

ne sont pas censés avoir droit à l'amitié ni aux faveurs du gouvernement actuel; et le peuple pensera certainement que si le vice-président du chemin n'avait jamais troublé le premier ministre, il aurait mieux réussi, peut-être, à conserver sa position dans le service public.

Nous savons très bien que ceux qui ont eu le contrat depuis sont des gens qui avaient précisément des idées opposées, en ce qui concerne le gouvernement et le candidat du gouvernement. Celui à qui on a donné le contrat pour le transport des malles est justement l'homme qui a préparé la pétition qu'on a présentée pour demander l'invalidation de mon élection et qui a fait presque toute la besogne qui est vulgairement connue sous le nom de basses-œuvres du parti. Ses fonds diminuaient et il ne voyait pas comment il pourrait se faire indemniser de son travail; et par un étrange concours de circonstances, il reçut le contrat, bien qu'il fût donné par soumission publique.

Par un concours de circonstances très curieuses, il reçut le contrat pour le transport des malles de la première section; la seconde section fut donnée au malheureux individu que le ministre de la Milice nomma cantinier au dernier camp et qui eut tout à souffrir de cette violente attaque qui fut dirigée contre ce qui est vulgairement connu sous le nom de Fort Hefernon.

M. BOWELL : Est-ce la raison qui a fait retirer la pétition présentée contre vous ?

M. PLATT : Non; je crois que la raison a été le manque de fonds. C'était pour la même raison que ces hommes ne pouvaient jeter les yeux ailleurs que sur le gouvernement pour se faire payer de leurs services.

Ce sont les deux hommes qui ont eu le contrat, et c'est pourquoi le peuple a des idées particulières sur les motifs qui ont porté le ministre à opérer le changement. Il y a encore des objets de plainte, et bien qu'il y ait assez longtemps de cela, et que l'été approche, ces plaintes n'ont pas cessé, je crois. On m'apprend, aussi, que des amis du gouvernement ont fait de grands efforts afin de faire remettre le contrat au chemin de fer. Sans m'occuper de la réputation du ministre, laquelle semble jusqu'à un certain point être en jeu dans cette affaire, je crois que, pour le bien du service public et le bien-être du peuple intéressé au transport des malles dans cette partie du pays, on devrait remettre immédiatement le contrat au chemin de fer.

On ne peut pas nier que si le gouvernement ne juge pas à propos de remettre les choses dans l'état où elles étaient auparavant, en tout cas le chemin de fer devrait transporter les malles de la partie ouest du comté. On n'a aucune excuse qui motive le maintien de l'état de choses actuel; et je suis certain que le jour n'est pas très éloigné où le gouvernement sera forcé, par la nécessité, de s'entendre avec les propriétaires du chemin de fer Ontario Central pour le transport des malles. Nous savons que l'on prolonge ce chemin jusqu'à dans le comté de l'honorable ministre des Douanes, qui, j'en suis certain, ne permettra pas que l'on transporte avec des bœufs ou des chevaux les malles de ses électeurs qui demeurent dans les régions éloignées du comté, lorsque le chemin de fer atteindra ces endroits lointains.

Je ne suis pas certain si les propriétaires du chemin ont eu des querelles avec le gouvernement. Ce sont des hommes d'affaires, et non des hommes politiques, qui, probablement font autant pour développer les ressources du pays que tous les autres hommes qui construisent des chemins de fer en Canada; et je ne crois pas que l'on puisse donner de raisons qui motivent le système actuel de transporter les malles.

J'ai demandé les documents qui se rattachent à cette question, mais jusqu'à présent je n'ai pu les obtenir. Je suis obligé de demander à l'honorable ministre de donner des explications qui, je l'espère, seront satisfaisantes, non-seulement pour moi personnellement, mais pour le peuple du comté de Prince-Edouard, qui les attend tous les jours.

M. CARLING : Une des grandes raisons qui nous portent à continuer le système actuel, c'est qu'il donne plus de satisfaction au public, d'après les renseignements que j'ai reçus, et qu'il coûte moins cher. Le transport des malles par le chemin de fer coûtait \$3,721; aujourd'hui il coûte \$3,339. On a fait beaucoup de plaintes contre le chemin de fer sur la manière dont les malles ont été transportées l'hiver dernier. Je crois qu'en moyenne, le chemin de fer ne transportait les malles que trois fois par semaine au lieu de six, de Trenton et de Picton; mais depuis que l'on a conclu des arrangements avec les entrepreneurs actuels, les autres malles, ainsi que les malles intermédiaires, sont transportées plus régulièrement; et, d'après ce que je sais, le peuple est plus satisfait de cet arrangement qu'il l'était auparavant, car la compagnie du chemin de fer ne lui donnait pas régulièrement ses malles; et puis, les dépenses sont d'environ \$300 ou \$400 moins élevées.

M. BLAKE : Maintenant, on va lentement et sûrement.

M. CARLING : Pas lentement, mais sûrement, car la compagnie du chemin de fer ne voulait pas attendre le Grand-Tronc lorsque les trains étaient en retard, tandis que l'entrepreneur actuel attend. Le peuple, en règle générale, reçoit maintenant ses malles plus régulièrement que lorsque la compagnie les transportait.

Ce sont là les renseignements que je tiens des rapports des inspecteurs qui ont examiné comment fonctionnait le système actuel.

M. PLATT : Le ministre n'a pas l'intention de faire croire à la Chambre que lorsque les gens manquaient les malles de l'est, c'était la faute du chemin de fer.

M. CARLING : Je puis dire seulement que l'on m'a rapporté qu'en moyenne les malles manquaient le train trois fois par semaine durant l'hiver dernier, et depuis l'inauguration du système actuel, les gens reçoivent leurs lettres tous les jours, car l'entrepreneur attend régulièrement l'arrivée du train.

M. PLATT : Durant l'hiver qui vient de finir, permettez-moi de dire que bien que les malles de l'est aient manqué le train du matin, elles auraient pu être transportées à Picton par le train de l'après-midi qui arrivait presque aussitôt que la diligence de Desoronto pendant l'hiver. Mais en ce qui concerne la malle de l'ouest, qui est plus importante pour la ville de Picton, il est rare qu'elle ait manqué le train allant du côté de l'est, ou plutôt, elle ne l'a jamais manqué, car il y a deux ou trois heures de différence entre le temps où il arrive à Trenton et le temps où part le train en destination de Picton. Je suppose que l'honorable ministre n'a pas reçu les renseignements qui représentent les opinions que le public en général professe au sujet de cette question.

M. BLAKE : Les salaires ont été augmentés de \$6,240, mais j'en ai que le total de l'année dernière; de sorte qu'il est impossible d'établir des comparaisons.

M. CARLING : Les estimations sont préparées différemment, je crois; mais il n'y a pas d'augmentations, excepté dans le nombre de personnes employées dans le service. Le nombre de commis préposés aux malles et de ceux des bureaux de poste, a été augmenté.

Je ne puis pas en dire le nombre exact, mais je serai heureux de donner à l'honorable monsieur ces renseignements au concours. Les seuls employés nommés sont des commis de troisième classe; ils reçoivent les salaires les moins élevés sur les chemins de fer et dans les bureaux de poste.

M. CHARLTON : Quels sont les salaires ?

M. CARLING : Dans les bureaux de poste des villes, \$400, et \$480 pour les commis de chemins de fer, conformément à l'acte.

M. CHARLTON : Combien y a-t-il de classes sur les chemins de fer ?