

plus court, sans que le ministère des Postes du Canada ait le droit d'intervenir. En tout cas, ce service ne compte guère. Si mes renseignements sont exacts, il s'agit d'une somme de \$15,000 ou \$30,000 au plus. Le montant est insignifiant. Et si nous tenons compte du fait que le Pacifique-Canadien, par le passé, a mis en service un train spécial afin de livrer à Montréal le plus tôt possible, les courriers débarqués de ses paquebots à Québec. Je doute fort qu'il y ait avantage pour notre réseau national, au point de vue financier, à faire concurrence au Pacifique-Canadien sous ce rapport.

Il reste encore deux revendications qui sont susceptibles, semble-t-il, d'un règlement quelconque. La première concerne le transport direct des courriers entre Toronto et Winnipeg. A l'heure qu'il est, ces courriers sont transportés par le Pacifique-Canadien. Le trajet en question ne donne pas lieu à la même objection que le parcours entre Montréal et Vancouver, savoir qu'une bonne partie de ces courriers sont distribués en route. A l'exception peut-être de la tête des Grands lacs, c'est-à-dire les villes jumelles de Port-Arthur et de Fort-William, il ne se fait guère de distribution en route des courriers qui sont expédiés de Toronto à Winnipeg. Les sacs postaux sont placés dans le wagon à Toronto et ils n'en sortent qu'à Winnipeg. Pour ce qui est de la rapidité du voyage, ces objets postaux pourraient être tous aussi bien transportés par les trains du National-Canadien que par ceux du Pacifique-Canadien, étant donné qu'ils font le trajet dans le même temps. La seule différence porte sur les heures de l'arrivée des trains à Winnipeg et les raccordements à effectuer avec les trains en partance sur les divers embranchements qui relient la métropole des Prairies aux différentes régions de l'Ouest canadien. Pour moi, il serait facile d'égaliser le service entre les deux compagnies. En ce qui regarde le transport des correspondances entre Toronto et Winnipeg, le ministre des Postes et mes honorables amis en général pourraient examiner la question de transférer aux chemins de fer nationaux canadiens une partie du service aujourd'hui confié au Pacifique-Canadien. Voilà qui contribuerait à diminuer jusqu'à concurrence de \$150,000 au moins l'écart que l'honorable député de Dauphin (M. Ward) a signalé à l'attention de la Chambre. Je ne me rappelle pas du chiffre au juste, mais je crois qu'il s'est élevé à quelque chose comme \$350,000 au cours du dernier exercice. C'est là le chiffre qu'a cité mon honorable ami, si ma mémoire est fidèle. Or, du fait de la modification de ce seul service, cette somme pourrait être divisée presque

en deux. Et, suivant moi, le service lui-même se prête à cette économie.

Dans le même ordre d'idées que le transport des correspondances de Québec, se trouve le transport du surplus des correspondances de Montréal à Toronto. Envisagée au point de vue des recettes que ce service peut assurer au réseau national, la somme en jeu est insignifiante. Actuellement le Pacifique-Canadien transporte trois jours par semaine le surplus des courriers dans des fourgons à bagages et ce service particulier offre peut-être des attraits aux compagnies de chemins de fer. Le ministère des Postes y trouverait peut-être son profit à étudier l'à-propos de confier ce service particulier aux chemins de fer nationaux, qui pourraient transporter ces courriers tous les jours de la semaine.

J'ai encore quelques autres réformes à suggérer tant au bénéfice probable du chemin de fer National-Canadien que dans l'intérêt de la population en général; dans certains cas, le département des Postes serait peut-être en mesure de réaliser des économies à la faveur de ces réformes. L'honorable député de Dauphin (M. Ward) a insisté sur la nécessité de prendre des mesures afin de mettre un terme à la superposition des services qui existe sur tous les chemins de fer à l'heure actuelle. La question que je soulève en ce moment est plutôt comme mes honorables amis, je le suppose, ont souffert à un moment donné de l'inconvénient d'avoir à attendre plus ou moins longtemps avant de faire raccordement avec leur train, en arrivant à un point de jonction entre deux chemins de fer. Si les honorables députés se rappellent les ennuis dont ils ont souffert comme particuliers dans ces circonstances ne fut-ce qu'une ou deux fois dans leur vie, ils sympathiseront avec les citoyens du pays qui se plaignent du retard tous les jours répétés du courrier pour la même raison. Il me semble que même au simple point de vue du service postal ce sujet mérite d'être examiné. Mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) objectera probablement que c'est une question du ressort de la commission des chemins de fer. Nul doute que les commissaires ne puissent fort bien s'employer à obtenir de meilleurs raccordements aux points de croisements entre les deux chemins de fer dans l'intérêt du public voyageur. Mais c'est surtout au sujet de l'amélioration de la distribution du courrier que j'insiste. Si les trains pouvaient se raccorder aux points de croisement, l'administration postale pourrait alors utiliser deux lignes au lieu d'une comme dans le moment.

Puis, il y a la question du transport du surcroît des dépêches dans tout le pays. On pourrait, je crois, donner aux chemins de fer