLEY.....	24	200

Département des postes, le 11 mars 1865,

W. H. GRIFFIN,
D. M. G. P.

570. Par quelle route passaient les malles de Montréal à destination de New-York avant l'ouverture de la jonction centrale de Vermont ?

Par le chemin de Montréal et Champlain, de Montréal à St. Jean et Rouse's Point.

571. Par quelle route passe aujourd'hui la malle entre New-York et Montréal ?

De Montréal à St. Jean, distance d'environ 27 milles, sur le chemin de Montréal et Champlain, et de St. Jean par la jonction centrale de Vermont jusqu'à St. Armand, distance d'environ 22 milles.

572. A quelles conditions les malles étaient-elles transportées sur le chemin de Montréal et Champlain, tant que cette route a servi de communication avec New-York ?

En vertu d'arrangements qui ont existé pendant 28 ans et n'ont jamais été le sujet de la moindre contestation.

573. A quelles conditions la malle est-elle actuellement transportée de Montréal à New-York ?

De Montréal à St. Jean la malle est transportée aux conditions de l'ancien arrangement ; de St. Jean à St. Armand il n'y a point d'arrangement spécial, mais nous supposons que le service sera payé aux conditions de l'arrêt en conseil de septembre 1858, à moins qu'on ne fasse un arrangement spécial.

574. Depuis le changement dont vous avez parlé le chemin de Montréal et Champlain, de St. Jean à Rouse's Point, est devenu une ligne purement locale ?

A-peu-près ; toutefois les malles à destination de certaines parties des Etats-Unis, pour Plattsbourg et Ogdensbourg par exemple, sont encore expédiées par cette ligne, mais la plus grande partie des malles du Bas-Canada, à destination des Etats-Unis est expédiée par St. Jean et St. Armand.

575. Le chemin de Montréal et Hemmingford n'a toujours été qu'une ligne locale ?

Oui.

PAR M. BRYDGES :—

576. Cet état du poids des malles donne, je suppose, une moyenne du poids ordinairement transporté ?

Oui.

577. Il comprend, je suppose, toutes malles, locales, à parcours total, Anglaises, etc., qui sont expédiées par chemin de fer ?

Oui, toutes les malles expédiées par les trains réguliers.

578. La ligne de Montréal et Champlain, de St. Lambert à Rouse's Point, est en opération depuis 10 à 11 ans, je crois ?

Depuis un peu plus de 14 ans.

579. Sur cette ligne les malles n'ont jamais été transportées dans un char de distribution, si ce n'est depuis deux ou trois semaines, n'est-il pas vrai ?

Je ne me rappelle pas qu'elles aient jamais été transportées dans un char de distribution.

580. Et, en général, les malles ont été transportées dans le char ordinaire à bagage, sans employé de la poste ?

Oui, généralement.

581. Avant l'ouverture du Pont Victoria la poste recevait et distribuait les malles à St. Lambert, n'est-il pas vrai ?

Je crois que oui.

582. Le département des postes employait les trains ordinaires de la compagnie, et ne requérait jamais de trains spéciaux non plus que d'heures spéciales ?

Oui, jamais il n'a demandé qu'on modifiât les heures du chemin de fer.

583. Voulez-vous me dire le poids des malles transportées sur la ligne de Montréal et de Champlain comparé au poids des malles expédiées sur la partie la plus fréquentée du Grand Tronc ?

Un peu plus d'un tiers c'est-à-dire 900 lbs. sur la ligne de Champlain, et 2400 sur certaines parties du Grand Tronc.

584. Quand avez-vous payé la dernière fois la ligne de Champlain entre Montréal et Rouse's Point ?

Je ne saurais le dire exactement, mais je suppose que la compagnie a été payée jusqu'au 31 décembre dernier, car elle est dans l'habitude de présenter ses comptes tous les trimestres.

585. Voulez-vous me dire le montant payé par le département des postes pour le transport des malles entre Montréal et Rouse's Point?

Je n'ai pas ici de copie du dernier compte, mais je pourrais me le procurer facilement.

586. Je crois que voici ce compte, il se monte à \$1254 par trimestre?

LE DÉPARTEMENT DES POSTES,

A la compagnie du Chemin de Fer de Montréal et Champlain.

DT.

Pour service de la malle pendant le trimestre expirant le 30 septembre 1862, comme suit :

Pour transport des malles venant et à destination de Rouse's Point, du 1er juillet à ce jour, 6 voyages, aller et retour, chaque semaine, 158 voyages à \$3.50	558.00
Transport des malles des cantons venant et à destination de St. Jean durant la même période, 158 voyages à \$1.00	158.00
Transport des malles locales et à destinations plus éloignées de St. Jean à Rouse's Point, un trimestre à \$500 par année.....	125.00
Transport des malles de Laprairie, du 1er juillet à ce jour, 158 voyages à \$1.00 par voyage	158.00
Transport des malles anglaises, départ, par trains réguliers, 14 et 28 juillet, 11 et 25 août, 9 et 23 septembre; 6 voyages à \$20 par voyage.....	120.00
Transport des malles anglaises, arrivées, par trains réguliers, 3, 17 et 29 juillet, 13 et 28 août, 12 et 24 septembre; 7 voyages à \$20 par voyage.	140.00
	<hr/>
	\$1,254.00

Distance 44 milles, par mille.....\$114

Montréal, 30 septembre, 1862.

☞ Pas de char de distribution, mais les sacs de la malle sont transportés dans le char ordinaire à bagages deux fois par jour, aller et retour.

Je ne doute pas que ce soit là une copie exacte du compte.

587. Ainsi, d'après le tarif indiqué par ce compte, le département des postes paierait \$114 par mille et par année, à la ligne entre Montréal et Rouse's Point, pour le transport des malles dans le char ordinaire à bagages et sans employé de la poste?

Le prix n'a pas été calculé par mille, et j'ignore quel en serait le chiffre. Le compte est un total de frais pour services faits séparément à différentes reprises, y compris une forte indemnité pour la peine et le risque que la compagnie de chemin de fer s'est imposés en se chargeant du soin et de la distribution des malles sans que le département des postes eût à employer d'agents.

588. Sans discuter le principe d'après lequel les paiements sont faits à la compagnie, voulez-vous me dire combien le montant payé par année pour le transport des malles donne par mille de parcours?

Les comptes seuls expliquent ce point; ils varient chaque trimestre, et ne sont point dressés d'après un tarif par mille.

589. Mais la réponse à l'avant-dernière question est en opposition directe avec la théorie et la pratique du département des postes en Angleterre, dont les règlements prescrivent que les sacs de la malle transportés par les trains ordinaires, aux soins des employés de la compagnie, doivent payer beaucoup moins que les malles transportées dans des chars de distribution aux soins d'employés de la poste?

Je ne crois pas. Il faut bien se rappeler qu'il s'agit ici d'un arrangement spécial fait alors qu'il n'y avait, dans le pays, que ce chemin de fer de cette espèce, et cet arrangement n'implique en rien l'intention du département sur la question générale du paiement du service postal.

590. Le département des postes a toujours été satisfait des prix demandés par cette ligne, et les a toujours soldés régulièrement, n'est-il pas vrai?

Le montant en question était si minime que le département n'a pas cru devoir modifier un arrangement d'ancienne date. De plus le chemin de Montréal et de Champlain n'est pas compris dans l'acte général des chemins de fer.

591. Mais, dans d'autres cas le département des postes n'a-t-il pas refusé de se conformer à des arrangements presque aussi anciens que celui-là ?

Je ne sache pas que le département ait jamais tenté de se soustraire à ses engagements.

592. M. Cameron, maître-général des postes, n'a-t-il pas déclaré sous serment qu'il passa contrat avec la compagnie du Grand Tronc, au mois d'août 1853, pour \$110 par mille, contrat qui, actuellement, n'a pas encore été mis à exécution ?

La compagnie du Grand Tronc n'a jamais prétendu qu'un contrat avait été passé ; elle prétendrait seulement avoir donné avis au maître-général des postes qu'elle était prête à passer contrat pour \$110 par mille. La première fois que cette question fut soulevée M. Cameron ne voulut pas prendre la responsabilité, qu'il prend maintenant, de dire qu'il avait passé pareil contrat, et les témoignages qu'on put se procurer à l'époque tendaient à prouver que le contrat n'avait pas été passé.

593. Vous vous rappelez la question 336 posée dans les termes suivants à M. Cameron : " En dehors de l'action de M. Morris dans cette affaire, aviez-vous personnellement, et en votre qualité de maître-général des postes, l'intention de donner votre consentement de manière à engager le gouvernement ? " A quoi M. Cameron répondit : " Oui, certainement ? "

Oui, je me rappelle tout cela.

594. L'officier responsable du gouvernement ne déclarait-il pas ainsi, sous serment, qu'il avait conclu cet arrangement ?

Oui, mais cette déclaration n'est nullement conforme à ce que M. Cameron disait, en 1855, la première fois que cette question fut soulevée.

595. L'arrangement avec la compagnie de Champlain, pour le transport des malles entre Montréal et Rouse's Point, fut-il fait par contrat ou simplement par lettres ?

Je ne pense pas qu'il fût en forme de contrat, je ne sais pas au juste comment il fut conclu.

596. Ce n'était donc pas un arrangement aussi formel que celui que le maître-général des postes, d'après sa déclaration sous serment, avait passé avec la compagnie du Grand Tronc ?

Il était beaucoup plus formel puisqu'il ne laissait aucun doute.

597. L'arrêt en conseil de septembre 1858, s'appliquait-il à quelque chemin de fer en particulier ou à toutes les lignes ferrées de la province ?

Il fut adressé au département à titre d'instruction qui devait le diriger dans ses paiements à toutes les lignes comprises dans l'acte général des chemins de fer, le prix à payer à ces différentes lignes, pour service postal, devant être réglé par le gouverneur en conseil.

598. Voulez-vous dire que le gouverneur en conseil n'a pas le droit de fixer le tarif de la ligne de Champlain ?

Je ne crois pas, si ce n'est depuis une époque récente, car il n'y a que deux ou trois ans que cette ligne est comprise dans l'acte général des chemins de fer.

599. Par les états que vous avez soumis du poids des malles transportées par le Central de New-York, je vois que le poids des malles de distribution est le même tous les jours, tandis que tous les autres poids varient chaque jour et à chaque train. Pouvez-vous expliquer cette anomalie ?

Les poids sont fournis par le département des postes Américain qui a cru devoir les fixer ainsi. Je comprends fort bien qu'on a mieux aimé prendre une moyenne que de peser des malles qui varient de poids tous les cinq ou six milles ce qui aurait été une opération très-fastidieuse.

600. N'avez-vous pas dit que le poids moyen des malles, sur le Central de New-York par les trains à parcours total, est d'environ sept tonneaux et demi par jour, que la quantité expédiée par les chars de distribution n'est que d'un cinquième de tonneau, et que les \$200 par mille payées au Central de New-York ont été accordées surtout en considération du poids des malles expédiées par les trains à parcours total ?

Les \$200 par mille sont payées pour tout le service, mais comme dans toutes les questions de ce genre, on doit assigner la plus forte portion de la somme payée à la partie la plus importante du service, qui est celui des malles à parcours total.

601. Vous savez que le Central de New-York expédie ses trains à parcours total avec les malles par la ligne directe d'Albany à Buffalo ?

Je le crois bien, si la compagnie expédie assez de trains pour les besoins de la poste.

602. Il s'en suit donc, incontestablement, que les trains à parcours total suivent la ligne directe qui est la plus courte ?

Je n'en doute pas.

603. Vous savez qu'en outre de la ligne directe entre Syracuse et Rochester, il y a un embranchement qui a environ 30 milles de plus que la ligne directe ?

Je crois que oui.

604. D'après l'état de choses mentionné, cet embranchement ne sert à transporter aucune portion des sept tonneaux et demi de malles expédiées par le Central de New-York, et pour lesquelles cette compagnie reçoit \$200 par mille, mais que le dit embranchement ne transporte que les malles locales entre les deux cités ?

Non. Mais d'après les rapports de la compagnie du Central de New-York, bien que les malles à parcours total soient expédiées par la route directe, le département des postes Américain est convenu que le parcours sera calculé et payé comme si les malles étaient expédiées par la route la plus longue que vous avez mentionnée.

605. Votre réponse à la dernière question est inexacte. Veuillez consulter le rapport du maître-général des postes des Etats-Unis pour 1862; vous y verrez un paiement de \$200 par mille au Central de New-York d'Albany à Buffalo, 298 milles, et aussi un paiement de \$150 par mille pour les 104 milles d'embranchement entre Syracuse et Rochester, enfin un autre paiement de \$150 par mille pour 76 milles du Central entre Rochester et les Chûtes de Niagara;—veuillez nous dire maintenant si vous avez indiqué les paiements d'une manière exacte ?

Il peut y avoir des services additionnels faits et payés séparément; mes renseignements et mes réponses n'ont trait qu'au service et au paiement sur la ligne principale du chemin de fer Central de New-York. Je dirai plus, c'est que, en disant que le parcours était calculé sur la ligne la plus longue, je présumais que cette ligne était celle dont vous avez parlé, mais, sur ce point, je puis être dans l'erreur.

M. Griffin est examiné de nouveau.—17 mars 1865.

PAR M. BRYDGES :—

606. N'avez-vous pas dit hier que le chemin de Montréal et Champlain n'était pas dans les mêmes conditions que les autres lignes ferrées, les dispositions de l'acte général ne s'appliquant pas à cette ligne, et que par suite l'arrangement avec le département des postes était tout spécial, et en dehors du contrôle du gouverneur en conseil ?

Cette ligne n'était pas censée être sous le contrôle du gouverneur en conseil dans l'exercice d'aucun pouvoir conféré au gouverneur en conseil par l'acte général des chemins de fer, qui n'était applicable qu'aux lignes incorporées après la date de cet acte ou légalement soumises à ses dispositions.

607. Le département des postes ne savait donc pas que le 24 juillet 1850, avant l'ouverture de la ligne Champlain de St. Lambert à Rouse's Point, dans l'acte autorisant l'achèvement de cette ligne, était insérée la clause ordinaire donnant au gouverneur en conseil les mêmes pouvoirs qu'à l'égard des autres compagnies ?

Comme à cette époque il n'y avait presque point d'autres chemins de fer en opération, le département ne donnait point une attention particulière aux actes de chemins de fer, et l'acte en question passa inaperçu.

608. Ainsi le paiement du service postal à la ligne de Champlain n'a jamais présenté aucune circonstance exceptionnelle ?

Oui, quelquefois, au point de vue du département; mais il paraît que nous nous sommes trompés.

609. Relativement au poids des malles transportées sur les lignes américaines, vous avez produit un état des poids transportés sur un certain nombre de chemins des Etats-

Unis ; et, si je vous ai bien compris, vous croyez que le paiement du service postal est basé, en grande partie, sur le poids des malles expédiées ?

En thèse générale, le paiement est sans doute basé sur le montant du service fait par les chemins de fer pour le département des postes des Etats-Unis, calculé d'après le poids des malles expédiées, la rapidité et la fréquence des trains et autres détails de service, mais il y a très-probablement beaucoup d'exceptions à la règle générale.

610. Ainsi, d'après vous, le poids étant l'item principal, les tarifs sur les différentes lignes devraient être en proportion des poids indiqués dans votre tableau ?

Non, le tarif dépend de tant de considérations qui affectent les relations du département des postes et des chemins de fer, que je ne pense point cette prétention exacte. Je n'ai point produit le tableau des poids pour établir cette base de paiement.

611. Alors ce tableau des poids n'a aucun rapport à la question qui occupe actuellement les commissaires ?

Je l'ai produit à l'instance des commissaires.

612. Mais on a beaucoup parlé du poids des malles transportées par chemin de fer, et je désirerais savoir si vous considérez le poids comme élément de calcul, ou si vous n'en tenez pas compte ?

Comme la fréquence et la rapidité des trains, le poids des malles transportées est un élément important du service ; mais je ne saurais définir exactement la valeur proportionnelle de chacun de ces éléments.

613. Ainsi, en vous basant sur vos réponses, et connaissant la position des chemins de fer du Michigan Central et du Michigan Sud, qui aboutissent tous les deux à Chicago et se font une concurrence serrée, vous considéreriez le poids des malles comme l'élément principal pour arriver à un choix entre ces deux lignes ?

Je ne puis fournir que des données générales en ce qui concerne les relations entre les chemins de fer et la poste aux Etats-Unis ; j'ai exprimé, devant la commission, mes vues au sujet de ces relations, et produit un certificat du département des postes Américain ; attestant que ces vues sont justes ; mais, comme le déclare le département Américain, il y a tant d'exceptions à la règle générale, que je ne saurais me prononcer entre deux lignes américaines quelconques.

614. Je vois par votre tableau que le chemin de fer de Michigan Sud transporte près de 4½ tonneaux pesant de malles par jour, tandis que le chemin de Michigan Central en transporte un peu moins de deux tonneaux par jour,—de plus que le tarif par mille est le même pour ces deux lignes. Croyez-vous que ce fait soit à l'appui de la théorie que vous avez exposée aux commissaires connaissant surtout la position relative des deux lignes ?

Je n'ai voulu faire valoir devant les commissaires aucune théorie particulière, et je ne saurais dire pourquoi le département des postes des Etats-Unis a été obligé d'accorder le même tarif aux deux lignes que vous mentionnez si tel est le cas.

615. Connaissez-vous le poids des malles transportées par le Grand Tronc, sur la ligne de Portland, pour les Etats-Unis ?

Non, mais je pense qu'il est minime.

616. Je l'ai fait vérifier l'autre jour, et j'ai trouvé qu'il était de 1258 lbs. dont près des deux-tiers sont destinés à la ligne centrale du Maine, et ne font par conséquent que 28 milles sur le Grand Tronc entre Portland et Danville, ce qui laisse à peu près 400 lbs. pour les 130 milles qui restent et, pour ce service le gouvernement des Etats-Unis nous paie \$110 par mille. En présence de ces faits et sachant que le chemin du Michigan Sud reçoit \$150 par mille pour 4½ tonneaux pesant, n'est-il pas logique de conclure que le tarif est basé sur l'espace affecté au compartiment de la poste et non sur le poids des malles transportées ?

Si vous voulez avoir toute mon opinion, je vous dirai que le tarif du Grand Tronc entre Portland et la frontière, présente une de ces anomalies dont parle le maître-général des postes des Etats-Unis, et dans lesquelles le poids transporté est excessif en raison du service fait.

617. Je puis vous citer plusieurs autres cas ; par exemple, votre tableau des poids, le chemin de fer de Boston et Lowell transporte 1461 lbs., et reçoit \$153.84 par mille ; celui de Boston et Providence 1844 lbs., et reçoit \$144 par mille ; celui de Missouri Nord 1387 lbs., et reçoit \$150 par mille ; celui de l'Ohio et du Mississipi 2392 lbs., et reçoit \$225 par mille ; en outre il y a encore, d'après votre tableau, plusieurs autres cas qui tendent à démontrer que le Grand Tronc n'occupe point une position anormale ?

Vous avez sans doute raison, car le maître-général des postes des Etats-Unis se plaint d'un grand nombre d'anomalies dans les paiements qu'il a à faire, et il s'applique à établir l'uniformité.

618. En un mot les faits sont fournis jusqu'à ce jour par l'expérience, et ne sauraient se plier aux exigences des partisans des diverses théories ?

Nul doute que vous trouverez des cas exceptionnels de toutes sortes dans le long tableau des paiements faits par le département des postes des Etats-Unis aux compagnies de chemins de fer.

619. Mais le seul fait que 400 lbs. pesant de malles, sur la ligne de Portland, sont payées à \$110 par mille, ainsi que d'autres faits analogues comparés avec celui-ci que le poids le plus fort de votre tableau, (savoir onze tonneaux,) est payé à raison de \$300 par mille, ne prouvent-ils pas, jusqu'à l'évidence, que le poids n'est qu'une considération secondaire en vue de l'espace que la poste requiert pour le service journalier ?

Non, je ne crois pas qu'on puisse établir une juste comparaison entre deux chemins de fer américains pris ainsi au hasard.

620. J'ai pris votre tableau des poids et je l'ai comparé avec les paiements tels qu'indiqués dans le rapport du maître-général des postes. Avez-vous aucune raison de douter de son exactitude, et pouvez-vous dire que cette liste, basée sur vos propres déclarations, n'offre que les exceptions du système adopté par le département des postes aux Etats-Unis ?

ETAT indiquant le poids journalier des malles sur différents chemins de fer des Etats-Unis, et le prix payé pour le transport.

NOMS DES CHEMINS DE FER.	No. de lbs.	Coût annuel par mille.
		\$ cts.
Embranchement de Washington.....	22,304	300 00
New-Jersey	14,704	375 00
Rivière Hudson.....	11,658	225 00
Erié.....	11,306	200 00
Philadelphie, Wilmington et Baltimore.....	11,129	300 00
Michigan Sud à Indiana Nord.....	8,723	150 00
New-Haven à New-York.....	7,223	375 00
Pennsylvania Central.....	7,265	200 00
Northern Central.....	4,483	200 00
Cleveland et Tolédo.....	4,678	200 00
Boston et Worcester.....	3,636	306 66
Michigan Central.....	3,684	150 00
Chicago, Burlington et Quincy.....	2,656	100 00
North Western.....	2,561	100 00
Ohio et Mississippi.....	2,392	225 00
Embranchement du North Western.....	1,315 755	50 00
Rock-Island.....	1,571	100 00
Boston et Providence.....	1,844	144 00
Boston et Lowell.....	1,461	153 84
Eastern.....	2,208	154 14
Petit Miami.....	2,096	225 00
Cincinnati Air Line.....	1,349	50 00
Missouri Nord.....	1,387	150 00
Illinois Central.....	1,292	100 00
		150 00

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 00 150 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 00 200 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 ?

Ceci forme une partie du système d'expédition que le maître-général des postes demandait de vous, mais auquel vous ne vous êtes pas conformé, prétendant plus tard, que la demande n'était pas assez formelle.

627. N'avez-vous pas, d'après les ordres du maître-général des postes, chef de votre département, demandé un train de nuit à l'ouest de Toronto par votre lettre du 11 décembre 1862 ?

La lettre explique ma demande, de plus je crois avoir expliqué cette question dans ma dernière réponse.

628. Est-ce à dire que le département des postes a modifié l'ensemble du service qu'il requiert du Grand Tronc dans l'intervalle de la date de votre lettre, 11 décembre 1862, au mois de février 1863, époque à laquelle on commença à expédier un train de nuit de Toronto ?

Au mois de décembre 1862 le maître-général des postes avait inclu, dans une demande générale, celle d'un train de nuit ; or vous refusâtes l'ensemble de cette demande, et l'affaire en resta là. Autant que je me rappelle, le département ignorait que vos arrangements du mois de février 1863, comprenaient un train de nuit demandé au mois de décembre précédent. Règle générale, le choix des trains est laissé aux inspecteurs locaux, sujet à mon approbation au nom du maître-général des postes.

629. Ainsi vous n'attachez aucune importance à la continuité dans l'expédition des malles ?

Certainement oui, quand la continuité est nécessaire.

630. Vous montrâtes votre lettre du 11 décembre 1862 à M. Macdonald alors premier-ministre ?

M. Macdonald me demanda vers cette époque où nous en étions avec les chemins de fer, et je crus devoir lui faire part, en sa qualité de premier-ministre, de mon opinion au sujet de ma lettre du 11 décembre 1862, et de plusieurs lettres antérieures dans le même sens ; je lui déclarai qu'à mon avis le département était dans l'erreur en adressant au Grand Tronc de pareilles lettres qui étaient tout-à-fait contraires au système jusqu'alors suivi. M. Macdonald sembla partager mes vues, et m'assura qu'il parlerait à M. Foley, alors maître-général des postes, pour arrêter dorénavant pareille correspondance.

PAR M. SWINYARD :—

631. Auriez-vous la bonté de me dire à quelles dates correspond l'état du poids des malles expédiées par les chemins de fer Canadiens que vous avez produit hier ?

A la fin de ce mois-ci ou au commencement du mois dernier.

632. C'était à l'époque où le système des passeports était en vigueur, et le nombre des trains sur le Grand Occidental était alors considérablement réduit ?

En ce qui concerne le Grand Occidental, cet état fut dressé à la hâte, et les chiffres sont un peu trop fort. J'ai reçu hier soir des renseignements qui me permettront de le corriger, ce que je ferai avec grand plaisir.

633. La malle du Grand Occidental est la seule établissant correspondance entre les États de l'ouest et le Canada ?

Oui, en pratique.

634. N'est-ce pas la malle la plus lourde entre le Canada et les États-Unis ?

Je crois que oui.

635. N'est-ce pas aussi la malle la plus lourde du Canada ?

Je ne crois pas. Le poids moyen des malles est plus fort sur le Grand Tronc que sur le Grand Occidental.

636. En ce qui concerne les sacs de la malle expédiés sur le chemin de fer de Champlain aux soins des employés de la compagnie, et pour le transport desquels on paie \$114 depuis plusieurs années, il semblerait, d'après votre réponse d'hier, que ce service doit être plus payé que celui des chars-poste ?

J'ai expliqué que les paiements faits à cette compagnie ne sont point fixés d'après un tarif par mille, et sont d'une nature tout exceptionnelle ; ils comprennent, par exemple, le transport des malles du bureau de poste à la station à Laprairie et à St. Jean ; il est possible que cette compagnie soit trop payée ; mais, si tel est le cas, on prendra des mesures pour redresser cette anomalie.

637. Ainsi vous ne sauriez indiquer la valeur relative du service par chars-poste, et de celui qui est fait par les employés de la compagnie ?

La valeur du service par chars-poste dépend surtout de la portion de char occupée et de la rapidité du train, tandis que l'autre service dépend d'une variété d'incidents qui ne permettent pas d'établir la comparaison que vous demandez.

638. Le service postal fait sur le Grand Occidental par les employés de la compagnie n'est-il pas important et avantageux ?

Oui.

639. Plus important que sur aucun autre chemin de fer Canadien ?

Plus important, au moins, comme service secondaire, que sur aucun autre chemin de fer Canadien.

(M. Griffin produit les documents suivants) :

"COPIE du compte de la ligne de Montréal et Champlain, pour le trimestre de septembre 1864, (dernier compte réglé.)"

LE DÉPARTEMENT DES POSTES.

A LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC,

(District de Montréal et Champlain.)

Dt.

		\$	cts.	
Septembre 1864.	Pour service de la malle durant le trimestre expirant le 30 septembre 1864, comme suit :			
	Transport des malles américaines venant et à destination de Rouse's Point, du 1er juillet à ce jour, 6 voyages, aller et retour, chaque semaine, 158 voyages, à \$3.50.....	553		00
	Transport des malles des cantons venant et à destination de St. Jean, durant la même période, 158 voyages, à \$1.00.....	158		00
	Transport des malles locales et à destinations plus éloignées de St. Jean et à Rouse's Point, un trimestre, à \$500 par année.	125		00
	Transport des malles de Laprairie, du 1er juillet à ce jour, 158 voyages, à \$1.00.....	158		00
	Transport des malles entre Montréal et la frontière <i>via</i> Lachine et Caughnawaga, du 1er juillet à ce jour, 79 jours, à \$3.50 par jour.....	276		50
	Transport des malles anglaises, départ, par trains réguliers, 5, 12, 19 et 26 juillet, 2, 9, 16, 23 et 30 août, 6, 13, 20 et 27 septembre, 13 voyages, à \$20 par voyage.....	260		00
	Transport des malles anglaises, arrivées, par trains réguliers, 3, 8, 14, 22 et 27 juillet, 6, 12, 19 et 25 août, 2, 7, 17 et 22 septembre, 13 voyages, à \$20 par voyage.....	260		00
		\$1790	50	

Montréal, le 22 octobre 1864.

(Signé,)

T. B. HAWSON.

Copie du reçu :—

Pour le trimestre expirant le 30 septembre 1864.

\$1790.50,

No.

Bon No. 522.

D. des P.

1864.

REÇU DU MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES du Canada la somme de mille sept cent quatre-vingt-dix piastres et cinquante centins, pour service postal sur la ligne de Montréal et Champlain, durant le trimestre ci-dessus.

Témoins :

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Par J. TAYLOR,

NOTA.—Les comptes des marchands et fournisseurs, pour articles fournis au département, doivent être faits en détail, signés et annexés au reçu.

TARIF d'après lequel le Chemin de Fer de Champlain et du St. Laurent a été payé depuis de longues années.

	No. de voyage par semaine.	Tarif par année et par voyage.	Milles.
Montréal, St. Jean et Rouse's Point... ..	6	\$ cts. 3 50 voy.simple	50
Venant et à destination de St. Jean, avec les malles des cantons.....	do	1 00 do	
Montréal, St. Jean et Rouse's Point, malles locales	do	500 00 par année.	
Malles de Laprairie.....	do	1 00 voy.simple	1er juillet
Montréal, frontière et Hemmingford.....	do	3 50 par jour.	1857.
Malles anglaises; Montréal et Rouse's Point..	do	{ 20 00 par voy.des trains régul. 40 00 par voy.des trains spéciaux.	

M. Brunel est examiné de nouveau.

PAR LE PRÉSIDENT :—

640. Pensez-vous qu'on devrait faire une déduction, sur le montant payé aux chemins de fer par la poste, en raison de la continuité du service ?

Cela dépend du principe sur lequel le tarif est calculé. Si le tarif est fixé d'après le même principe qui règle celui des voyageurs je pense qu'il devrait y avoir une réduction, parce qu'il est évident, selon moi, qu'un service permanent peut être fait par le chemin de fer à moins de frais qu'un service accidentel, et qu'un trafic qui se fait également dans une direction ou dans l'autre doit avoir la préférence sur celui, par exemple, dont les 80/100 se font à l'est et les 20/100 à l'ouest. Avec un service continu tout le matériel peut être régulièrement utilisé, et le nombre d'employés ainsi que le matériel peuvent être proportionnés au service. Mais quand le service est irrégulier il faut prendre des chars aux différentes stations, on ne sait jamais quelle quantité de marchandises on aura à transporter, il faut faire les frais d'un train complet sur tout le parcours de la ligne, avoir toujours le personnel maximum, la proportion du poids du matériel à celle du poids transporté augmente, et le train ne transporte, sur le parcours total que le tiers de sa capacité. Ces considérations me portent à croire qu'une charge constante peut être transportée à moins de frais qu'une charge variable.

641. Croyez-vous qu'on devrait faire une déduction à raison des frais inhérents au fret ordinaire tels que registres, emmagasinage, etc., dont les malles des chars poste sont exemptes ?

D'après le principe émis au commencement de ma dernière réponse je crois que les compagnies ont, pour le trafic ordinaire, des frais qui n'existent pas pour le transport des malles, telles que frais de bureau et papeterie, agent et commis, main d'œuvre pour charger et décharger. Je me suis assuré d'après les rapports de l'ingénieur de l'État de New-York, pour 1862, que sur le Central de New-York ces frais sont de 5.42 centins par mille pour le service des voyageurs, et de 14.88 centins par mille pour le transport des marchandises. Dans le même rapport je trouve que sur le chemin de l'Érié ces frais sont de 8.06 centins par mil et pour le service des voyageurs, et de 14.51 centins par mille pour le transport des marchandises.

642. Pouvez-vous nous fournir les détails des calculs sur lesquels est basée votre dernière réponse ?

Dans le rapport de l'ingénieur de l'Etat de New-York sur les statistiques des chemins de fer (documents de l'assemblée, No. 100, 1862, p. 154) au sujet du Central de New-York, je trouve les frais suivants :

	Service des voyageurs.	Transport de ^s marchandises.
Frais de bureau et papeterie.....	\$11,538.41	8,979.41
Agents et commis.....	88,737.60	154,396.55
Mains-d'œuvre pour charger et décharger.....	.....	242,414.36
	<u>\$100,276.01</u>	<u>405,790.65</u>

Le parcours des trains de voyageurs a été de = 1,850,056 milles, celui des trains de marchandises de = 2,727,730. En divisant ces frais par les chiffres, des parcours on obtient pour les frais par mille..... centins. centins.
5.42 14.88

Dans les rapports du chemin de l'Erié contenus dans le même document (page 179) les items correspondants sont :—

	Service des voyageurs.	Transport des marchandises.
Frais de bureau et papeterie.....	\$13,639.55	20,459.28
Agents et commis.....	87,649.99	131,474.94
Mains-d'œuvre pour charger et décharger.....	.....	219,965.52
	<u>\$101,239.54</u>	<u>371,899.74</u>

Le parcours des trains de voyageurs = 1,255,379 milles, celui des trains de marchandises = 2,561,796. Divisant comme ci-dessus on obtient pour les frais par mille..... centins. centins.
8.06 14.51

643. Avez-vous calculé le montant qu'on pourrait déduire du subside payé par le département des postes pour les deux raisons sus-mentionnées, savoir : la continuité du service et l'absence des frais inhérents au transport des marchandises ?

Je n'ai pas fait de calcul mais on peut dire à *prima* que ce montant est de 25 pour cent, en supposant que le montant dont il faudra déduire soit calculé d'après le tarif général.

644. C'est là toute la déduction qu'on pourrait faire ?

Oui, toujours dans les conditions ci-dessus. Mais je ne saurais dire si, d'après les calculs que j'ai faits pour déterminer le tarif postal, on devrait ou non opérer cette réduction.

645. Avez-vous calculé le montant qui devrait être payé par le département des postes, en vous basant sur le principe qui consiste à fixer, d'après le parcours, un tarif suffisant pour payer l'intérêt du capital ?

Oui. J'ai fait ce calcul pour le Grand Tronc en me basant sur les comptes semestriels publiés en décembre 1862. D'après ces comptes, les recettes surpassent les frais d'exploitation de \$519,747. D'après le rapport de la commission de 1861, le montant nécessaire pour payer l'intérêt semestriel du capital, mais l'aide du gouvernement et plus le loyer des lignes affermées, serait de \$1,310,942 en sorte que les recettes nettes devraient augmenter de \$791,195. Les recettes du semestre en question ont été, pour les trains de voyageurs, de \$737,499.50, et pour les trains de marchandises de \$1,393,193.50, formant un total de \$2,130,693. L'augmentation requise serait donc de 37 pour cent.

D'après le même rapport les distances parcourues sont comme suit :—

	Milles.
Trains de voyageurs (page 26).....	419,228
Trains mixtes.....	339,127
Trains de marchandises.....	964,252
Parcours total.....	<u>1,722,607</u>

Mais les recettes du service des voyageurs par trains mixtes sont comprises dans les recettes générales du service des voyageurs, et, avant de diviser les recettes par le parcours, il est nécessaire de répartir le parcours des trains de voyageurs et celui des trains de marchandises dans la proportion du nombre et du poids des chars, dans les trains mixtes, affectés respectivement aux voyageurs et aux marchandises. Cette répartition ne peut se faire qu'approximativement, toutefois, par la méthode suivante, elle sera assez précise :

D'après le rapport de la commission des chemins de fer, en 1861, le nombre moyen des chars dans les trains mixtes du Grand Tronc, était, en 1860, de 13.5. Supposons, faute de données plus récentes, que la proportion soit la même, et que les trains soient composés comme suit :

1 char pour la poste et les bagages, poids.....	lbs.	30,248
1 char à voyageurs.....		27,000
Poids total de la portion affectée aux voyageurs.....		lbs. 57,248
11.5 chars à marchandises		201,250
Poids total des trains.....		lbs. 258,490

La portion affectée au service des voyageurs est donc = .221 du poids total du train, et si nous ajoutons cette portion du parcours du train mixte au parcours du train de voyageurs, nous obtenons les chiffres suivants :

Parcours du train de voyageurs.....	419,228
Portion du parcours du train mixte.....	74,947
Parcours total pour le service des voyageurs.....	504,175
Ce qui laisse pour le service des colis....	1,218,432

Nous avons vu que les recettes provenant des trains de voyageurs étaient de \$737, 599.50, et qu'elles doivent augmenter de 37 pour cent pour payer l'intérêt du capital. Elles devraient donc se monter à \$1,010,374.31.

La somme ainsi déterminée divisée par le parcours, donne \$2.004 pour chiffres des recettes des trains de voyageurs par mille nécessaires pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt du capital.

On a vu que le parcours des trains de marchandises était, approximativement, de 1,218,432 milles, et il semblerait, d'après le rapport, que les recettes du transport des colis ont été de \$1,393,193.50 : cette somme augmentée de 37 pour cent donne : \$1,908,675.

La somme ainsi déterminée divisée par le parcours donne \$1,568 pour la recette des trains de marchandises nécessaire par mille pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt du capital.

D'après le rapport de la commission des chemins de fer en 1861, la moyenne des chars de voyageurs sur le Grand Tronc était, en 1860, de 4.16 (voir le tableau No. 15).

A cette époque les recettes provenant des trains de voyageurs n'étaient que de \$1.30 par mille, tandis que durant le semestre qui a fourni les données actuelles les recettes ont été de 146.4 centins.

Il n'est que juste de supposer que le *volume* des trains a augmenté en proportion, ce qui donnerait près de 5 chars par train, c'est-à-dire, moins que je n'aurais supposé d'après mes observations.

En prenant les poids moyens des chars dans le même rapport (page 130) nous pouvons supposer que les trains étaient composés comme suit :

1 char à bagages avec compartiment de la poste.....	lbs.	30,248
1 char à bagages.....		26,600
1 char de voyageurs, 2me classe.....		24,300
2 do do 1re classe.....		54,000
Poids total du train.....		lbs. 135,148

D'après le livre bleu soumis au parlement en 1863 et contenant des documents relatifs au Grand Tronc (page 48) le poids moyen du compartiment de la poste est de 10,682 lbs., c'est-à-dire, que le poids est équivalent aux .0789 du poids de tout le train.

Je n'ai aucunes données pour déterminer les recettes des trains mixtes, mais je crois qu'on peut supposer, en toute sûreté, qu'elles se rapprochent plus de celles des trains de voyageurs.

J'ai déjà indiqué la composition et le poids des trains mixtes; le poids du compartiment de la poste demeurant le même serait alors les .0413 du poids de tout le train.

D'après ces chiffres le tarif du service postal par les trains de voyageurs serait de 15.78 centins par mille ou \$98.78 par mille et par année pour un seul service, aller et retour.

Par les trains mixtes les chiffres analogues seraient: 6.47 centins et \$40.53.

Les calculs ci-dessus sont faits dans la supposition que le département des postes sera traité comme tout autre client de la compagnie.

646. Mais il faudra déduire de cette évaluation le montant indiqué dans votre réponse à la question 643?

Je suis porté à croire qu'on devrait faire une réduction sur le montant ci-dessus ainsi que celui obtenu par ma seconde série de calculs; mais non pas sur le montant obtenu par ma première série de calculs qui supposent une grande augmentation de parcours, et par suite une augmentation de capital pour l'achat du matériel nécessaire au trafic, de plus les frais qu'on ne peut attribuer directement au service postal ne sont pas compris dans le calcul des frais d'exploitation.

PAR M. SWINYARD:—

647. N'avez-vous pas dit que vous aviez été employé puis directeur du chemin de fer du Nord pendant environ trois ans? Vous avez, par conséquent, une certaine expérience?

Oui.

648. Avant d'être directeur du chemin du Nord aviez-vous été employé sur une autre ligne, et, dans ce cas, en quelle qualité?

J'ai été ingénieur-adjoint sur le chemin du Nord pendant sa construction; antérieurement à cette époque, je n'ai été employé sur aucun chemin de fer.

649. A quelle date avez-vous pris la direction du chemin du Nord?

Lors de son ouverture; je ne me rappelle pas exactement la date.

650. La ligne était-elle ouverte sur tout son parcours, ou seulement sur une partie? Seulement sur une partie.

651. La ligne a-t-elle été entièrement ouverte avant que vous quittiez le service de la compagnie?

Oui.

652. Je suppose que, de votre temps, on expédiait sur la ligne des trains de marchandises et de voyageurs, et que vous transportiez aussi du bétail?

Dès l'ouverture de la ligne, on expédiait des trains de marchandises et de voyageurs, mais je ne me rappelle pas qu'on ait jamais eu des trains entiers de bétail; il y a eu, sans doute, occasionnellement, dans les trains ordinaires de marchandises, des chars transportant du bétail.

653. Dans vos arrangements pour le transport des marchandises, vous suiviez, je suppose, une classification et un tarif?

Oui.

654. Votre expérience comme directeur de chemin de fer vous a-t-elle appris que cette classification soit nécessaire?

Oui.

655. Pourquoi?

Parce que le transport des diverses marchandises entraîne plus ou moins de risques, et plus ou moins de frais de manèment.

656. Certaines marchandises ne demandent-elles pas plus d'espace que d'autres?

Cela dépend de la manière dont on évalue le tonneau: soit d'après le poids, soit d'après le volume.

657. Comme directeur du chemin du Nord, avez-vous jamais suivi ce second système?

Je ne saurais répondre à cette question de mémoire, mais j'ai souvent songé à établir ce système, et j'ai même fait des règlements à cet égard.

658. Ainsi vous ne sauriez dire si vous avez employé ce système. Est-ce la règle générale, sur les chemins de fer, de faire payer les marchandises qui demandent un grand espace plus cher que les colis pesants ?

Oui, et cela revient à peu près à calculer d'après le volume.

659. Durant l'exercice de votre charge avez-vous jamais dressé une classification du trafic des chemins de fer ?

Quant je fus nommé, et avant l'ouverture de la ligne, je visitai les bureaux des principaux chemins de fer de New-York et des Etats du Nord ; je me mis au courant de leur classification et de leurs tarifs, et, d'après ces renseignements, je dressai une classification.

660. Les voyageurs, les chevaux, les bêtes à cornes et les moutons, ne sont pas compris dans la classification, et forment une catégorie à part, n'est-il pas vrai ?

Oui, et séparément.

661. Ne serait-il pas possible de les faire payer d'après le poids ?

Je ne pense pas.

662. Ne croyez-vous pas qu'on pût faire des calculs à cet égard ?

Les calculs les plus précis ne serviraient de rien en pratique.

663. Comme directeur de chemin de fer, recommanderiez-vous de peser chaque voyageur, chaque cheval et chaque tête de bétail ?

Une fois le principe des poids admis, il faudrait bien faire ce travail.

664. Alors ce système est impraticable ?

Je le crois.

665. Les malles royales, contenant toujours des lettres et papiers importants, n'ont-elles pas la préférence sur tout autre trafic ?

Elles sont considérées comme très importantes, et je crois que le département des postes charge toujours un messenger d'en avoir soin.

666. Le gouverneur en conseil a-t-il le droit d'exiger que les chemins de fer transportent les malles à telles ou telles conditions ?

Je n'en suis pas sûr, mais on me l'a dit.

667. Comme directeur de chemin de fer croiriez-vous être juste en mettant ce service important du transport de la malle dans la même catégorie, sous le rapport du tarif, que le transport des colis ordinaires ?

Si la malle est confiée aux soins d'un conducteur, ce qui enlève toute responsabilité à la compagnie, on peut la considérer comme colis ordinaire ; mais sinon la compagnie doit être indemnisée pour la responsabilité qu'elle assume.

668. Vous dites que les malles peuvent être considérées comme colis ordinaires ; est-ce que certaines compagnies transportent les colis ordinaires par les trains Express de voyageurs ?

Quelques-unes le font.

669. En règle générale ?

Oui, dans ce sens qu'on ajoute constamment aux trains Express des chars à marchandises chargés de produits agricoles.

670. Sur quel chemin de fer se pratique ce système ?

Sur le chemin du Nord. De plus, sur d'autres chemins de fer, j'ai vu des trains de marchandises reliés aux trains Express et, par conséquent, faisant le parcours à la vitesse de ces derniers.

671. Mais vous citez là des exceptions ?

Oui.

672. On peut mettre 60 voyageurs dans un char ordinaire ?

Oui, de 50 à 60.

673. C'est-à-dire environ 20 voyageurs pour le tiers du char ?

Oui, quand il est complet.

674. Ainsi donc les compagnies de chemins de fer affectent à la poste un espace qui pourrait contenir 20 voyageurs ?

J'ai basé tous mes calculs sur la supposition que le tiers d'un char à bagages est affecté à la poste, mais ce tiers ne représente point, à mon avis, la valeur de l'espace que les voyageurs ont le droit d'occuper avec la faculté d'expédier leurs bagages par un autre char.

675. Sur le Grand Occidental il y a 17 chars dont le tiers est affecté au service postal. Pensez-vous que si la compagnie ne transportait pas les malles elle pourrait retrancher dix de ces chars ?

Je n'ai pas une connaissance assez approfondie des affaires du Grand Occidental et de son matériel pour dire combien de chars il pourrait retrancher dans cette supposition, mais, en thèse générale, lorsqu'une compagnie cesse de faire un service elle peut se dispenser du matériel qu'elle employait à cet effet ou l'employer à d'autres fins.

676. Si, pendant que vous étiez directeur du chemin de fer du Nord, un marchand auquel vous faisiez payer sept centins, par tonneau et par mille, pour le transport de ses marchandises, était venu vous demander de réduire ce prix à deux centins, moyenne de vos recettes, d'après vos rapports, auriez-vous considéré sa demande comme raisonnable ?

Certainement non, et je n'ai jamais admis pareil principe dans mes calculs.

677. Je remarque que, dans une de vos réponses, vous avez dit que la moyenne des voyageurs sur le Grand Occidental, était de 16.489 par char. Avez-vous, pour obtenir ce chiffre, consulté les tableaux de la compagnie, vous êtes-vous assuré du nombre de trains expédiés chaque jour sur la ligne principale et sur les embranchements, puis divisé le nombre des voyageurs par celui des trains expédiés ?

Je n'ai pas procédé ainsi ; j'ai consulté le rapport des directeurs pour le semestre expirant le 31 juillet 1863 ; j'y ai vu que le nombre des voyageurs transportés par mille est de 19,763,787, et le nombre des chars expédiés, par mille, 1,198,700 ; divisant le premier nombre par le second, j'ai obtenu 16.489, chiffre moyen du nombre de voyageurs par char.

678. Alors vos chiffres sont basés sur le nombre de chars mis en mouvement, y compris les chars vides, ceux qui sont expédiés pour réparations, etc., etc. ?

Je ne saurais vous le dire, cela dépend de la manière dont le parcours est calculé dans le rapport. Mais je crois que, dans ce rapport, on ne compte que les chars expédiés pour trafic, de plus, un directeur de chemin de fer ne voudrait pas encombrer la ligne de chars inutiles.

679. Vous dites aussi que les trains de voyageurs, sur le Grand Occidental, se composent d'environ sept chars ;—ce chiffre est-il exact ?

Oui, 7.68.

680. Ne semble-t-il pas absurde de mettre sept chars par train avec la faible moyenne de 16 voyageurs par char ;—l'avez-vous jamais fait pendant votre direction ?

Je n'ai jamais été directeur d'une ligne faisant un trafic aussi considérable, mais, si je m'étais trouvé dans cette position, j'aurais tâché de réduire le poids du matériel en proportions du poids transporté.

Je n'aurais pu opérer cette réduction que dans le cas où le trafic aurait été constant. Mais tous les chars qu'on ramène vides, et ceux qui sont expédiés d'un bout à l'autre de la ligne pour réparations doivent être considérés comme faisant partie des frais d'exploitation, car les chars n'ont besoin de réparations que parce qu'ils ont été longtemps employés dans le trafic.

681. Vous avez fait vos calculs d'après les recettes et non d'après les frais d'exploitation, cela vous a conduit à augmenter le parcours, et en conséquence, à diminuer les recettes par mille ?

J'ai calculé les recettes par mille d'après le rapport ci-dessus mentionné qui donne 272,070 milles pour le parcours des trains de voyageurs, et 534,400 piastres pour les recettes des trains de voyageurs, non-comprises les malles locales, ce qui donne \$1.9642 pour recette des trains de voyageurs, par mille. Dans mes calculs j'ai supposé que la compagnie trouvait son compte à expédier un certain poids moyen de chars, pour le service du public, plus un autre poids pour le service de la poste ; j'ai aussi supposé que le public avait payé un montant indiqué dans les rapports de la compagnie ; et j'ai calculé le poids du matériel expédié pour le service postal au prix, par livre, que le public paie le service fait pour lui.

682. D'après vos calculs, il y aurait place, dans chaque train, pour 250 à 300 voyageurs, tandis que, dans l'état actuel des choses, il suffirait d'avoir de la place pour environ 86 voyageurs ?

On ne saurait déduire pareille conclusion de mes chiffres. J'ai calculé 3.288 chars de première classe dans chaque train, et 1.117 de seconde classe ; j'ai fixé à 55 la moyenne

du nombre de voyageurs par char, ce qui donnerait 242 par train. Mais, d'après le rapport cité plus haut, la moyenne actuelle des voyageurs est de 72.63.

683. Mais vous venez de dire que la moyenne du nombre de voyageurs, par char, était de 16.489, et, d'après les chiffres donnés dans votre réponse, le nombre de chars à voyageurs, première et seconde classe, est de 4.405 par train. Or, ces chars transportant environ 60 voyageurs sur le Grand Occidental, la moyenne serait ce que j'ai dit ?

A 60 voyageurs par char cela donnerait un total de 264.3 voyageurs.

684. Comme directeur de chemin de fer, auriez-vous toujours tant d'espace inutile sur chaque train ? Ne voyez-vous pas les résultats erronés auxquels conduisent de semblables calculs ?

Si les chiffres des rapports de la compagnie sont erronés, les conclusions que j'en tire doivent l'être aussi.—Ma réponse à la première partie de la question est la même que pour la question 680.

M. Shanly est examiné de nouveau,—18 mars 1865.

PAR M. BRYDGES :

685. Vous connaissez le Pont Victoria et vous savez ce qu'il a coûté ?

Oui, il a coûté environ \$7,000,000.

686. Est-il d'une grande importance pour la communication entre les deux rives du St. Laurent ?

D'une très-grande importance.

687. N'est-il pas aussi d'une grande importance pour le transport des malles ?

Oui, en ce qu'il assure la régularité. Autrefois la traverse du St. Laurent était très-difficile à deux époques de l'année, savoir : le commencement et la fin de l'hiver.

688. N'est-il pas vrai qu'aux époques que vous mentionnez toute communication de Montréal avec la rive sud était parfois suspendue pendant plusieurs jours ?

Oui, cela arrivait tous les ans.

689. Vous savez qu'en Angleterre il y a un pont appelé le pont de Menai, sur le chemin de fer de Chester et Holyhead ?

Oui.

690. Vous savez aussi que, en outre du subsidé postal, le gouvernement anglais paie une certaine somme pour les facilités de communications que fournit ce pont ?

Oui, mais je n'en connais pas le montant.

691. Pensez-vous qu'on devrait agir de la sorte dans le cas du Pont Victoria qui a coûté le double de celui de Menai ?

Je crois que ce ne serait que juste.

692. Vous connaissez le système général des chemins de fer aux États-Unis ?

Oui.

693. Que pensez-vous de l'influence du climat sur les frais d'exploitation du Grand Tronc (surtout à l'est de Kingston) comparés à ceux de tout autre chemin de fer des États ?

Je ne saurais faire la comparaison de mon idée, car je ne connais aucun chemin de fer sur lequel le climat soit un aussi grand obstacle que sur le Grand Tronc.

694. Et cet obstacle a pour effet d'augmenter les frais d'exploitation ?

Certainement ; le Grand Tronc est la ligne d'Amérique dont l'exploitation est la plus coûteuse.

695. Avez-vous connaissance qu'à une certaine époque les frais d'exploitation du Grand Tronc aient égalé les recettes, ou à peu près ?

Oui ; j'ignore si les frais ont jamais égalé les recettes, mais la différence a souvent été bien faible.

696. Mais si l'exploitation du chemin de fer ne rapporte rien, un calcul qui indique que la poste doit payer l'espace qu'elle occupe en raison des recettes nettes du train, aurait pour conséquence le transport *gratuit* des malles ?

Oui, certainement.

697. Ou, en d'autres termes, si les recettes brutes ne laissent aucun profit et si la poste paie l'espace qu'elle occupe en proportion de ces recettes, il s'en suit que la ligne transporte les malles sans profit c'est-à-dire au prix coûtant ?

Il me semble que cela est exact.

698. Pensez-vous que ce soit là une manière équitable de calculer le subside postal ?

Certainement non ; nulle compagnie de chemin de fer ne peut exister longtemps si elle ne fait pas de profit dans son exploitation.

699. Mais si de plus on demande une réduction en faveur de la poste parce que c'est un service constant ?

Alors la compagnie transportera les malles à perte.

700. Sur quel principe vous baseriez vous donc pour calculer le tarif d'une manière équitable ?

Je pense que tout dépendant de l'espace occupé sur le train par le compartiment de la poste.

701. Sans tenir compte du poids ?

Oui, sans doute. Peu importe à la compagnie que l'espace réservé soit occupé entièrement ou en partie.

702. Comme directeur du chemin de fer feriez-vous une réduction à un marchand qui chargerait tous les jours le tiers d'un char, aller et retour ?

Non, aucune.

703. Vous avez dit que deux centins et demi par mille formeraient un tarif raisonnable pour le transport de colis considérables à de longues distances ?

Oui, sur le Grand Tronc.

704. A petite vitesse ?

Oui, à celle des trains de marchandises.

705. Que faudra-t-il ajouter à ce tarif lorsque la vitesse sera celle des trains de voyageurs ?

Je ne crois pas qu'on puisse jamais expédier les trains de marchandises à la vitesse des trains de voyageurs ; mais les frais d'exploitation d'un train à 15 milles de vitesse sont moitié moindres que ceux d'un train à la vitesse de 25 milles à l'heure.

706. Si vous appliquiez le tarif des colis aux malles dans quelle catégorie de colis placeriez-vous ces dernières ?

Parmi les colis de première classe évalués d'après leur volume.

707. Par suite, d'après votre réponse précédente, les malles paieraient le double des colis de première classe ?

Non pas, car la responsabilité est plus grande pour les marchandises que pour les malles.

708. Vous voulez dire, je suppose, que le tarif devrait être calculé d'après l'espace occupé et non d'après le poids ?

Oui.

709. Quelle différence établissez-vous entre le transport des malles et le service de l'Express ?

Il y a une grande différence ; les affaires des compagnies d'Express augmentent graduellement, et les compagnies de chemins de fer en profitent. Les compagnies d'Express sont des agents utiles, quoique non-salariés, de la compagnie de chemin de fer ; elles augmentent le trafic de cette dernière et se contentent de l'espace qu'elle peut leur accorder. La poste est beaucoup plus exigeante, et la compagnie, d'après mon expérience sur le Grand Tronc, doit se conformer aux dispositions qu'elle prescrit.

710. Sur le Grand Tronc le service des trains de voyageurs n'a-t-il pas toujours été trop considérable en raison du petit nombre des voyageurs, et par suite des exigences de la poste ?

C'était ainsi de mon temps ; j'ignore l'état actuel des choses.

711. A quelles lignes des Etats-Unis compareriez-vous le Grand Tronc sous le rapport du service postal ?

Les grandes lignes font un service plus considérable que celui du Grand Tronc, et leur subside postal est de 10 à 18 centins par mille. Je crois que le contrat que j'ai fait avec les Etats-Unis pour la ligne de Portland s'appliquerait parfaitement au Grand Tronc. Il fixait le tarif à un peu plus de 13 centins par mille ; la fraction servant à couvrir

quelques frais de service local, consistant surtout dans le transport des malles du bureau de poste à la station, cette dernière distance étant limitée à un quart de mille.

712. D'après les calculs que vous avez faits, cela donne 16 centins par mille sur la portion de la ligne où il y a un service chaque jour ?

Oui, 16 centins par mille.

713. Le pont Victoria ne se trouve pas entre Portland et la frontière ?

Non.

714. Le département des postes des Etats-Unis s'est toujours contenté des trains de voyageurs expédiés par vous.

Oui, il n'a jamais demandé aucun changement.

PAR LE PRÉSIDENT :—

715. Vous avez dit qu'il est impossible d'expédier des trains de marchandises à la vitesse des trains de voyageurs ; à quoi attribuez-vous cette impossibilité ?

Je l'attribue aux inclinaisons et aux coudes qui se rencontrent sur la ligne ainsi qu'à la rigueur du climat. Pour ces deux raisons on s'exposerait à des accidents nombreux en essayant d'établir une vitesse uniforme.

716. Quel était le poids moyen des trains de marchandises lorsque vous étiez directeur ?

Environ 300 tonneaux.

717. Sur le chemin de Londres et du Nord-Ouest en Angleterre les trains de charbon, pesant 445 tonneaux, sont expédiés à une vitesse de 18 milles à l'heure, y compris les temps d'arrêt. Je suppose que, sauf les raisons mentionnées par vous, il serait facile d'expédier à cette vitesse les trains de 300 tonneaux du Grand Tronc ?

Je pense que ce serait difficile, car nos lignes ne sont pas aussi bien construites que celles d'Angleterre ; mais les inclinaisons et les coudes rendent cette tentative presque impossible.

718. Sur les lignes où les trains de marchandises sont expédiés à la même vitesse que les trains de voyageurs, les frais d'exploitation des uns ne sont-ils pas à ceux des autres en raison des poids ?

Je crois qu'on peut admettre cette proportion.

719. En pareil cas, si la vitesse du train de voyageurs était, par exemple, de dix milles à l'heure et que vous portiez cette vitesse à vingt milles, de combien cela augmenterait-il les frais d'exploitation ?

D'environ 50 pour cent.

720. Vous avez dit que le prix payé par le gouvernement des Etats-Unis à la compagnie du Grand Tronc, entre la frontière et Portland, n'est pas uniforme. Sur la portion entre la frontière et Paris Sud, le tarif est de 16 centins par mille pour un seul service, et, entre Paris Sud et Portland, de 10 centins pour un double service. La portion entre Paris Sud et Portland n'est-elle pas la plus importante au point de vue du service postal ?

Non, ou du moins la différence est insignifiante si ce n'est jusqu'à la jonction de Danville, à 27 milles de Portland, où nous portions une malle assez importante destinée aux chemins de fer de Kennebec et d'Androscoggan. C'est donc entre Portland et Danville que le service postal est le plus important pour les Etats-Unis.

721. La réduction sus-mentionnée, de 16 à 10 centins, est-elle donc raisonnable ?

Non, et nous ne l'aurions pas acceptée si la moyenne générale du subside n'eût pas été suffisante.

722. Quelle est la réduction qu'on pourrait faire lorsque la poste, au lieu d'un service simple, demande un service double ?

Aucune, à mon avis. Mais, lorsqu'il est possible de fournir à la poste un second service, je demanderais pour ce service un tiers de moins que si tout le transport était fait par un seul service.

PAR M. WICKSTEED :—

723. Si le second service était un service de nuit, feriez-vous encore la même réduction ?

Le Grand Tronc expédie des trains de nuit sur des portions de la ligne où le service des voyageurs n'en nécessiterait point; mais il est obligé de le faire pour la poste; cela devrait être pris en considération lorsqu'on déterminera le tarif. Je crois que le service doit inévitablement se faire par deux trains, aller et retour.

724. Vous parlez d'un contrat avec les Etats-Unis; est-ce un contrat en forme?

Je crois que c'est le contrat général des Etats-Unis dont les blancs sont remplis d'après le tarif.

725. Le document que M. Brydges vient de produire est-il une copie de ce contrat?

C'est possible; je n'en doute pas.

726. Les conditions de ce contrat ont-elles été fixées par vous, et le gouvernement des Etats-Unis les a-t-il toutes acceptées?

Les tarifs insérés au contrat ont été fixés à la suite d'une correspondance entre la compagnie et le gouvernement des Etats-Unis; ils sont moindres que la demande première de la compagnie.

727. Pensez-vous que ces tarifs étaient considérés comme raisonnables par les autorités des Etats-Unis, ou vous ont-elles fait une faveur en les acceptant?

Elles ne nous ont fait aucune faveur, elles nous ont proposé ces tarifs et nous avons été, pour ainsi dire, forcés de les accepter.

728. Le poids des malles sur le Grand Tronc est-il plus considérable ou moindre sur le Grand Tronc proprement dit que sur la portion de ligne entre la frontière et Portland?

Sur la partie du Grand Tronc située en Canada le poids des malles est beaucoup plus considérable.

729. Les portions de la ligne sur lesquelles vous dites qu'un train de nuit ne serait pas nécessaire pour l'avantage de la compagnie, en dehors du service postal, sont-elles situées entre Québec et Stratford; veuillez les désigner?

Lorsque j'étais employé sur le Grand Tronc, les portions sur lesquelles le trafic produisait le moins, et où cependant nous avions à expédier des trains de nuit, étaient celles qui sont comprises entre Québec et Montréal et entre Toronto et Sarnia. En dehors du service postal la compagnie n'aurait à expédier deux trains, aller et retour, sur aucune portion de la ligne sauf durant une partie de l'été. J'en excepterai la portion à l'ouest de Toronto, entre Toronto, Guelph et Berlin, sur laquelle deux trains par jour sont constamment requis.

PAR LE PRÉSIDENT :—

730. Vous dites que vous ne feriez pas la réduction mentionnée d'un tiers lorsque le Grand Tronc est obligé d'expédier des trains de nuit pour le service de la poste. Mais supposez que ces trains soient expédiés non seulement pour le service postal, mais pour celui de la compagnie, feriez-vous alors la réduction?

Je la ferais pourvu que le tarif moyen du transport des malles fût raisonnable.

731. Mais les marchandises et les voyageurs ne paient pas d'excédant sur les trains de nuit?

Aucun.

732. Lorsque vous étiez directeur le Grand Tronc avait-il un tarif pour les trains spéciaux?

Nous ne publions pas de tarif, mais je faisais payer \$2 par mille pour les trains spéciaux de voyageurs, ou j'exigeais qu'on me garantit un certain nombre de voyageurs aux prix ordinaires.

PAR M. BRYDGES :—

733. Si la poste vous demandait un train de nuit entre Toronto et Stratford, vous auriez à expédier ce train jusqu'à Sarnia?

Oui, forcément jusqu'à Sarnia ou London.

PAR M. CUMBERLAND :—

734. Sur les chemins de fer Canadiens les recettes des trains de voyageurs sont-elles généralement moindres que celles des trains de marchandises?

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.

745. Savez-vous quel a été le parcours du Grand Tronc pendant l'année expirée au 31 décembre 1863 ?

Non.

746. D'après les tableaux de la compagnie il a été de 3,672,951 milles ?

Nul doute que ce chiffre est exact.

747. Un profit de 29.6 centins par mille d'après vos calculs, appliqué au parcours ci-dessus ne suffirait certainement pas pour payer l'intérêt du coût de construction ?

Certainement non, et les calculs que je fis hier étaient basés sur une augmentation des recettes brutes suffisantes pour payer l'intérêt, d'après le parcours sus-mentionné.

748. Alors, tant que le parcours des trains et le trafic n'auront pas triplé, votre chiffre de 29.6 centins par mille ne serait pas suffisant pour produire le revenu nécessaire ?

Non, pas suffisant pour payer 6 pour cent sur le capital.

749. Alors, d'après les principes admis par vous, le département des postes ne paie que le tiers de ce qu'il devrait payer ?

Cela n'est pas tout-à-fait exact, car sur d'autres chemins de fer les recettes augmentent avec le nombre de trains et non d'après l'augmentation des recettes de chaque train.

750. Votre calcul fixe un certain intérêt qui, divisé par le parcours supposé, donne ce chiffre de 29.6 centins. Mais si à ce parcours supposé vous substituez le parcours réel, qui n'en est que le tiers, votre quotient 29.6, qui est le tarif, deviendra trois fois plus haut ?

En admettant le principe que le montant actuel du tarif doit payer l'intérêt du capital, il faudra nécessairement accepter ce tarif augmenté.

751. Si le tarif général était basé sur le montant que la ligne peut ou doit produire, cela n'aurait-il pas pour résultat, en Canada surtout où le trafic est très-limité, de rendre les recettes moindres que les frais d'exploitation ?

Non, au contraire je me suis assuré d'après le parcours et les recettes qu'un tarif établi sur ce principe conduirait au tarif général que vous avez maintenant ou même à un tarif un peu plus faible.

752. Lequel donne le plus de profit d'un train de voyageurs ou d'un train de marchandises, en Canada ?

Cela dépend de tant de circonstances, particulières à chaque chemin de fer, que je ne saurais donner une réponse générale.

753. Partagez-vous l'opinion que M. Shanly a émise aujourd'hui à cet égard ?

Je ne me rappelle pas la réponse de M. Shanly, mais je sais que, sur le chemin du Nord, le transport des marchandises est plus profitable que celui des voyageurs.

754. Le trafic local du Grand Tronc n'est-il pas à peu près le même que celui du chemin du Nord ?

Oui ; toutefois, sur le Grand Tronc, il y a plus de concurrence par lignes parallèles et par eau.

755. Les frais d'exploitation des trains, sur le Grand-Tronc, sont de 86 centins par milles ; mais, dans les conditions actuelles du trafic Canadien, les trains de voyageurs à grande vitesse coûteraient davantage ?

Je ne crois pas ; d'après les chiffres que j'ai examinés, les trains de voyageurs ne coûteraient que 70 centins par mille, y compris une honnête proportion des frais de station, commis, agents et autres services.

756. Vos chiffres ne sont-ils pas pris dans les rapports des chemins de fer de l'Etat de New-York, et non d'après les derniers rapports du Grand Tronc ?

Non, voici les items pris dans les rapports du Grand Tronc pour 1860 :—

	Centins.
Combustible, par mille de parcours des locomotives.....	8.41
Réparations aux locomotives par do	8 06
Do do chars par do	0.99
Réparations de la voie.	24.72
	42.18

Ce sont tous les items que j'ai pu trouver dans le rapport mentionné. J'y ai suppléé en prenant les items du rapport du chemin de l'Erié pour 1861, que j'ai cités dans ma

première série de calculs relatifs au Grand Tronc. Ces derniers items se montent 22.46 centins, total ; 64.64 centins, et, en y ajoutant 5 ou 6 centins pour papeterie, agents et commis, on obtient environ 70 centins.

757. Vous savez sans doute que la différence entre les chiffres que vous avez cités, d'après les rapports du Grand Tronc, comme représentant le parcours des locomotives et celui des trains, augmenterait le dernier chiffre obtenu, savoir : 42.18 centins ?

Non, autant que je m'en souviens, j'ai corrigé les chiffres du rapport représentant le parcours des trains.

758. Dans votre seconde série de calculs vous vous basez sur les recettes des trains de voyageurs et vous accordez à la compagnie, pour le service postal, un montant proportionnel au poids du train affecté au compartiment de la poste ?

Oui. Pour être plus précis dans ma réponse je reviendrai sur ma seconde série de calculs relatifs au Grand Tronc. Ces calculs sont basés sur les trois *demandes* suivantes : 1° Que le tarif des compagnies de chemins de fer est basé sur la connaissance de l'étendue de leur matériel occupée par des charges payant transport, et que, par conséquent, ces charges paient les portions mises en mouvement à vide. 2° Que le coût d'expédition des trains, toutes classes étant égales d'ailleurs, est en proportion du poids mis en mouvement. 3° Que chaque fraction du poids brut doit payer son *pro rata*, qu'elle soit mise en mouvement pour le service de la poste ou pour celui du public en général.

759. Ne serait-il pas plus juste, étant donné le poids ou l'espace affecté à la poste, de faire payer le département en proportion de ce que seraient les recettes du train si tout l'espace était occupé, ou, en d'autres termes, prenant le volume du train tel que vous l'indiquez, calculer la recette d'après le tarif et dans la supposition que tout le train soit occupé, puis faire payer la poste en proportion de cette recette pour l'espace qu'elle occupe ?

Certainement non, parce que le tarif est basé sur ce fait connu qu'une large portion du volume est mise en mouvement pour les besoins du trafic tel qu'il se présente, comme c'est le cas sur tous les chemins de fer.

760. Alors la poste ne devrait-elle pas payer non seulement la portion de l'espace qu'elle occupe, mais encore, comme le public, une portion de l'espace inoccupé ?

Tel serait un des résultats de ces calculs

761. Dans les calculs que vous avez soumis hier n'admettez-vous pas une recette qui, d'après le parcours actuel, doit payer l'intérêt du capital, puis ne faites vous pas payer la poste en proportion de l'espace ou du poids qu'elle occupe ?

Oui.

762. Puis vous ajoutez qu'on devrait déduire 25 pour cent sur le compte de la poste en raison de la continuité du service et pour d'autres raisons ?

J'ai émis cette opinion.

763. La subvention postale ne serait plus alors assez forte pour que les recettes brutes du train paient l'intérêt du capital ?

Non, cette réduction n'aurait pas cet effet, car elle ne s'appliquerait qu'à la subvention postale, et il en a été tenu compte dans le calcul des recettes brutes.

764. Si vous étiez directeur d'un chemin de fer feriez-vous une réduction au marchand qui expédierait par chaque train une charge équivalente au tiers du volume d'un char ?

Non, si cette convention m'obligeait à ajouter un char à ceux que requerrait mon trafic ordinaire.

M. Brunel est examiné de nouveau, — 20 mars 1865.

PAR LE PRÉSIDENT :—

765. Pouvez-vous produire les calculs relatifs au montant qui devrait être payé au chemin du Nord ?

Oui, les voici :

D'après le rapport de la compagnie du chemin de fer du Nord, pour 1861, le parcours des voyageurs, c'est-à-dire le nombre de milles parcourus par un voyageur, a été de.....	3,673,934
Le parcours des chars à voyageurs.....	240,772
Le parcours des trains de voyageurs.....	126,110
Le parcours des chars à bagages.....	121,985
Par conséquent la moyenne du nombre de voyageurs dans chaque char a été de.....	15.25
La moyenne du nombre de voyageurs par train.....	29.13
La moyenne du nombre de chars à voyageurs de chaque train a été de.....	1.909
D'après les chiffres ci-dessus la moyenne du nombre de chars à bagages, dans chaque train, serait de 0.967; mais il ne peut pas y en avoir moins de 1; l'erreur est produite sans doute de quelqu'inexactitude de la compagnie en ce qui concerne le parcours.....	1
Les recettes provenant des voyageurs sont fixées à.....	\$94,072.96
Ce qui donne 74.59 centius par mille, en dehors du service postal.	
Je n'ai point de rapport indiquant le poids du matériel roulant de ce chemin; je suppose qu'il soit comme suit :	
Chars à voyageurs.....	30,000 lbs. chacun.
Char-poste et à bagages.....	24,000 do
Le poids brut du train, non compris le <i>tender</i> et la locomotive, sera donc :	
1.909 chars à voyageurs @ 30,000.....	57,270
1 char à bagages, @ 24,000.....	
Poids brut total.....	81,270
Déduisant un tiers du char-poste.....	8,000
Le poids du reste du train sera.....	73,270
Et on pourra établir la proportion suivante :	
lb. cts. lb. cts.	
73,270 : 74.59 :: 8000 :: 8.103.	

La valeur du compartiment de la poste, en proportion des recettes du reste du train est, d'après ce calcul, de \$50.72, par mille et par année, pour un seul service, aller et retour.

PAR M. CUMBERLAND :—

766. Dans sa réponse à la question 323, l'honorable Malcolm Cameron dit qu'il entra en fonctions comme maître-général des postes, le 17 août 1853; vous rappelez-vous que les 42 premiers milles du chemin du Nord furent ouverts au trafic le 13 juin 1853, et les 63 milles jusqu'à Barrie le 11 octobre 1853?

Nul doute que ces dates sont exactes.

766. Les malles ont-elles été expédiées sur ces deux portions de ligne dès leur ouverture?

Oui, autant que je me rappelle.

767. Étiez-vous surintendant à cette époque et, en cette qualité, aviez-vous le contrôle du trafic, des tarifs et des comptes?

Oui, sous la surveillance du bureau de direction.

768. Avez-vous, par correspondance ou autrement, réglé avec le gouvernement, le tarif du service postal?

Je ne me rappelle pas bien, mais je crois qu'il y eut un échange de correspondance avec le gouvernement. Le président de la compagnie me dit que nous serions payés au même tarif que le Grand Tronc, et je crois que l'hon. Malcolm Cameron me donna verba-

lement la même assurance, c'est pourquoi je dis au teneur de livres de faire le compte de la poste d'après ce tarif.

769. Avez-vous jamais fait rapport des recettes de la ligne en calculant celles de la malle à raison de \$100 par mille ?

Oui, depuis la date de l'ouverture de la ligne jusqu'à Collingwood, le 1er janvier 1855.

770. En qualité de surintendant considérez-vous ce tarif comme raisonnable ?

Je n'ai point fait de calculs à cet égard, mais j'ai toujours été d'opinion que la compagnie devait être payée un prix aussi élevé que possible.

771. Sous votre direction les recettes du chemin du Nord payaient-elles les frais d'exploitation ?

Les rapports annuels que je publiais expliquent l'opinion que j'entretenais à cette époque, et je crois qu'elles montraient toujours un profit.

772. A-t-il été fait des paiements d'intérêt durant cette période ?

Non, car les recettes étaient employées à faire de nouvelles constructions.

773. Si je comprends bien votre méthode de calcul, pour le chemin de fer du Nord, elle consiste en ceci : Vous évaluez le poids brut des trains de voyageurs, non-compris les malles et le compartiment de la poste, et, après avoir calculé les recettes, par tonneau et par mille de parcours des trains de voyageurs, vous en déduisez la valeur du compartiment de la poste et vous obtenez ainsi un tarif de \$50.72 par mille et par année.—N'est-ce pas là votre calcul ?

Oui ; en sorte que le compartiment de la poste produit le même revenu que chaque portion équivalente du train.

774. Mais si les recettes des trains de voyageurs, sur le chemin du Nord, ne suffisent pas à payer les frais d'exploitation, il s'en suit, d'après votre calcul, que les malles sont transportées à perte ?

Oui ; c'est pour parer à cette difficulté que j'ai évité de baser mes calculs sur celles des recettes qui ne suffisent pas à payer les frais d'exploitation.

775. Considérez-vous les malles, en elle-mêmes, comme des colis ?

Je ne vois pas qu'on puisse les considérer autrement, ce ne sont pas des voyageurs.

776. Sur les chemins de fer Canadiens l'exploitation des trains de marchandises n'est-elle pas moins coûteuse et ne produit-elle pas davantage que celle des trains de voyageurs ?

Les frais d'exploitation d'un train de voyageurs à grande vitesse peuvent être plus considérables que ceux d'un train de marchandises à petite vitesse.

777. D'après votre connaissance de la ligne du Nord, pouvez-vous dire si le service des marchandises est plus profitable que celui des voyageurs ?

Je crois que l'affirmative est vraie, je l'ai déjà dit.

778. Alors, si les malles sont considérées comme colis, pourquoi ne rejetez-vous pas dans votre calcul du tarif les moyennes des trains de marchandises qui sont plus fortes que celles des trains de voyageurs ?

Parce que les malles sont transportées par les trains de voyageurs, mais surtout parce que le parcours des colis n'est pas indiqué dans les rapports de la compagnie.

779. Votre formule basée sur la moyenne des recettes est-elle applicable à tous les chemins de fer ?

Elle n'est applicable qu'aux trains dont les recettes dépassent les frais d'exploitation.

780. Alors, avant d'appliquer votre formule, il faut établir qu'il y a profit, et le tarif résultant de vos calculs sera en raison de ce profit.

Oui, c'est ce que j'ai fait dans ma première série de calculs relatifs au Grand Tronc.

781. Mais alors les chemins de fer qui font de fortes recettes auront un tarif élevé, et ceux dont les recettes sont faibles auront un tarif plus bas ; cela est-il juste, le service postal étant le même ?

Ce résultat n'est pas une conséquence nécessaire, vu que le poids des trains est généralement proportionnel aux recettes, comme cela est prouvé par les calculs relatifs au chemin de fer du Nord, sur lequel les recettes des trains ne sont que de 74.59 cts., ce qui donne un tarif presque aussi élevé que les recettes les plus fortes du Grand Tronc et du Grand Occidental.

782. Mais, en poussant votre système à ses dernières conséquences, on arriverait à l'absurde, car si les recettes d'un train de voyageurs, à l'exclusion du service de la poste, sont zéro, les malles devront être transportées *gratis*.

J'ai déjà dit, en réponse à une question précédente, que mes calculs ne s'appliquent qu'aux trains pour lesquels les recettes dépassent les frais d'exploitation; j'ai donc prévu la conséquence dont vous parlez et qui, dans mon humble opinion, ne serait pas plus absurde que l'hypothèse que la compagnie expédierait des trains là où il n'y a point de trafic.

783. Mais un train-poste doit faire son parcours qu'il y ait des voyageurs ou qu'il n'y en ait pas ?

Si le gouvernement n'a aucune considération pour l'intérêt de la compagnie, tous mes calculs sont oiseux.

784. Alors, tout votre système est basé sur un profit qui est variable ?

Mais non, j'ai déjà dit qu'il ne s'appliquait qu'aux trains pour lesquels les recettes dépassent les frais d'exploitation.

785. Appliqué au trafic général, votre système qui est basé sur la moyenne du tonnage et sur celle des recettes, n'exclut-il pas toute classification ?

Au contraire, je prends pour base de mes calculs le trafic le plus rétribué, savoir : les voyageurs et leurs bagages.

786. La théorie de la classification des tarifs d'après laquelle chaque particulier paie le prix du service qui est fait pour lui, plus un profit raisonnable, n'est-elle pas tout-à-fait distincte des moyennes et des revenus du trafic général de la ligne ?

Je ne crois pas. Il me semble, au contraire, que les tarifs sont basés, autant que possible, sur la moyenne du trafic de chaque ligne, et la moyenne du matériel roulant nécessaire pour le dit trafic.

787. Alors vous baseriez vos prix sur le trafic général, abandonnant toute classification ?

Certainement non.

788. Considérant les malles comme colis, et prenant en considération leur volume et la vitesse à laquelle elles sont transportées, pouvez-vous donner une raison expliquant pourquoi on ne peut appliquer au gouvernement les tarifs généraux ?

Mes calculs n'établissent aucune distinction de cette espèce.

789. Mais vous avez dit que vous considérez les malles comme des colis. Admettez-vous que le volume soit un élément de classification et, par suite, du prix de transport des colis ?

J'ai admis cet élément de classification en supposant que le poids du matériel roulant soit proportionnel à son volume.

790. Mais, encore une fois, en considérant les malles comme colis et tenant compte de l'espace qu'elles occupent, le tiers d'un char, et de la vitesse des trains, ne doit-on pas ajouter au tarif postal un certain montant en raison de cet espace et de cette vitesse ?

Certainement non, si, par cette question, vous supposez que les chars soient toujours pleins et que le tiers d'un char représente constamment $3\frac{1}{2}$ tonneaux de colis, ce qui n'a jamais lieu dans la pratique. Sur le chemin du Nord, par exemple, en 1861, les chars à marchandises n'ont jamais été chargés qu'à moins de la moitié de leur capacité, et les chars à voyageurs à environ un tiers.

791. Un particulier, soit pour lui-même comme voyageur, soit pour ses colis, n'a-t-il droit exclusif qu'à l'espace que lui-même ou ses colis occupent ?

Certainement.

792. Le département de la poste n'occupe-t-il pas un espace représenté par $3\frac{1}{2}$ tonneaux ou 15 voyageurs ?

Oui, aux mêmes titres que le public occupe le reste du char.

793. Dans la pratique considérez-vous comme illégale toute déviation du tarif ?

Non, j'ai même parfois accordé des réductions pour de grandes quantités de marchandises, ou pour créer un trafic là où il n'y en avait point antérieurement.

794. Lorsque vous étiez surintendant du chemin de fer du Nord, n'avez-vous point passé avec MM. Sage et Grant, de Bell-Ewart, un contrat pour plusieurs années, d'après lequel vous leur accordiez une réduction ?

Oui, je l'ai fait pour les engager à construire un moulin à scie à Bell-Ewart, ce qui aurait ouvert un grand commerce de bois avec le Lac Simcoe.

795. Ce contrat n'a-t-il pas été attaqué en chancellerie, et le jugement de la cour ne l'a-t-il pas annulé ?

On me l'a dit, mais cela n'a pas eu lieu pendant que j'étais surintendant.

796. Votre système, basé sur le tonnage et les recettes, n'aurait-il pas pour effet d'établir un tarif exceptionnel pour le gouvernement ?

Nou, il consiste uniquement à faire payer la partie occupée par la poste au même prix que toute autre partie du train de la même capacité.

797. Pourrez-vous donner une raison pour laquelle le chemin du Nord devrait moins recevoir, par mille, que le Grand-Tronc pour service journalier.

Si le chemin du Nord transporte le même poids et le même volume, à la même vitesse que le Grand Tronc, il devrait être payé comme le Grand Tronc. Vu que, poids pour poids, les frais des deux compagnies sont identiques.

PAR M. WICKSTEED :—

798. Vous dites que votre mode de calcul ne s'applique qu'au cas où il y a profit. Quel est le montant de ce profit nécessaire pour rendre votre formule applicable ?

Je ne peux répondre qu'approximativement à cette question. J'ai indiqué les profits du Central de New-York comme pouvant servir de base ; sans tenir compte de la dépréciation actuel du papier des Etats-Unis.

799. Connaissez-vous la proportion des recettes brutes aux frais d'exploitation, sur le Central de New-York ?

Je ne m'en souviens pas à présent, mais il serait facile de s'en assurer.

800. D'après l'ouvrage de M. Holby, dans la nouvelle édition de l'Encyclopédie Britannique, pour qu'une ligne paie l'intérêt du capital, il faut que les recettes soient plus que doubles des frais d'exploitation, c'est-à-dire que le profit doit-être de 50 à 60 par cent. Êtes-vous de cet avis ?

C'est ainsi qu'on résout généralement la question en chiffres ronds, mais l'exactitude de ce calcul dépend de la manière dont on a réglé les frais de construction. Les chiffres suivants basés sur les rapports du Central de New-York, sont une vérification du calcul dans lequel je prends les recettes des trains comme élément. Le résultat est 9.91 centins par mille de parcours pour le tiers d'un char à bagages.

Les calculs suivants ont été faits sur la valeur du compartiment de la poste du Central de New-York en vue de vérifier mon mode de calcul dans son application à un chemin de fer donnant des profits.

Ces statistiques ont trait aux opérations de la ligne en 1861.

Le nombre de milles parcourus par les chars de voyageurs = 5,389,141 ÷ (divisé par) le nombre de milles parcourus par le train de voyageurs = 1,753,215 = 3.07 nombre moyen de chars de voyageurs dans chaque train.

Le nombre de milles parcourus par les chars-poste, à bagages et express = 2,452,304 ÷ le parcours du train, comme ci-dessus = 1.39 chars par train. Donc :—

Chars de voyageurs.....	3.07
Chars-poste, à bagages et express	1.39

Moyenne de nombre de chars par train = 4.46

Le nombre de voyageurs transportés sur un parcours d'un mille = 119,028,024 ÷ le parcours du train, comme ci-dessus = 67.88 voyageurs par chaque train = 22½ voyageurs par char.

Les recettes totales provenant des voyageurs \$2,389,724.12 ÷ le parcours du train = \$1.3630 par mille de parcours.

Les recettes totales provenant des malles \$95,777.50 ÷ parcours du train = 5.462 centins par mille de parcours.

Les recettes totales provenant de sources diverses \$263,995 ÷ le parcours du train = 15.057 centins par mille de parcours.

Le poids moyen du train de voyageurs est fixé à 100 tonneaux, y compris la locomotive et le tender ; ce dernier est évalué (y compris l'eau et le bois) à environ 43 tonneaux.

Le poids du train peut être calculé comme suit :

3.07 chars de voyageurs	@ 32,333 =	99,262 lbs.
1.39 chars à bagage, express, etc.	@ 25,000 =	34,750 "

134,012 lbs.

A quoi il faut ajouter le poids de la locomotive et du tender
et la charge comme ci-dessus.....

85,988 "

Poids total du train 220,000 lbs. = 110 ton's.

En supposant que le bagage de chaque voyageur fût de 100 lbs., le poids total du bagage aurait été de 6,788 lbs., et le char à bagages et express aurait été divisé en trois parties, savoir : malles produisant 5.462 centins par mille; divers, produisant 15.462 centins par mille; et le bagage des voyageurs, franc de port, 6,788 lbs., et si le tiers du char (soit 8,333 lbs.,) est affecté aux malles, il reste 26,417 lbs. pour le poids des deux autres parties du char. En supposant que le tarif des colis divers soit de 6 centins par tonneau et par mille, il y aura eu dans cette partie du char :

Bagages des voyageurs.....	6,788 lbs.
Divers.....	5,018 "

Total de la charge de cette portion du train..... . 11,806 lbs.

Et si cette portion du char était pleinement occupée par les "colis divers" et "les bagages des voyageurs," il y aura eu 15,103 lbs. de ces derniers et 11,314 des premiers.

Il s'en suit que, sur le poids total du train, soit 134,022 lbs., il y avait 99,262 lbs. de chars de voyageurs, et 15,103 lbs. de chars à bagages expédiés exclusivement pour le service des voyageurs=114,365 lbs., qui ont produit, par mille, \$1.3630 de recette.

On peut donc établir la proportion géométrique suivante :

114,365 : \$1.3630 :: 8,333 lbs., : 9.93 centins=\$62.16 par année, pour un seul service, aller et retour, en supposant que le tarif des malles soit le même que celui des voyageurs. Reste à déduire la différence entre la valeur du risque qu'offre le transport de tous les voyageurs, et la valeur du risque qu'offre le transport d'un voyageur et des malles.

La proportion géométrique suivante donnera donc la valeur du service :

lbs.	voyag.	voyag.
114,365	: 67.88	:: 8,333 : 4.94

nombre des voyageurs affecté au compartiment de la poste.

Enfin, à raison de 2.007 centins par mille, moyenne du tarif des voyageurs, la valeur du compartiment de la poste, par mille de parcours, sera de 9.91 centins.

801. Pensez-vous que les efforts des directeurs de chemins de fer Canadiens, pour obtenir un trafic aussi considérable que possible, aient toujours été aussi énergiques que bien dirigés ?

Certainement non.

802. En sorte que leur trafic est aussi considérable que possible, dans les circonstances actuelles ?

Je n'en doute pas.

803. Le président vous a dit que le capitaine Harness avait calculé le montant que le département des postes devait payer pour le transport des malles en se basant sur la supposition que la ligne faisait un trafic maximum, et faisant payer au département des postes sa part de l'intérêt du capital dépensé; il vous a dit aussi que le capitaine Williams, qui succéda au capitaine Harness comme arbitre de la poste, fit un calcul analogue en tenant compte de l'intérêt sus-mentionné mais en se basant sur le trafic réel de la ligne.—Pensez-vous que le capitaine Williams eût raison ?

Je ne crois pas, parce que, d'après son calcul, il semble rendre le département des postes responsable jusqu'à un certain point du succès des opérations de la compagnie. Une comparaison fera voir par où ce calcul pêche : si un constructeur bâtit 20 maisons et ne trouve des locataires que pour 10 de ces maisons chaque locataire ne devra pas payer la dixième partie de l'intérêt du capital dépensé, mais seulement la vingtième. De même si, sur une ligne de chemin de fer, qui peut servir au parcours de 20 trains par jour on n'expédie que 10 trains, on ne doit pas s'attendre à ce que chacun de ces trains produise un dividende égal à un dixième du coût de construction.

804. Vous avez fait un calcul analogue à celui du capitaine Williams relativement au chemin de fer Grand Tronc ?

Oui, et je l'ai soumis à la commission; c'est le troisième calcul relatif au Grand Tronc.

805. Dans ce calcul comme dans le premier, vous ne tenez pas compte de l'intérêt sur l'avance du gouvernement, mais vous incluez le coût du pont Victoria; n'est-il pas vrai ?

Telle était mon intention, et je crois avoir ainsi fait le calcul.

806. Dans quel calcul proposez-vous de déduire 25 pour cent en raison de la *continuité* et pour d'autres considérations ?

Dans ma seconde série de calculs, qui est basée sur les recettes réelles du Grand Tronc.

807. Si, comme le dit M. Brydges, les frais d'exploitation d'un train se montent à 86 centins par mille et les recettes à \$1.12, et si on déduit 25 pour cent pour la continuité du service, quel profit restera à la compagnie ?

Si les recettes étaient de 1.12 par mille de parcours, et le tarif du service postal de 10 centins par mille, les recettes ne seraient affectées que de 2½ centins par mille de parcours.

808. Quels sont les frais de bureau et autres, que vous avez mentionnés, pour 10 tonneaux de marchandises étrangères à la maille ?

Ces frais sont en minimum lorsque le fret à parcours total est en quantité suffisante pour employer tout le personnel de service aux deux extrémités de la ligne ; mais le service des stations intermédiaires occasionne certains frais, tels que : la fourniture d'eau et de bois, l'aiguillage, l'évitement, etc., auxquels le fret à parcours total doit participer dans une certaine proportion.

809. Mais, dans les trains-poste, ce minimum de frais n'est-il pas plus que balancé par les frais d'éclairage, de chauffage et d'installation générale des chars-poste, et les trains-poste des frais de l'approvisionnement de bois et d'eau et de l'aiguillage ?

Oui, je pense la poste doit payer sa part de tous les frais, sauf de ceux que j'ai spécialement énumérés. Pour le chauffage, l'échange, etc, du char-poste, les frais seraient les mêmes que pour le fret à parcours total.

810. Quelle proportion établissez-vous, dans les trains de voyageurs, entre le poids du matériel et le poids payant transport ?

Sur le Grand Occidental, le premier de ces poids est de 195,425 lbs.—Le second de 21,349 lbs. non compris la locomotive et le tender. Mais dans ce calcul, je n'accorde que 50 lbs. de bagage à chaque voyageur, et il paraît qu'actuellement on leur accorde 100 lbs. Sur le Grand Tronc, le poids du matériel de chaque train et de 110,000 lbs., mais je n'ai pas déterminé le poids payant transport.

811. Quelle est la proportion de ces poids dans les trains de voyageurs ?

Sur le Grand Occidental elle est de 317,189 : 165,722 lbs., non compris la locomotive et le *tender*.

812. D'après vous, les trains mixtes sont-ils plus avantageux, bien que plus coûteux, que les trains de marchandises ?

A vitesse égale, il y a, dans les frais, la différence provenant du service des voyageurs. Il y a plus d'avantages, selon moi, à faire transporter les marchandises par des trains à vitesse ordinaire.

813. En ce qui concerne la vitesse les ingénieurs s'accordent, je crois, à dire qu'elle doit entrer en ligne de compte pour un chiffre plus élevé sur les lignes accidentées (*rough*) que sur les lignes bien unies, et que le chiffre en question doit être proportionnel au carré de la vitesse. Est-ce là votre opinion ?

En ma qualité d'ingénieur et, comme ayant spécialement étudié cette question, je ne saurais admettre un principe uniforme pour tous les chemins de fer. Un chiffre qui semblerait exagéré pour une ligne peut-être trop faible pour une autre. Les pentes, les courbes, et les accidents de terrain doivent beaucoup influencer ces calculs et contribuent généralement à augmenter les frais, et, par suite, à élever le tarif.

PAR M. BRYDGES :—

814. Savez-vous que les arbitres ont toujours accordé aux chemins de fer Anglais plus que les arbitres du département des postes ?

On me l'a dit ; mais il y a si longtemps que j'ai lu les documents relatifs à cette question que je ne saurais rien affirmer à cet égard.

815. Alors, il est à présumer que les arbitres désintéressés ne partagent pas les opinions de ceux de la poste ?

Probablement.

816. Laquelle de vos trois méthodes de calcul relatives au Grand Tronc a été adoptée dans le rapport du maître-général des postes en 1863, et l'arrêt en conseil subséquent ?

Aucune des trois, que je sache.

A. BRUNEL:

M. Bridges est examiné de nouveau.

PAR LE PRÉSIDENT :—

117. Auriez-vous la bonté de produire le contrat passé entre la compagnie du Grand Tronc et la compagnie d'Express Anglo-Américaine.

Voici ce contrat :—

MEMOIRE d'un arrangement conclu entre Walter Shanly, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, et B. P. Cheney et E. H. Virgil, agissant au nom de la compagnie d'Express Anglo-Américaine, pour le privilège de faire le trafic express sur toutes les lignes du Grand Tronc actuellement ouvertes, depuis le 1er mai 1858 jusqu'au 1er mai 1861.

“ Si, pendant la durée de cet arrangement, de nouvelles lignes de chemin de fer étaient ouvertes, les mêmes tarifs seront payés sur ces prolongements, à l'exception de ceux de la ligne de St. Thomas.

“ La compagnie de l'Express aura l'usage d'un train spécial s'arrêtant à toutes les stations, aller et retour, chaque jour, (dimanches exceptés) et pourra envoyer, par chaque train, deux employés pour surveiller le trafic express.

“ La compagnie de l'Express aura droit, dans le char-poste ou à bagages, à un compartiment n'ayant pas plus de douze pieds de long et la hauteur et largeur du char, et pourra y placer des marchandises n'excédant pas le poids de 5000lbs., et (au cas où il y aurait de la place disponible dans le char à bagages) pourra expédier 5000lbs. pesant de plus en payant *le tarif le plus élevé* pour cet excédant.

“ Une salle de dépôt convenable sera affectée à la compagnie de l'Express à chaque terminus.

“ La compagnie de l'Express s'engage à congédier tous ceux de ses employés qui se comporteraient mal sur les trains ou aux stations.

“ La compagnie du Grand Tronc ne sera point responsable des réclamations qui seraient adressées à la compagnie de l'Express en cas d'accident, cette dernière compagnie aura toute responsabilité.

“ La compagnie de l'Express assume également toute la responsabilité des accidents qui pourraient arriver à ses employés.

“ Toutes marchandises expédiées par la compagnie de l'Express paieront le tarif maximum à moins d'un ordre spécial du directeur du Grand Tronc à l'effet contraire.

“ Le poisson ne sera transporté que dans des boîtes bordées de zinc.

“ A chaque station où des marchandises seront déposées le gérant de l'Express devra délivrer à la compagnie du Grand Tronc un état du nombre et du poids des colis.

“ Les agents de la compagnie de l'Express ne devront nullement se mêler du service des bagages ou d'autres articles transportés par le Grand Tronc.

“ En considération du service ci-dessus, la compagnie de l'Express convient de payer à la compagnie du Grand Tronc, par versements trimestriels égaux, la somme de dix piastres par année pour chaque mille de la ligne du Grand Tronc actuellement en opération, sauf la ligne de St. Thomas et tout prolongement de cette dernière ; et aussi de payer le tarif le plus élevé fixé pour chaque localité par la compagnie du Grand Tronc et ce pour toutes marchandises transportées par la compagnie du Grand Tronc, pour la compagnie de l'Express.

“ W. SHANLY,
“ B. P. CHENEY,
“ E. H. VIRGIL.

“ Témoin des signatures :

“ H. BAYLEY.”

118. Veuillez produire un état des paiements faits par la compagnie d'Express Anglo-Américaine à la compagnie du Grand Tronc ?

Voici cet état, depuis 1855, jusqu'à la fin de l'année dernière :

CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

ETAT indiquant les recettes du chemin de fer Grand Tronc, pour le transport des colis, etc., pour la compagnie de l'Express, durant les dix années expirant au 31 décembre 1864.

Trimestre expiré		Poids.	Fret	Péage.	Total pour le trimestre.	Total pour l'année.
		Tonneaux.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1855.....	31 mars		1,074 20	679 00	1,753 20	7,811 10
	30 juin		1,293 06	679 00	1,962 06	
	30 septembre.....		1,079 94	679 00	1,758 94	
	31 décembre.....		1,544 81	782 09	2,326 90	
1856.....	31 mars		1,153 36	897 75	2,051 11	12,392 24
	30 juin		1,350 34	897 75	2,278 09	
	30 septembre.....		1,806 60	1,023 10	2,829 70	
	31 décembre.....		3,878 99	1,354 35	5,233 34	
1857.....	31 mars		3,239 11	1,415 75	4,654 86	21,765 82
	30 juin		4,080 75	1,415 75	5,496 50	
	30 septembre.....		4,234 52	1,415 75	5,750 27	
	31 décembre.....	569	4,448 44	1,415 75	5,864 19	
1858.....	31 mars	329½	2,937 57	1,415 75	4,353 32	20,562 88
	30 juin	446	3,648 48	1,821 91	5,470 39	
	30 septembre.....	328	2,650 12	2,029 00	4,679 12	
	31 décembre.....	451½	3,957 55	2,102 50	6,060 05	
1859.....	31 mars	313½	2,959 52	2,102 50	5,062 02	21,633 77
	30 juin	413½	3,025 77	2,102 50	5,128 27	
	30 septembre.....	403	2,889 47	2,102 50	4,991 97	
	31 décembre.....	541	4,201 35	2,250 16	6,451 51	
1860.....	31 mars	419½	4,028 07	2,426 14	6,454 21	27,597 24
	30 juin	438	3,505 64	2,427 50	5,933 14	
	30 septembre.....	511½	4,251 80	2,427 50	6,679 30	
	31 décembre.....	606½	6,093 09	2,427 50	8,520 59	
1861.....	31 mars	485½	4,341 92	2,427 50	6,769 42	29,338 00
	30 juin	481½	5,422 23	1,985 50	7,407 73	
	30 septembre.....	495	4,307 81	2,791 62	7,099 43	
	31 décembre.....	585	5,269 80	2,791 62	8,061 42	
1862.....	31 mars	565	5,054 51	2,791 62	7,846 13	35,161 44
	30 juin	693	5,739 86	3,034 37	8,774 23	
	30 septembre.....	655½	5,347 08	3,155 75	8,502 83	
	31 décembre.....	755	6,882 50	3,155 75	10,038 25	
1863.....	31 mars	639½	5,834 68	3,155 75	8,990 43	39,339 55
	30 juin	730	6,127 61	3,298 50	9,526 11	
	30 septembre.....	734½	5,956 46	3,519 88	9,476 34	
	31 décembre.....	895½	7,876 79	3,519 88	11,396 67	
1864.....	31 mars	684½	6,796 57	3,519 88	10,316 45	42,620 51
	30 juin	899½	7,862 19	3,519 88	11,382 07	
	30 septembre.....	689½	5,515 82	3,884 00	9,399 82	
	31 décembre.....	890½	7,638 17	3,884 00	11,522 17	
Total pour dix ans.....			169,446 55	88,826 00	258,272 55	258,272 55

S19. Veuillez produire le contrat passé entre le chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron et la compagnie d'Express Américaine.

Voici ce contrat :

ARRANGEMENT conclu ce 24 février 1860, entre la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron, d'une part, par Abraham Fell, son agent, et la compagnie d'Express Américaine par William G. Fargo, son secrétaire, d'autre part :

" 1. La dite compagnie du chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron, la première des parties contractantes, en considération de l'arrangement et convention passés avec la compagnie d'Express Anglo-Américaine et ci-dessous contenus, et en considération de la somme de quinze piastres par jour devant être payées comme il est ci-après stipulé, s'engage à transporter, par tels trains que désignera la dite compagnie d'Express Américaine, un employé avec sa caisse et sa malle avec cinq cents livres de colis, sans exiger aucun paiement extra.

" 2. La dite compagnie d'Express Américaine en considération des dits privilèges à elle accordés par le premier article de cet arrangement, convient donc de payer à la dite compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron, la somme de quinze piastres par jour, et de tenir un compte exact du poids de tous les colis transportés par la dite compagnie sur le dit chemin de fer, et d'en faire dresser état fidèle et exact qui devra être délivré à la dite compagnie le ou avant le dixième jour du mois pour le mois précédent ; et s'il est constaté que le poids total des colis transportés excède mille livres par jour, alors la dite compagnie d'Express devra payer à la dite compagnie de chemin de fer *un et demi des tarifs maximum* pour tout excédant de poids."

" 3. La compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron se réserve, par le présent arrangement, les droits et privilèges, de faire un service local du transport des colis entre toutes les stations sur la ligne de chemin de fer, par les trains sur lesquels l'employé de l'Express ne voyage pas, en s'engageant à exiger pour le service des prix au moins égaux à ceux qu'exigera la dite compagnie de l'Express pour le dit service de transport."

" 4. Aux stations où la dite compagnie d'Express Américaine n'aura pas d'agent, la dite compagnie de chemin de fer se réserve le droit de faire le service du transport des colis à tels tarifs qu'elle jugera convenables, mais rien dans les termes du présent arrangement ne devra signifier que la compagnie de l'Express n'a pas le droit d'établir de nouvelles agences sur le dit chemin de fer, là où elle le jugera convenable."

" 5. Cet arrangement sera en vigueur et engagera les parties contractantes pour la période d'un an à partir de sa date, à partir de laquelle époque l'une ou l'autre des parties pour le révoquer en donnant un mois d'avis par écrit."

EN FOI DE QUOI, la dite compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron a fait dresser l'arrangement actuel, en duplicata, par Abraham Fell, son agent général, et la dite compagnie d'Express Américaine a fait de même dresser l'arrangement actuel par William G. Fargo, son secrétaire, au jour et an ci-dessus."

" La compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron, par
" (Signé) A. FELL, Agent Général.

" La compagnie d'Express Américaine, par
" (Signé) W. G. FARGO, secrétaire.

" Témoin :

" (Signé) T. H. COOPER."

820. Ce contrat n'était que pour un an ; le suivez-vous encore ?

Oui, mais nous sommes en négociations avec la même compagnie et la compagnie Anglo-Américaine pour un arrangement général.

821. Pouvez-vous produire le contrat entre la compagnie du Grand Tronc et la compagnie Nationale d'Express sur le chemin de fer de Montréal et Champlain ?

Je n'ai pas l'original de ce contrat, mais en voici la copie :

" MÉMOIRE d'un contrat passé entre la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada et la compagnie Nationale d'Express de New-York :

" 1^o la compagnie Nationale d'Express aura le privilège exclusif de faire son service d'Express entre Montréal et New-York sur les trains de voyageurs de la compagnie du

chemin de fer de Montréal et Champlain, expédiés par la compagnie du Grand Tronc, pendant une période de deux ans commençant le 1er de mai 1864, et aux conditions suivantes :

“ 2° La compagnie du Grand Tronc prendra les chars de la compagnie de l'Express par un des trains de voyageurs entre Montréal et Rouse's Point, chaque jour, dimanches exceptés.

“ 3° La compagnie Nationale d'Express aura le droit d'envoyer, aller et retour, et sans rien payer pour son transport, entre Montréal et Rouse's Point, un employé ayant soin de ses colis.

“ 4° La compagnie du Grand Tronc devra, à son dépôt, fournir un local convenable pour l'usage de la compagnie de l'Express.

“ 5° En considération des privilèges ci-dessus la compagnie Nationale d'Express s'engage à payer, en monnaie du Canada, à la compagnie du Grand Tronc, la somme de \$30 par jour, les paiements devant se faire tous les mois ; et il est convenu que le contrat aura force durant tout le temps y indiqué, à moins toutefois que la compagnie Nationale d'Express fasse certains autres arrangements qui paieraient les intérêts de la compagnie du Grand Tronc, auquel cas cette dernière compagnie aura le droit d'annuler le dit contrat en donnant trente jours d'avis.

“ (Signé,) E. H. VIRGIL,
“ Surint. de la compagnie Nationale d'Express.

“ (Signé,) EDWARD P. BEACH,
“ Agent-Général G. T.”

822. Je remarque que, d'après le contrat, la quantité de matériel que le Grand Tronc doit adjoindre à ces trains n'est pas limitée. Est-ce là le sens du contrat et la manière dont on l'applique ?

Le sens du contrat est que la compagnie du Grand Tronc doit prendre chaque jour un char, aller et retour, pour la compagnie de l'Express, et c'est ainsi que le contrat s'exécute.

823. Le service de l'Express, entre Montréal et New-York, n'est-il pas considérable ?
Oui, il ajoute le tiers de la charge d'un char, aller et retour, chaque jour.

C. BRYDGES.

FREDERICK W. CUMBERLAND, écuyer, est assermenté et examiné.

PAR LE PRÉSIDENT :—

824. Pouvez-vous produire le contrat entre la compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie d'Express du Nord ?

Je ne sache pas qu'il existe entre ces deux compagnies d'autre contrat qu'une lettre du secrétaire de la compagnie de chemin de fer d'après laquelle aucun changement dans les tarifs ne peut être fait qu'à un an d'avis.

825. Cette lettre ne spécifie-t-elle pas le service qui doit être fait pour la compagnie d'Express ainsi que le tarif ?

La lettre n'indique que 30 centins par 100 lbs., comme tarif, sans spécification du service. J'enverrai aux commissaires copie de la lettre et de la correspondance qui s'en est suivie, ainsi qu'un état des paiements faits par l'Express à la compagnie du chemin de fer.

826. Depuis combien de temps ce contrat existe-t-il sur la ligne du Nord ?

Depuis son ouverture, je crois, en 1855.

827. La compagnie de l'Express paie-t-elle quelque chose, en outre des trente centins par 100 lbs., pour le trajet de Toronto à Collingwood ?

Toutes les marchandises paient 30 centins par 100 lbs. sans tenir compte de la distance ; de plus, la compagnie du chemin de fer reçoit 10 pour cent sur les recettes de l'Express, et \$100 par année pour le transport d'un conducteur.

828. Vos chars à bagages ne sont-ils pas divisés en trois compartiments : un pour la poste, le second pour les bagages des voyageurs et le troisième pour l'Express ; et la compagnie de l'Express n'a-t-elle pas l'usage exclusif de son compartiment ?

Cette division existe mais la compagnie d'Express n'a pas l'usage exclusif de son compartiment dont la compagnie du chemin de fer se sert quand il y a lieu.

829. Combien expédiez-vous actuellement de trains de voyageurs sur la ligne du Nord ?

Un par jour, aller et retour, qui part de Toronto le matin, revient le soir et transporte la malle; ce train serait indispensable pour le service seul de la compagnie.

830. Vous avez en outre un train mixte, aller et retour ?

Nous avons un train mixte parcourant toute la ligne depuis Collingwood, aller et retour, plus un train mixte à grande vitesse qui part de Harry et y revient.

831. La compagnie de l'Express a-t-elle le droit d'expédier des marchandises par tous ces trains ?

Je ne pense pas, mais nous y consentirions. Toutefois, dans la pratique, la compagnie de l'Express ne fait usage que du train express à parcours total et du train mixte de Barrie.

832. Son contrat a été en vigueur sous la direction de M. Brunel, celle de M. Grant et la vôtre jusqu'à ce jour ?

Jusqu'à ce que j'y aie mis fin par un avis à un an qui expire, je crois le 17 de ce mois.

PAR M. GRIFFIN :—

833. A la page 3 de votre rapport, pour faire voir la position difficile dans laquelle les compagnies de chemin de fer se trouvant par suite de l'arbitraire qui règne dans les paiements du département des postes, vous dites que, pendant quatre ans, le département n'a payé que deux centins par mille de parcours au lieu de deux centins malgré les protestations réitérées de la compagnie :—Est-ce que les comptes de la compagnie, pendant cette période, n'ont pas été acceptés tels que présentés ?

Je crois que oui, du moins tant que j'ai été en fonctions ; mais je sais fort bien qu'en recevant les paiements périodiques le secrétaire attira l'attention de l'inspecteur sur ce qui lui semblait une erreur palpable et que ce dernier refusa d'admettre.

834. M. Dewe, l'inspecteur dont vous voulez parler, affirme qu'il est faux que, du mois d'octobre 1859 au mois de décembre 1863, la poste ait refusé de payer le tarif convenu. Les comptes de la compagnie, depuis avril 1860 jusqu'en décembre 1863, ne portaient que 2 centins par mille, aller et retour, au lieu de 2 centins pour parcours simple d'un mille, et cette erreur de la compagnie échappa au gouvernement jusqu'au moment où vous me l'avez signalé vous-même, et immédiatement tous arrérages ont été payés.—Si tels sont les faits, pensez-vous que la compagnie puisse prétendre avoir été maltraitée par le département ?

Vos assertions sont directement opposées à celles de notre comptable ; en tous cas, vous avez laissé subsister longtemps une erreur qui était à votre avantage et qui n'a été corrigée qu'après que j'eus représenté au maître-général des postes précisément les faits que vous venez de citer. Je puis de plus affirmer que, sous le rapport des paiements, votre département a toujours fort maltraité notre compagnie.

PAR LE PRÉSIDENT :—

835. La compagnie de Port-Hope, Lindsay et Beaverton a-t-elle quelques réclamations à faire au gouvernement pour les services passés ?

Par suite de changements fréquents dans la direction, elle a dû se soumettre à ce qu'elle considère une injustice ; mais elle n'a pas encore protesté.

836. Les trains expédiés par cette compagnie sont, je crois, exclusivement mixtes ?

Oui.

837. La malle est transportée, entre Port Pope et Peterborough, par les mêmes trains qu'entre Peterborough et Lindsay ?

Non, elle est transportée par des trains différents. Le trafic de Peterborough se fait en vertu d'un bail qui donne l'usage de la ligne entre Peterborough et la jonction de Mill-Brook. Il y a un service complet entre Port Hope et Peterborough et un autre entre Port Hope et Lindsay.

FREDERICK CUMBERLAND.

(Les lettres suivantes ont été adressées aux commissaires par M. Cumberland après sa déposition.)

CHEMIN DE FER DU NORD,
Toronto, le 24 mars 1865.

MONSIEUR,—L'assistant-maître-général des postes ayant refusé d'admettre que notre compagnie avait dressé protêt en forme contre les tarifs payés jusqu'à présent pour le service de la malle, je me suis procuré, à cet égard, l'affidavit de l'honorable juge Morrison, qui préside en ce moment les assises à Kingston, et qui a été président de la compagnie depuis le 14 décembre 1852 jusqu'au 25 juin 1862.

Durant toute cette période le président de la compagnie faisait toutes les affaires avec le gouvernement; le témoignage de M. Morrison qui vous sera envoyé de Kingston est donc irrécusable en ce qui nous concerne.

Je regrette d'avoir fait une erreur de chiffres dans ma déposition relative à l'Express du Nord. Je suis excusable n'ayant point en ma possession de contrat ni même la lettre du secrétaire dont il a été question.

Je me suis procuré copie de cette lettre que vous trouverez ci-jointe, et par laquelle vous verrez que le tarif est de 30 centins par 100 lbs. pour le fret à parcours total, et de 20 centins par 100 lbs. pour le fret déposé aux "stations intermédiaires."

Je vous envoie aussi certaines correspondance par lesquelles vous verrez que je n'ai pas perdu de temps à annuler l'arrangement en question, en donnant le 15 avril 1864, l'avis qui expire à un an, dans trois semaines.

D'après votre demande, je vous expédie aussi un état des paiements faits par la compagnie d'Express de 1857 à 1854. Vous verrez que malgré l'imperfection du système suivi, et qui va être aboli, la moyenne des recettes de ces huit années est de \$2,132.15.

J'ai l'honneur, etc.,
FRED. CUMBERLAND,
Directeur-Gérant.

A l'honorable
WM. HUME BLAKE,
Président de la Commission Postale,
Québec.

CHEMIN DE FER DU NORD, CANADA.

COPIE DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE A L'EXPRESS DU NORD.

Lettre No. 1.

Bureau du directeur gérant,
Chemin de fer du Nord, Canada,
Toronto, le 8 avril 1864.

Mon cher monsieur,

Jé crois devoir reviser l'arrangement relatif à l'Express du Nord. Sans vouloir exiger de votre compagnie un tarif trop élevé, je trouve que le tarif actuel est beaucoup trop bas, et les réglemens si mal définis que vos propres intérêts peuvent en souffrir.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,) FRED. CUMBERLAND,

J. J. VICKERS, écr.,
Express du Nord.

En réponse, M. Vickers produisit l'original de la lettre suivante :—

No. 2.

CHEMIN DE FER DU NORD, CANADA.
Toronto, le 10 mai 1860.

A. J. J. VICKERS, écr.,
Express du Nord.
Cher monsieur,

Je suis chargé de vous informer que l'arrangement relatif au service d'express sur notre ligne est continué aux conditions suivantes : Trente centins par cent livres pour toutes marchandises à parcours total jusqu'à Collingwood, et vingt centins par cent livres pour les marchandises déposées aux stations intermédiaires, plus, vingt-cinq piastres pour le transport d'un employé sur chacun des deux trains quotidiens. Cet arrangement vous donne le privilège exclusif de la ligne pour le service de l'Express et engage les deux parties contractantes jusqu'à ce que l'un ou l'autre ait donné un an d'avis.

(Signé,) GEORGE BEATTY.

No. 3.

BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Chemin de fer du Nord, Canada,
Toronto, le 15 avril 1864.

Cher monsieur,

J'ignorais l'arrangement dont les termes sont indiqués dans la lettre du secrétaire en date du 10 mai 1860. Mais, comme vous vous en rapportez à cette lettre, je crois devoir vous donner avis qu'au bout d'un an l'arrangement sera annulé.

A cette époque la compagnie pourra faire avec vous ou d'autres, au sujet de l'Express, tels arrangements qu'elle jugera convenables.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,) FRED. CUMBERLAND.

JOHN J. VICKERS, écuier.,
Express du Nord, Toronto.

No. 4.

EXPRESS DU NORD DE VICKERS,
Bureau principal,
Toronto, H.-C., le 23 mars 1865.

Cher monsieur,

Ci-jointe copie d'une lettre de M. Beatty, à la date du 10 mai 1860, indiquant les conditions auxquelles s'est fait le service de l'Express du Nord, depuis 1857 jusqu'à ce jour.

Aussi, un état des paiements, depuis 1857 à 1864, signé par moi.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,) JOHN J. VICKERS.

FRED. CUMBERLAND, écr.,
Chemin de fer du Nord.

(Inclus No. 2.) L'EXPRESS DU NORD DE VICKER'S,
En compte avec
 LE CHEMIN DE FER DU NORD, CANADA.

ETAT des sommes payées pour le service de l'Express par le chemin de fer du Nord, Canada, de 1854 à 1864 (ces deux années incluses), ainsi que les commissions payées pour le service des stations.

Date.			*Montant chargé par frets.	Commissions pour service de stations	Montant total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1857	Fret d'Epress, etc.,	12 mois.	1834 78	614 00	2448 78
1858	do	do	1276 35	584 00	1860 35
1859	do	do	1209 68	568 00	1777 68
1860	do	do	1498 54	587 00	2080 54
1861	do	do	1664 63	602 00	2266 63
1862	do	do	1511 29	586 00	2097 29
1863	do	do	1708 92	610 00	2318 92
1864	do	do	1608 99	598 00	2206 99
Total pour huit ans.....					\$17,057 18
Moyenne par année.....					\$2,132 15

*Les sommes inscrites dans cette colonne comprennent les sommes payées pour le transport des employés de l'Epress à raison de \$25 par mois pour chacun d'eux.

JOHN C. VICKERS,
 Gérant (Express du Nord).

FRED. CUMBERLAND,
 Directeur-Gérant N. R. C.

Toronto, 23 mars 1865.

(Suit l'affidavit expédié par M. Moberly et mentionné dans les minute du 25 mars et la lettre de M. Cumberland du 24 mars.)

COMTÉ DE FRONTENAC. } Moi, Joseph Curran Morrisson, un des juges de la cour
 SAVOIR : } du banc de la Reine, Haut-Canada, fais serment et dis :

Que j'ai été président du chemin de fer du Nord depuis le quatorze décembre 1852 jusqu'au vingt-cinq juin 1862—qu'à l'ouverture de la ligne le tarif postal était de cent dix piastres par mille, d'après les livres de la compagnie—que le département des postes ayant refusé de payer ce tarif, comme président de la compagnie, je protestai, par-devant les officiers du dit département, que je n'acceptais point un tarif moindre—que, fréquemment, durant plusieurs années j'ai réitéré cette protestation—que je donnai instruction au trésorier de la compagnie de ne recevoir que comme à-comptes les sommes qui pourraient être payées par le gouvernement et d'exiger du gouvernement le tarif de cent dix dollars par mille—que je ne saurais dire si mes protestations ont été adressées par écrit au gouvernement ou au département des postes sans faire des recherches à Toronto, et qu'au moment où je donne cet affidavit je suis en tournée de circuit.

JOS. C. MORRISSON.

Assermenté devant moi en la cité de Kingston,
 Ce 23 mars 1865.

HENRY SMITH,
 Commissaire, B. R., comté de Frontenac.

M. Griffin est examiné de nouveau.

PAR LE PRÉSIDENT :—

838. A quel tarif le chemin de fer du Nord a-t-il été payé pour service postal depuis l'arrêt en conseil de septembre 1858 ?

Au tarif prescrit par cet arrêt, depuis le 1er janvier 1859, toutes réclamations ont été réglées jusqu'au mois de janvier 1859.

839. Depuis janvier 1859, la compagnie du chemin de fer du Nord a-t-elle protesté, en forme ou autrement, contre l'insuffisance des paiements ?

Non, que je sache, jusqu'à l'époque où la question du service postal a été remise à l'étude par le prédécesseur du maître-général des postes actuel. Les comptes de la compagnie ont été présentés et payés tous les trois mois à raison de \$30 par mille.

PAR M. CUMBERLAND :—

840. Ne savez-vous pas que dans la demande d'aide adressée par la compagnie du chemin de fer du Nord à la législature, en 1859, un des motifs principaux mis en avant par la compagnie, était l'insuffisance de la subvention postale ?

C'est possible, mais je n'ai jamais lu cette demande non plus que vos rapports.

841. Notre compagnie a-t-elle jamais été consultée par votre département sur la question du service postal avant l'époque où M. Mowat nous demanda notre opinion ?

Oui, les représentants de votre compagnie ont souvent été consultés.

842. Voulez-vous nommer les représentants ?

L'honorable M. Morrisson, par exemple.

843. Approuvait-il le tarif de \$30 par mille et par année ?

Je ne saurais le dire.

844. Le service des vapeurs n'est-il pas moins coûteux que celui des voies ferrées et, alors, est-il juste d'accorder aux vapeurs des tarifs plus élevés qu'aux chemins de fer ?

Le prix accordé aux vapeurs dépend de la concurrence qu'ils ont. Les compagnies de vapeurs demandent aussi cher qu'elles peuvent.

845. Mais le service des compagnies de chemin de fer étant obligatoire, vous leur accordez ce que bon vous semble ?

La loi protège les compagnies contre un pareil abus.

W. H. GRIFFIN.