

Nationaux-Canadiens le transport de ces dépêches en aucun endroit d'où elles sont envoyées en grande partie. Il y a un service de surcroît entre les principaux centres du Canada, dans l'Est en particulier et dans l'Ouest jusqu'à un certain point. Le surcroît de correspondances pourrait être subdivisé pour le but que j'ai à l'idée. J'ignore ce que pense le ministère des Postes à cet égard. A proprement parler, le surcroît de correspondances est celui qui ne peut être transporté dans le wagon-poste dont l'espace est fort limité. Les courriers ambulants ont leurs boîtes de distribution tout autour du wagon et ils ne doivent pas être gênés dans leurs mouvements, de sorte qu'il ne reste pas beaucoup d'espace pour les sacs encombrants des dépêches. Tout ce qui ne peut être placé dans le wagon-poste est classé comme surcroît et mis dans une voiture en arrière. L'honorable député de Dauphin (M. Ward) nous a appris quel est le coût par mille pour chaque pied d'espace ainsi affecté. Mais il est une certaine classe de surcroît de correspondances qui diffère des dépêches ordinaires. Il peut être régulier ou ne se présenter qu'à diverses époques. Nous avons, par exemple, des magazines et des hebdomadaires—un au moins au Canada—qui constituent un surcroît considérable du courrier à toutes les semaines. Il y a de plus d'autres revues qui sont publiées semi-mensuellement ou tous les mois peut-être. En outre à certaines saisons de l'année, une foule de catalogues se trouvent parmi les objets de correspondance, emplissant à eux seuls souvent un wagon entier, ce qui est très profitable pour les chemins de fer. Quoi qu'il en soit, il est certainement avantageux pour eux d'en avoir le transport, d'autant plus qu'ils peuvent s'en défaire facilement puisqu'ils ne sont véhiculés que d'un point à un autre. Ce courrier n'entraîne aucune responsabilité, si ce n'est qu'il doit être gardé intact. Je suggérerais au département des Postes de confier ce courrier, alors qu'il n'est pas besoin de le distribuer en route ou de le placer sur le wagon-poste d'arrière pour donner plus d'espace à celui d'avant, je suggérerais, dis-je, de le confier au réseau national autant que possible. Par exemple, il y a toutes les semaines un wagon de journaux hebdomadaires envoyés de Montréal, disons, pour être distribués dans l'ouest du Canada. Ces journaux peuvent très bien être transportés à Winnipeg au moins par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Il est un autre point que je tiens à mentionner à ce sujet, à savoir le danger pour le ministère des Postes des changements subits des horaires des deux principaux chemins de fer du pays. Avant de partir de chez moi, j'ai remarqué que le Pacifique-Canadien avait

fait quelques modifications à son horaire sur sa principale ligne. Je n'ai pas songé alors que ce serait un sérieux obstacle pour le département des Postes qui alimente cette compagnie avec son courrier, mais, renseignements pris, j'ai constaté que ce changement signifiait presque une journée de retard pour moi en me rendant à Ottawa pour assister à la session. On m'a fait observer également que le transport des dépêches est par le fait même en retard tous les jours. Là encore, la commission des chemins de fer pourrait intervenir probablement. Je déclare donc que nos deux grandes compagnies de chemin de fer devraient consulter le ministère des Postes avant d'apporter des changements à leurs horaires, parce que nous n'aurons pas le meilleur des services si on ne nous donne pas ample avis des changements projetés. Le département des Postes comprend tant de ramifications qui sont régies par un si grand nombre de règlements que le ministère ne peut s'adapter à des modifications à un moment d'avis. Et quant à cela je crois comprendre qu'ils n'ont pas même un moment d'avis; les horaires sont changés à leur insu et le département ne l'apprend que plus tard. Les chemins de fer ont là une belle occasion de coopérer avec le ministère des Postes. Depuis longtemps je demande qu'on accorde une plus large part de ce service aux chemins de fer Nationaux et je trouve que les chemins de fer Nationaux auraient bonne grâce de coopérer avec le département des Postes en l'avertissant à temps de tout changement projeté aux horaires.

Avant de terminer, je tiens à dire encore une fois pour quelle raison j'offre ces quelques suggestions. Je crois notre ministère des Postes indépendant des grosses corporations du pays et je suis sûr que jamais personne ne le voudrait voir réduit au point où il ferait conformer le service postal à la volonté d'une compagnie particulière. Par contre, nous sommes actionnaires d'un grand réseau de chemin de fer et il nous incombe de prier le département des Postes d'être un peu moins rigoureux et de contribuer dans la mesure possible au mouvement du chemin de fer National-Canadien. En ceci, je crois que je ne fais que mon devoir.

M. EVANS: La présente question nous intéresse fort dans l'Ouest canadien. L'an dernier je communiquai à la Chambre certains chiffres dont le ministre des Postes (M. Murphy) contesta l'exactitude. Je ne reprendrai pas mes remarques d'alors; mais je suis convaincu que la répartition du transport des objets postaux entre les deux voies ferrées n'est pas équitable. Le National-Canadien ne transporte pas une seule dépêche en passe, soit de Montréal ou de Toronto. Voilà qui