

M. CARLING : Trois. Ils commencent à \$480 et les commis de première classe ont \$960.

M. BLAKE : En examinant le titre suivant, bureaux de poste d'Ontario, je vois qu'il y a une augmentation de \$27,570, mais on ne donne aucun détail.

M. CARLING : Aucun des salaires n'est augmenté dans les bureaux de poste des villes, à l'exception de ceux dont s'occupe l'acte du service civil. Les autres augmentations sont les augmentations ordinaires et pour les nouveaux employés nécessaires.

M. BLAKE : Puis, en examinant le titre " Divers," on voit qu'il y a eu plusieurs augmentations pour la papeterie, les impressions, les annonces, la fabrication des timbres-poste, des cartes postales, enveloppes timbrées, etc.

M. CARLING : Ce sont les augmentations régulières. L'augmentation des affaires a naturellement nécessité plus de timbres-poste, plus de papier, et toutes choses de ce genre que l'on exige dans un département.

M. HESSON : Je crois qu'il convient de dire que la distance à parcourir, d'après le rapport du directeur général des Postes, est de 1,416 milles plus longue qu'en 1851, que la totalité de milles parcourus a été de 1,023,755 milles de plus que l'année précédente, et que le chiffre des lettres envoyées a augmenté d'environ 8,030,000 pendant l'année.

Ces chiffres indiquent un revenu beaucoup plus considérable, et il s'ensuit nécessairement qu'il doit y avoir beaucoup plus de dépenses. Je suis heureux de voir que le revenu a augmenté dans une plus grande proportion que les dépenses. Je constate que les dépenses d'Ontario n'ont été que de \$31,000 de plus que ses revenus, et la situation de Manitoba est presque aussi bonne. Le pays doit-être très satisfait de ce résultat.

Je serais très heureux si prochainement l'honorable directeur général des Postes pouvait trouver moyen de réduire le taux des lettres de 3 à 2 centins. Nos voisins nous ont donné l'exemple, et je crois qu'on peut le suivre sans que le département y perde; mais tout le pays y gagnerait plutôt, et je suis convaincu que tout le monde approuverait les changements que l'on ferait dans ce sens.

En ce qui concerne l'augmentation des salaires et des dépenses diverses, pour timbres, etc., je vois que l'on a établi au moins 236 nouveaux bureaux de poste durant l'année dernière, ce qui a nécessairement augmenté les dépenses en général.

M. BLAKE : Je suis certain que l'honorable ministre doit être très reconnaissant envers l'honorable député de Perth-Nord de ce qu'il a entrepris de venger son département. L'honorable ministre aurait sans doute profité de ces chiffres s'il n'avait pas su qu'il n'était plus temps de les donner. L'honorable député a parlé d'augmentations qui ont déjà eu lieu; il a comparé l'année dernière avec l'année précédente. Nous parlons des estimations des dépenses de l'année prochaine. Je recommanderais à l'honorable monsieur, avant d'entreprendre de venger le ministre, qu'il suive un peu plus la marche du temps, plutôt que de rester en arrière.

M. HESSON : Mes chiffres sont extraits du dernier rapport du directeur général des Postes. J'ai parlé de ce qui nous est présenté, et il est raisonnable, je crois, que la Chambre s'occupe de ces choses, vu l'augmentation de la distance parcourue et vu le nombre des nouveaux bureaux établis.

M. CHARLTON : Je suppose que le traité postal entre les Etats-Unis et le Canada stipule que les lettres et les journaux payés d'avance seront transportés gratuitement dans les deux pays; mais je vois un crédit de \$7,500 payable aux Etats-Unis pour transport de malles. J'aimerais avoir des explications à ce sujet.

M. CARLING : Il s'agit du transport des malles étrangères à travers les Etats-Unis.

M. CHARLTON

M. CHARLTON : Une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention du ministre, est celle qui a été soulevée dans la partie du pays où je demeure; je veux parler du transport des malles par les trains à grande vitesse.

Le chemin de fer du Sud du Canada a trois trains rapides par jour, mais les malles ne sont pas transportées sur ces trains, mais sur des trains de petite vitesse, et le service se fait d'une façon très défectueuse. Pourquoi le gouvernement canadien n'aurait-il pas un wagon affecté exclusivement aux malles sur chacun de ces trains rapides, et pourquoi ces malles ne seraient-elles pas remises aux différentes stations pendant que le train est en mouvement, comme la chose se pratique dans d'autres pays? Ce système nécessiterait probablement une légère augmentation de dépenses, mais le service n'en serait que mieux fait et le pays supporterait avec plaisir cette légère augmentation.

M. CARLING : Je crois qu'on a déjà essayé le système proposé par l'honorable député et qu'il n'a pas fonctionné d'une façon satisfaisante. Il s'agit de savoir si les compagnies de chemins de fer voudraient faire arrêter ces trains rapides aux différentes stations.

M. CHARLTON : Il n'est pas nécessaire que les trains arrêtent.

M. BLAKE : Les malles sont remises pendant que le train est en mouvement.

M. CARLING : Les officiers du département qui ont une grande expérience de la chose me disent que ce système n'a jamais bien fonctionné.

M. CHARLTON : Quand on a adopté le système de transporter les malles par les trains rapides entre New-York et Chicago, elles étaient remises et reçues à toutes les petites stations, bien que le train allât à une vitesse de quarante milles à l'heure. Le système a très bien fonctionné pendant plusieurs années aux Etats-Unis et en Angleterre, et si nous ne pouvons pas le mettre en pratique de façon à ce qu'il donne satisfaction, ce doit être parce que nous ne savons pas comment l'appliquer. Tout ce qu'il s'agit de faire, c'est d'adopter les plans qu'ils ont suivis, et nous pourrions transporter nos malles comme ils le font.

M. LAURIER : L'honorable ministre peut-il nous donner des renseignements au sujet des crédits que l'on dit avoir été accordés au steamer *Folger* pour transporter les malles de la Malbaie à Kamouraska pendant l'hiver? J'ai demandé, il y a deux mois, les documents relatifs à cette affaire; ils n'ont pas encore été présentés.

M. CARLING : Je crois qu'aucun montant n'a été payé.

M. LAURIER : Je crois que l'on voulait faire une expérience. Je suppose que l'expérience n'ayant pas été satisfaisante, aucun montant n'a été payé.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'arrangement a été fait avec le département des chemins de fer, sujet à la sanction du parlement. Si l'expérience avait réussi, nous aurions demandé un crédit pour cet objet dans les estimations. Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré que l'expérience n'avait pas réussi et qu'en conséquence aucun montant n'avait été payé.

M. LAURIER : Et doit-on payer quelque chose?

Sir HECTOR LANGEVIN : Non.

M. LAURIER : Je vois qu'il y a une augmentation de \$9,000 dans le crédit accordé au chemin de fer Intercolumbia pour le transport des malles dans la province de Québec; une augmentation de \$10,000 pour le Nouveau-Brunswick et \$5,500 pour la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre voudrait-il donner des explications à ce sujet?

M. CARLING : Je crois que c'est ce qui revient réellement de droit au chemin, pour la quantité de malles trans-