

leur des services que donne l'administration des postes. J'ai vécu longtemps sur les confins du Canada où l'administration postale peut être vue à l'œuvre et où l'on peut se convaincre de sa perfection bien plus que ceux qui demeurent dans les grands centres où l'on bénéficie naturellement d'une distribution quotidienne du courrier.

L'administration postale rend sans aucun doute un service efficace. Elle a atteint ce résultat en mettant en œuvre des méthodes de gestion éprouvées. C'est parce que je suis venu en contact avec les agents du département et les ai vus employer les meilleures méthodes administratives que je me détermine à faire la proposition en discussion. Ce que le projet appelle une inégalité de traitement au préjudice du réseau national n'est que la conséquence de l'expansion des affaires en Canada.

Le réseau du Pacifique-Canadien a été le premier chemin de fer établi entre les rivages extrêmes du pays. Pendant longtemps il a desservi à merveille la plus grande superficie territoriale. En conséquence, l'administration postale a dû s'adresser à ce chemin de fer pour atteindre la majorité du public avec le moins de frais. On a donc utilisé les voies du Pacifique-Canadien pour le transport du courrier et ce réseau a en quelque sorte formé partie de l'administration postale.

A ce propos, il convient d'observer que l'administration des postes est obligée de former des trieurs. Le triage en objets postaux est une spécialité. Après que l'acheminement du courrier a été organisé sur un réseau, il n'est pas facile de le confier à un autre réseau et l'on ne s'y résout point sans considérer les conséquences. Les commis qui ont appris à connaître le réseau postal sur un chemin de fer se trouvent obligés de se mettre à l'étude de nouveau. Un changement comme celui-là, un peu important, jetterait le désordre dans le service postal.

Depuis quelques années la plupart d'entre nous savent que le réseau des chemins de fer Nationaux dessert plusieurs centres du Canada et les campagnes elles-mêmes, chose que ne faisaient pas les lignes dont il est actuellement formé avant leur fusion en réseau unique. Les chemins de fer de l'Etat sont en mesure de rivaliser avec le Pacifique-Canadien pour le service des dépêches. Il reste cependant à faire le changement d'un réseau à l'autre. Il ne faut pas être trop sévère pour l'administration postale si elle hésite à transférer le service des dépêches d'un réseau connu des employés à un autre qu'ils ignorent.

Passant à l'examen des quatre demandes formulées par l'administration des chemins de

fer Nationaux au comité, l'année dernière, je m'occuperai d'abord du transport du courrier par trains directs entre Montréal et Vancouver. La circonstance a paru favorable à plusieurs d'entre nous pour changer l'entrepreneur. Nous avons pensé que le réseau de l'Etat pouvait exécuter ce service et encaisser les recettes dont le Pacifique-Canadien avait jusqu'ici bénéficié, sans déranger beaucoup le service des commis à qui il est confié.

En examinant l'affaire de près, j'ai découvert qu'il y a des détails de service très compliqués, surtout dans la partie du territoire qui s'étend de Winnipeg à Vancouver. Les correspondances ne sont pas transportées en bloc jusqu'à Vancouver. Elles sont chargées sur un fourgon de la poste de 60 pieds de long, avec de l'espace disponible à l'arrière dans d'autres wagons. A mesure que le train-poste s'avance et passe par des centres importants, comme Portage-la-Prairie, Brandon, Indian-Head, Regina, Calgary et autres, le courrier est distribué et dès qu'il y a de l'espace libre dans le fourgon de service on débarrasse les autres wagons-poste placés derrière, et on empile la correspondance dans le fourgon de service. En vertu d'un arrangement conclu avec le Pacifique-Canadien, au fur et à mesure que l'espace diminue dans le fourgon postal, les frais diminuent en conséquence, car la compagnie est payée pour l'espace requis seulement. Or, si ce service est réparti également entre les deux réseaux, comme on le propose, les honorables députés qui ne sont pas rompus au métier en cette matière,—et j'avoue franchement que c'est mon cas,—se rendront compte de prime abord qu'une moitié de wagon offre proportionnellement moins d'avantages qu'un wagon entier.

Pour ce qui est de la troisième récrimination, savoir que tous les courriers d'outre-mer débarqués des paquebots à Québec devraient être transportés de Québec à Montréal sur le réseau National canadien, elle a été avancée simplement comme un moyen de rétablir l'équilibre entre les deux compagnies de chemins de fer. Après m'être enquis de la situation, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il sera nécessaire de s'assurer du pays d'origine des courriers ainsi que des indications émanant du Gouvernement quant à l'acheminement qu'il leur faudra donner une fois débarqués sur le sol canadien. Une bonne partie de ces courriers peut-être doit être transporté directement et traverser le continent par l'itinéraire le plus court, d'après les arrangements conclus. Le marché pourrait être annulé par le service postal britannique qui a le dernier mot à dire en tout cela, si le National-Canadien n'était pas en mesure d'assurer le service le plus rapide et l'itinéraire le