

venues d'Ottawa, données par des hommes qui, par la nature des choses, ne peuvent rien connaître du service et sont, partant, incapables d'exercer une discrétion raisonnable en telle matière. En conséquence, de nombreuses bévues ont été commises, non seulement des bévues officielles, mais encore des bévues qui ont une influence préjudiciable sur les relations commerciales. Je demande au maître général des postes s'il ne serait pas judicieux de sa part de placer un peu de confiance dans l'inspecteur des postes sur l'île et de lui permettre de diriger le transport des malles après qu'elles sont rendues dans l'île. Je désire que cette Chambre comprenne que je ne me plains ni ne salue de question au sujet du transport des malles à travers les détroits. Chaque année, des plaintes sont faites et il en sera probablement fait en temps opportun sur ce sujet, mais ce dont je me plains aujourd'hui, c'est qu'après que les malles ont été délivrées sur la côte de l'île du Prince-Edouard on nous enlève les moyens spéciaux de les transporter, moyen que nous avions depuis des années. L'honorable monsieur peut aisément saisir les raisons pour lesquelles il faudrait des moyens spéciaux. Il arrive quelquefois que les malles sont retardées de l'autre côté, à Cap Tormentine, de un à cinq jours, de sorte que lorsqu'elles sont traversées il importe de faire toute la diligence possible pour les rendre à destination.

Lorsque sir Alex. Campbell était maître général des postes, sur le rapport de quelque méprisable subordonné qui n'y connaissait rien, il avait enlevé les trains spéciaux, mais du moment que les sénateurs représentant l'île eurent attiré son attention sur la question il ordonna de suite le remplacement des trains, et le service alors se fit à la satisfaction générale. Maintenant le maître général des postes a jugé à propos de nous retirer cet avantage et ne veut pas permettre à l'inspecteur des bureaux de poste d'exercer aucune discrétion en cette matière. Il ne veut pas nous donner de trains spéciaux, il ne veut pas payer pour le transport des malles en traîneaux, en sorte que notre position est réellement pire qu'elle n'était il y a cinquante ou quarante ans passés. Aujourd'hui, si la malle retarde à la traversée, de quatre à cinq jours, il lui faut rester au Cap Tormentine après qu'elle y est rendue, quoiqu'elle puisse réunir 40, 50 ou même 100 sacs, de six heures jusqu'à 24 et 23 heures, suivant les circonstances. Maintenant, il n'y a pas de raison pour qu'il en soit ainsi. La question a été mise devant le maître général des postes, et lorsque le *Northern Light* a été désemparé, en octobre dernier, le maître des postes de l'île a écrit au maître général des postes, lui demandant s'il n'était pas possible de soulager la population de souffrances prolongées, en lui permettant d'employer des trains spéciaux quand il le jugerait nécessaire. Le maître général des postes répondit qu'il ne devait pas exercer une pareille discrétion et que le maître de poste ne devait pas employer un train spécial ou même un cheval et un traîneau pour transporter les lettres à la capitale de l'île sans avoir reçu des ordres spéciaux d'Ottawa. Le pauvre malheureux a été obligé de se conformer à ces injonctions, et quel en a été le résultat ? Au mois de décembre le *Northern Light* a cessé de marcher, et au lieu de voir l'agent du département de la marine se hâter de le remplacer de suite par un service de bateaux, on a constaté que personne n'avait l'autorité voulue pour ordonner ce service. Il fallut télégraphier à Ottawa, et après un laps de temps de quatre à cinq jours les bateaux purent être prêts en vertu d'un ordre venant d'Ottawa. Il y a eu un retard inexcusable à se procurer les moyens de faire traverser les malles. Les bateaux furent appareillés, et après qu'ils furent appareillés, le Bureau de Commerce de Charlottetown adressa au maître général des postes le télégramme suivant :

CHARLOTTETOWN, 28 décembre 1887.

Le maître de poste, ici, n'étant pas autorisé à employer des trains spéciaux pour transporter les malles du *Northern Light*, il en résulte de sérieux embarras dans les affaires. Le Bureau de Commerce de Charlottetown.

M. DAVIES

Charlottetown sollicite respectueusement que des dispositions soient prises immédiatement pour y parer. Pas de malles du dehors reçues depuis samedi dernier.

Deux jours s'écoulèrent sans réponse et ils télégraphièrent de nouveau demandant une réponse. Le 3 janvier, presque une semaine après, le maître général des postes répond :

La question soumise au conseil. La dépense, près de \$7,000, considérée comme trop forte, outre que ce serait un précédent pour le Canada Ouest pour demander des trains spéciaux pour les malles de l'est à partir de Québec.

Maintenant tout ce télégramme est une absurdité. Le maître général des postes aurait dû savoir s'il s'était informé auprès de ses députés, que ce précédent avait déjà été établi, que son prédécesseur (et tout homme ayant connaissance des faits devra l'admettre), d'hiver en hiver, avait ordonné que des trains spéciaux fussent employés pour transporter les malles. Ils savaient qu'il y avait bien peu de malles transportées sur l'île par les bateaux ou par le *Northern Light* qui ne fussent destinées à la capitale; et quant à Québec je dis que c'est une mince excuse, indigne de l'honorable monsieur. Le précédent a existé pendant des années. Supposons que le *Northern Light*, après une traversée d'un ou deux jours et même d'un seul jour, arrive à Georgetown ou à l'un des *termini*, une heure ou deux, comme cela lui advenait généralement, après le départ des trains du matin, ces malles qui déjà peut-être datent de trois ou quatre jours devront rester 24 heures à Georgetown pour y attendre le train du lendemain. Tout le commerce des personnes engagées dans les affaires serait partiellement paralysé à cause du défaut d'action et du refus de facilités ordinaires et raisonnables de la part du département.

Maintenant, pas de train spécial pour rapporter une réponse immédiatement, en sorte qu'une personne écrivant d'Halifax à un correspondant de Charlottetown aurait à attendre environ une semaine pour envoyer une lettre et en recevoir réponse à une distance d'à peu près 150 à 160 milles, et cela à cause de l'inaction, du défaut de jugement et de la coupable négligence du département qui dirige l'honorable monsieur; et cela en regard d'une décision antérieure rendue par son honorable prédécesseur, qui avait donné beaucoup de soin à l'examen de la question et avait entendu dans le Sénat, pendant plusieurs années les demandes des sénateurs de l'île du Prince-Edouard à cette fin, que des trains spéciaux dussent transporter tout le temps la matière postale à la capitale. Il dit ensuite que le coût sera de \$7,000. Dût-il en coûter \$7,000 ce ne serait pas une raison de priver la population de l'île de ce train spécial; mais il devait savoir qu'en envoyant ce télégramme il ne disait pas l'exacte vérité. Ce service n'a pas coûté plus de \$1,000. Les employés du train étaient là. C'était tout simplement une contre-entrée du département des chemins de fer contre le département des postes. C'était tout simplement le coût du combustible pour faire un parcours de 20 à 30 milles pour transporter les malles à la capitale. Le 9 janvier ordre fut donné de transporter les malles par les caps, mais il n'y avait pas de bateaux prêts à les recevoir. La même organisation que j'ai tant combattue et qui règne au département des postes règne également au département de la marine. Ils paraissent manquer de confiance dans leur agent. Il n'était pas autorisé à dépenser \$5.00 pour arrimer les bateaux pour le transport des malles sans en avoir reçu instruction d'Ottawa. Les bateaux ne furent prêts que le 12 janvier. Quoique cela puisse être un peu ennuyeux, je veux attirer l'attention des honorables messieurs sur les faits dont nous avons à nous plaindre et leur demander ensuite s'il est raisonnable qu'un tel état de choses dure plus longtemps. Ainsi, après près d'une semaine de retard, lorsque les bateaux étaient prêts, le 12 janvier, le temps ce jour-là fut trop mauvais pour leur permettre de sortir, mais ils sortirent le 13 janvier. Il y avait au cap Tormentine 165 sacs de matière postale. Les bateaux