

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 Etats de l'ouest et le Canada ?

Oui, en pratique.

634. N'est-ce pas la malle la plus lourde entre le Canada et les Etats-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 ?