

patibles avec une administration satisfaisante des affaires d'un département. En conséquence, ce n'est seulement qu'en rapport avec l'échelle de traitements que nous avons recommandée pour les sous-chefs de départements, que nous fixerons le traitement maximum des percepteurs de douanes à \$4,000. Sur ce point nos opinions sont bien arrêtées. Nous pensons que tout officier supérieur dont le traitement est moindre que celui d'un ou de plusieurs de ses subalternes sera toujours dans une position désavantageuse vis-à-vis d'eux. Nous sommes convaincus qu'un inspecteur de douanes, dont le traitement ne dépasse pas \$2,000 par année, ne pourra inspecter effectivement un port où le premier et le deuxième officier reçoivent respectivement \$4,000 et \$2,600. Les officiers les mieux retribués seront inévitablement portés à le regarder comme inférieur parce que ses services seront moins rémunérés, et lui-même sentira inévitablement que sa position n'est pas la plus avantageuse lorsqu'il traitera avec eux.

106. Nous avons étudié la classification des ports proposée dans le tableau B annexé au rapport de la commission du service civil de 1868, et nous ne sommes pas surpris qu'on ait trouvé impossible de l'adopter. Nous ne croyons pas qu'aucune classification aussi rigoureuse soit praticable, et nous sommes d'avis que, toutes les fois qu'une vacance importante survient, le traitement du percepteur devra être fixé sans égard à ce qu'il est aujourd'hui, mais en tenant compte des traitements donnés dans les autres ports et de ceux des officiers du département. Il ne paraît y avoir aucune raison d'accorder un traitement élevé à un nouveau percepteur simplement parce que tel était le traitement de son prédécesseur. C'est une question dont le conseil du service civil devra s'occuper, à notre avis. Nous proposons donc que le conseil s'enquière périodiquement de la somme d'ouvrage qui se fait à chaque port et des circonstances dans lesquelles il se fait, et que, d'après ces données et de l'avis du sous-chef du département, il détermine quel est le nombre d'officiers de chaque classe nécessaire pour l'accomplissement convenable de l'ouvrage, et les appointements de chacun d'eux, et que toutes les nouvelles nominations aient lieu aux appointements ainsi fixés.

107. Le maintien de tous les ports actuels exigerait une grande variété d'appointements, mais, nous sommes d'opinion qu'il ne devrait pas y avoir de ports indépendants où les perceptions ne justifieraient pas le paiement d'un traitement de \$1,000 au percepteur, et le maintien sous son contrôle d'un personnel d'au moins deux officiers. Nous ne proposons pas d'abolir les ports secondaires ni d'enlever au commerce les facilités qu'ils offrent, mais nous pensons que la plus grande partie de ces ports devraient être classés comme ports dépendants et leurs affaires transigées dans les ports auxquels ils seraient subordonnés. L'on pourrait ainsi contrôler d'une manière plus satisfaisante la manière dont se font les affaires. Toutes les importations importantes seraient soumises à une évaluation plus minutieuse, les affaires seraient conduites par des officiers plus capables, tandis que d'un autre côté on réduirait d'une manière notable les frais de perception en faisant disparaître graduellement nombre d'officiers dont les appointements sont plus élevés qu'ils ne devraient l'être à raison de l'ouvrage qu'ils font. Le travail des percepteurs étant ainsi déplacé, serait accompli par des officiers d'un rang inférieur et à des appointements moindres.

108. Sauf les considérations ci-dessus, nous allons maintenant passer à