
SECOND RAPPORT

DE LA

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

.....
IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.
.....



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.

1869.

SECOND RAPPORT

DE LA

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

Les Commissaires chargés de faire enquête et rapport sur l'organisation du Service Civil de la Puissance du Canada, ont l'honneur de soumettre un second rapport.

Dans le premier, nous nous sommes beaucoup étendus sur la composition du personnel des départements à Ottawa. Depuis cette époque, quelques uns de nos membres ont visité les principales villes de la Puissance, et nous ont fait un rapport sur les divisions extérieures sous le contrôle des divers départements. Avant d'entrer dans les détails, nous croyons devoir faire quelques observations sur la composition du service extérieur en général.

La première section de l'acte du Service Civil établit la classification dans les départements, et dans notre premier rapport il ne s'agissait que d'appliquer cette classification au personnel existant. La seconde section de l'acte prescrit que "les services extérieurs seront organisés et classés comme il est ci-après pourvu," et la voie pour y parvenir est énoncée en la 15^{me} section du même acte, c'est-à-dire par le gouverneur-général en conseil. Il était clairement entendu que les mêmes règles de classification ne devraient pas s'appliquer aux deux branches du service ; mais pour mettre fin à tout doute qui pourrait surgir sur l'interprétation de la section quinzième, nous croyons qu'il serait judicieux de déclarer d'une manière précise, par un arrêté du conseil, que les mêmes règles n'ont d'application que dans des cas spécialement prévus.

Chaque service est si différent et les aptitudes pour en remplir les devoirs si variées qu'il ne serait pas à propos de les organiser sur un même pied. Où le service est considérable et régulier dans ses exigences, comme aux départements des postes, des douanes et de l'accise, nous avons fait une classification générale indiquant le minimum ainsi que le maximum de traitement qui serait alloué, et cette classification nous paraît satisfaisante. Nous n'avons pas entrepris de fixer le traitement exact que recevra chaque employé, ni le personnel qui sera requis à chaque port ou station. Pour le faire, il aurait fallu un examen minutieux de chaque localité, chose qui serait impossible pour le plus grand nombre d'entre nous, vu les devoirs que nous avons à remplir dans les départements, et ceux qui incombent aux membres de la commission qui ne sont pas au service du gouvernement. Nous aurions été contraints de nous en rapporter aux renseignements du sous-chef du département, et nous croyons qu'il est plus juste de laisser l'application du principe général de classification que nous avons soumis à ceux qui en ont la responsabilité, et que, vu leurs connaissances, peuvent mieux l'appliquer dans chaque cas particulier qui pourrait se présenter. La quinzième section prescrit que telle organisation qu'approuverait le gouverneur-général en conseil, sera soumise au parlement et servira de base au budget de l'année. Nous croyons que le budget devrait être soumis en détail, et que par là il atteindrait le but voulu par la section.

Dans d'autres cas, où le personnel n'est pas assez considérable pour donner lieu à une classification générale, nous avons signalé certains traitements qui nous ont paru ou trop élevés ou insuffisants, et là où nous n'avons pas fait d'observations sur les salaires, nous n'avons pas eu de raison pour les modifier. En certaines circonstances, comme dans le

cas des maisons de la Trinité de Québec et de Montréal, nous avons recommandé une distribution de fonctions entièrement nouvelles, et une nouvelle classification des appointements en sera le résultat inévitable.

Il y a deux dispositions de l'acte du service civil qui devraient être considérées comme s'appliquant aux employés des services extérieurs aussi bien qu'à ceux qui résident au siège du gouvernement.

Tous les employés permanents du gouvernement devraient produire des certificats, et subir l'examen voulu par la section sixième. Dans certains cas, où des aptitudes particulières sont requises, comme pour les officiers de l'accise, les inspecteurs de bateau-à-vapeur, etc., le département est autorisé à exiger un examen spécial outre celui que doivent subir les aspirants ordinaires. Dans d'autres cas, comme pour les gardiens des phares et les facteurs, les mêmes connaissances ne seront pas exigées; et chaque département devrait être notifié d'envoyer au bureau du service civil un état indiquant les aptitudes requises pour chaque grade; et le bureau a le pouvoir de régler aussi les examens locaux, afin d'éviter aux aspirants tout trouble inutile pour assister aux examens.

La règle concernant l'âge auquel on peut être admis dans le service public, devait être rigoureusement suivie. Dans certains cas, comme les garde-pêche, gardiens de phare, etc., les admissions au service devraient sans doute se faire à un âge plus avancé que celui prescrit par l'acte du service civil pour le personnel des départements; mais la troisième section, (paragraphe 1), semble embrasser les cas de ce genre, et un arrêté général du conseil autorisant la nomination d'employés âgés de plus de 25 ans, pour certains bureaux, serait d'accord avec la disposition de cette section; mais il y a doute jusqu'à quel point au-delà de 40, qui est l'âge déterminé, l'on pourrait faire ces nominations, surtout s'il s'agissait d'inaugurer un système de pensions de retraite. Si dans une classe particulière d'employés, (les gardiens de phare, par exemple), on trouvait avantageux d'étendre cette limite, on devrait établir une règle fixe et l'observer rigoureusement.

Après ces observations préliminaires, nous allons passer au rapport sur les divisions extérieures du service public.

SERVICES EXTERIEURS SOUS LE CONTROLE DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

Les services sous la surveillance du département de la marine et des pêcheries sont d'un genre varié, et c'est pour cette raison,—et parce que c'est la première fois qu'ils sont soumis à un seul système d'administration,—qu'ils méritent plus d'attention que toute autre branche du service public.

PHARES, ETC.

Le plus important de ces services est celui de l'entretien des phares, expression générale qui comprend les bouées, balises, sifflets d'alarme, stations à pavillon, maisons de secours et autres choses servant à la sûreté de la navigation.

Les phares, etc, sur le St. Laurent depuis Montréal jusqu'en bas du fleuve, étaient sous la direction des bureaux indépendants des maisons de la Trinité de Québec et de Montréal, et n'étaient guère surveillés par l'exécutif, mais aussitôt qu'on eût établi un système de phares en haut de Montréal, ils ont été placés sous la direction du département des travaux publics qui avait le contrôle général de cette partie de la navigation. Dans la Nouvelle-Ecosse, ils se trouvaient sous la surveillance du bureau des travaux, qui lui-même n'était dirigé par aucun ministre en particulier, et au Nouveau-Brunswick sous celle du bureau des commissaires des institutions publiques, dont trois ministres faisaient partie avec des commissaires non-salariés et deux officiers permanents salariés. Depuis la confédération, le département de la marine et des pêcheries s'est chargé des phares qui, jusqu'alors, étaient sous la direction du département des travaux publics, et de tous les phares de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, les divers bureaux qui en avaient le contrôle n'étaient que des institutions locales. Les phares en bas de Montréal sont encore sous la direction des Maisons de la Trinité. Ces institutions sont, sans doute, sous

la surveillance générale du département, qui n'a cependant pas directement le même contrôle sur ces phares que sur les autres phares de Puissance. Nous sommes d'avis qu'une règle uniforme devrait être établie à cet égard, et que les phares du St. Laurent devraient être sous la direction immédiate du département, avec des inspecteurs locaux, pratique suivie en d'autres endroits de la Puissance; et nous n'avons aucun doute que le placement des bouées, au printemps, et la fourniture des approvisionnements pourraient par là s'effectuer avec une plus grande économie. Nous voyons qu'en Angleterre un changement analogue a été recommandé par une commission royale.

PILOTES.

Le même défaut d'uniformité se reproduit dans le contrôle des pilotes. Dans la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement a nommé une commission de pilotage chargée de l'examen des pilotes et de leur admission à l'exercice de leur profession. Elle doit aussi dresser des règlements auxquels ils sont soumis, excepté cependant l'échelle des honoraires qui est déterminée par le statut. Au port de St. Jean, la corporation passe des règlements pour le pilotage, et vu qu'il ne s'y trouve pas de surintendant de pilotes, la corporation elle-même leur fait subir l'examen et les admet à l'exercice de la profession. Dans le comté de Charlotte, trois commissaires sont nommés pour faire des règlements de pilotage. Dans les autres parties du Nouveau-Brunswick, la tâche est remplie par la cour des sessions de comté, qui nomment des syndics pour l'admission des pilotes. En Canada, le pilotage du fleuve St. Laurent est sous la direction des maires de la trinité de Québec et de Montréal. Les salaires des surintendants s'élèvent, à l'une de ses villes, à \$2,400, et à l'autre, à \$1,200, outre une proportion des traitements annuels et émoluments contingents des employés. L'on a créé à chacun de ces ports un fonds pour le soutien des pilotes infirmes. Ce fonds est entretenu par un pourcentage prélevé sur les honoraires des pilotes. Nous avons à ajouter que dans les deux cas les fonds sont placés d'une manière très irrégulière, (des sommes considérables restant entre les mains des trésoriers), et les placements eux-mêmes d'un genre très varié. Nous sommes d'avis que pour des fonds publics leur placement devrait être en effets publics, ou ce qui serait mieux encore, les revenus pourraient être versés entre les mains du receveur général, avec intérêt sur les balances trimestrielles, comme cela se pratique pour d'autres dépôts.

Le contrôle des pilotes semblerait exiger l'établissement de quelques bureaux locaux, sous la direction générale du département; mais cette question demande évidemment une révision complète, et les dépenses du fonctionnement, qui, dans certaines parties de la Puissance, sont payées par les municipalités, ne devraient pas l'être dans d'autres à même le coffre public.

HAVRES.

On rencontre le même défaut d'uniformité dans l'administration des havres des différentes parties de la Puissance. Dans Ontario, le havre du Presqu'Île est le seul qui se trouve sous le contrôle d'un officier du département des travaux publics; tous les autres sont sous la direction des municipalités ou sous celle des bureaux de commissaires de havre locaux. Il y a à Montréal une commission de havre nommée par le gouvernement, chargée non seulement du havre même, mais aussi des améliorations dans la navigation en aval du fleuve. On pourvoit en général aux dépenses par les droits de mouillage, sur le crédit desquels l'on émet des bons de temps à autre, avec ou sans la garantie du gouvernement, et en 1860 le gouvernement a pris sur lui le total des dépenses de l'approfondissement du lac St.-Pierre.

Depuis cette époque, toutes les améliorations ont été faites aux frais du gouvernement général, par l'intermédiaire du département des travaux publics, mais les travaux mêmes se font par les commissaires du havre, en vertu d'une convention avec ce département. Depuis que la commission a pu se débarrasser de la dette considérable qu'ont entraînée ces travaux importants, elle a été en mesure de subvenir à ses propres dépenses. A Québec, on a établi depuis quelques années passées une commission du havre sur le même principe que celle de Montréal, mais elle a éprouvé des difficultés financières et a demandé du secours au gouvernement; mais comme cette question est renvoyée à une

commission nommée spécialement pour s'enquérir de l'affaire, il n'est pas nécessaire d'en parler autrement que pour donner une idée des différentes relations qu'ont les divers havres du pays avec le gouvernement général. Mais indépendamment des améliorations du havre de Québec qui sont confiées à la commission, la surveillance des navires dans le havre est déléguée à un maître de port, dont le traitement et toute autre rémunération sont à la charge de la Puissance, et dont les fonctions constituent une partie considérable des devoirs de la Maison de la Trinité à Québec; et comme le havre de Québec est censé s'étendre jusqu'au golfe, il y a un maître de havre salarié à Gaspé et à une des Iles Magdeleine, et les réglemens pour ces havres sont faits par la Maison de la Trinité. Le maître du port de Sorel est de la même manière sous le contrôle de la maison de la Trinité de Montréal.

Il n'y a pas de maître de havre à Halifax, mais dans les autres parties de la Nouvelle Ecosse les cours de sessions ont le pouvoir d'en nommer un et d'en définir les fonctions. Ces cours peuvent aussi fixer les limites du havre ainsi que l'allocation du maître du havre, qui ne doit pas excéder celle indiquée en la cédule de l'acte. Au Nouveau-Brunswick, les maîtres de havres sont nommés par les cours de sessions de comté, et leur traitement déterminé par statut; mais à St. Jean, c'est la corporation qui les nomme et qui fixe le taux de leurs honoraires.

Le maître de havre à Québec est, par conséquent, le seul aux ports principaux de la Puissance qui soit payé à même les fonds provinciaux, ce qui entraîne pour lui, son commis, un huissier et quatre chaloupiers, une dépense annuelle d'au-delà de \$4,500. Il serait avantageux de mettre le service des havres sur un pied plus uniforme. Sous le système actuel même, il pourrait s'effectuer une économie annuelle de \$1,200, si le maître de havre à Québec se servait des chaloupes de la police de rade, et le fait est que la police de rade même pourrait être placée sous le contrôle des maîtres de havre.

PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS.

Le bureau du préposé à l'engagement des matelots à Québec coûte à la Puissance \$1,200, à part les deux agents de police à son service. On ne trouve rien d'analogue ailleurs, de semblables officiers ne recevant que des honoraires. S'il était obligatoire pour tous les matelots de s'engager par l'intermédiaire du bureau, pratique qui n'est pas suivie à Québec, les honoraires devraient subvenir à toutes les dépenses.

POLICE DE RADE.

La police de rade à Québec est payée par le gouvernement, et pour subvenir à son entretien l'on a imposé certains droits de tonnage qui, vu qu'ils ont été augmentés durant la dernière session, pourront peut être suffire aux dépenses. A Montréal, on n'avait pas recours au système de droits de tonnage pour faire face à ce genre de dépense, mais les commissaires du havre y contribuaient. Sous la loi nouvelle, les droits de tonnage sont prélevés, mais ils auront peine à fournir le montant nécessaire.

Outre ses devoirs qui se rattachent d'une manière plus immédiate aux ports particuliers, l'effectif a été de temps à autre au service du gouvernement général. Il ne se rencontre rien d'analogue dans aucune autre partie de la Puissance, et en tant que ces services sont purement locaux, il paraîtrait plus juste que toute la dépense, y comprise celle du maître du havre, du préposé à l'engagement des matelots, du surintendant des pilotes et d'autres officiers, fut payée à l'aide de droits de mouillage ou autres taxes locales. Dans tous les cas, nous croyons qu'il y a deux espèces d'amélioration qu'il serait facile d'introduire. Jusqu'à présent la police a été nommée par le juge des sessions, qui a le contrôle de son effectif, tandis que le salaire du chef nominal de la police de Québec n'équivalait pas à l'allocation journalière de son patron de chaloupe. Nous croyons qu'un semblable arrangement ne convient guère. On devrait attacher plus d'importance à la place de chef si l'on tient à maintenir une discipline efficace, et l'on devrait lui confier toute la direction de l'effectif, avec le pouvoir de recommander et de démettre ses subalternes, sujet à l'approbation du département. Ce serait faire encore un grand pas vers le progrès, si l'on remplaçait les embarcations à rames par des chaloupes à vapeur, surtout à Québec.

L'adoption d'une telle mesure pourrait permettre une réduction considérable dans l'effectif et les dépenses qui nécessitent son maintien.

STEAMERS ET AUTRES NAVIRES DE LA PUISSANCE.

La ci-devant province du Canada entretenait trois steamers pour le transport des malles et des passagers entre Québec et les ports situés plus bas, ainsi que pour la desserte des phares, etc., dont l'administration nécessitait l'emploi d'un personnel dispendieux sous le contrôle du département des travaux publics. Il n'y a actuellement que deux employés qui soient entièrement attachés à cette division du service, et ils doivent aussi aider à faire disparaître les obstructions dans le chenal et se tenir prêts à courir au secours des navires en détresse. Outre l'équipage des navires, on se contente d'un seul surintendant. Son salaire est de \$1,000, mais on se propose de le porter à \$1,200, et si ses fonctions se multiplient, il deviendrait peut-être nécessaire de lui donner l'aide d'un commis. Le loyer du quai actuel et ses dépendances coûtent annuellement \$2,800, dépense entièrement inutile, vu que l'ancienne douane, qui appartient au gouvernement, offre toutes les facilités nécessaires. Ce bail expire au 30 avril prochain, et l'on ne devrait pour aucune raison le renouveler. A Halifax, il y a un steamer qui appartient au gouvernement; il fait le même service et se trouve sous la direction de l'agent général du département de l'endroit. Il y a en outre la goëlette *La Canadienne*, à Québec, pour la protection de nos pêcheries, et à Halifax on a loué une goëlette pour le temps qu'il a fallu pour radouber le vapeur *Druid*. La maison de la Trinité, à Montréal, possède aussi un steamer employé au placement des bouées et à la desserte des phares, et qui, par conséquent, ne se trouve qu'indirectement sous la direction du Département. Dans le haut du fleuve, la desserte se fait par les navires du commerce.

FONDS DES MARINS MALADES.

L'Acte de la dernière session a fait un pas vers le vrai progrès en assimilant la pratique dans les différentes parties de la Puissance. On a aboli les divers actes qui rendaient les droits de tonnage applicables au port particulier où ils étaient prélevés, et on y a substitué un taux uniforme de deux centins par tonne qui doivent être prélevés sur tous les navires indistinctement, excepté dans les ports d'Ontario, pour l'entretien des marins malades. Ce fonds sert également à secourir les marins naufragés et dans la détresse, et les dépenses encourues à cet égard sont parfois remboursées par le gouvernement impérial. Les droits sont perçus par les officiers de douane, qui doivent en rendre compte au département de la marine. Ceci est conforme à l'acte qui établit le département de la marine et des pêcheries, mais nous sommes d'avis que dans ce cas, ainsi que dans tous ceux qui lui sont analogues, les officiers des douanes ne devraient pas rendre compte directement, mais par l'intermédiaire du département auquel ils sont attachés.

La pratique, néanmoins, est encore loin d'être uniforme. A Halifax et à Montréal, les marins malades sont admis aux hôpitaux généraux, aux frais du gouvernement, à raison de tant par semaine. A St. Jean et à St. André, il y a des hôpitaux de la marine spécialement pour les marins; à Québec, le gouvernement subventionne un hôpital de marine et des émigrés, et le gouvernement octroie une certaine somme pour le soutien des malades de la localité qui y sont admis; et aux ports moins considérables de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, le percepteur se charge du soin des matelots malades, leur procure des pensions, et paie les soins médicaux. La première de ces méthodes, où elle est praticable, paraît la plus économique. Il se rencontre une autre anomalie, c'est que, tandis que tous les autres hôpitaux de la marine sont sous la direction du département de la marine et des pêcheries, celui de Québec se trouve sous la direction du département de l'agriculture, et l'on donne pour raison que les émigrés y sont aussi admis. Il importe, cependant, que nous fassions ici notre rapport sur cette institution. Depuis 1866, on n'a pas eu de rapport complet. Cette année là, le quantum de l'entretien des malades des trois classes a été comme suit: marins, 10,272 jours, émigrés 1,690; malades de la localité, 15,365, total 27,327. Ce chiffre démontre que le gouvernement local aurait dû payer au-delà de la moitié de la dépense, ou plus que \$11,000, tandis que de fait il n'a payé que \$4,000. Il paraît aussi que cette institution, qui est bien dirigée sous d'autres rapports,

ne l'est cependant pas sous celui de l'économie. Nous soumettons à l'appui de notre assertion un état comparatif avec d'autres hôpitaux pour l'année 1866, sous les deux chefs de traitements et d'entretien, non-comprises les dépenses pour réparations, loyer, taxes, intérêts, etc.

	Hôpital-Général, Toronto.	Hôpital-Général, Montréal.	Hôpital de la Marine, Québec.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Traitements.....	2,834 75	2,735 50	6,123 54
Entretien.....	13,371 89	10,795 80	14,450 24
Total.....	16,206 64	13,531 30	20,573 78
Nombre de jours total des malades.....	33,854	35,876	27,827
Dépenses par semaine, par tête.....	\$3 56	\$2 63	\$5 17
Proportion des traitements et autres dépenses.....	21 pour cent.	25 pour cent.	42 pour cent.

Il faut cependant faire observer que les affaires de l'Hôpital de Québec, qui se bornent principalement aux mois de l'été, offriront une proportion plus considérable pour l'entretien des malades qu'à Montréal ou à Toronto.

OBSERVATOIRES.

L'observatoire de Québec, principalement chargé d'indiquer l'heure à la navigation, est sous la direction de ce département, comme le seront ceux de St. Jean et d'Halifax, en faveur desquels un crédit a été voté durant la dernière session. Le directeur de l'observatoire de Québec, par des économies ménagées à même l'octroi annuel depuis nombre d'années, a pu disposer d'une somme suffisante pour l'achat d'un grand cercle équatorial, qui a été placé sur la ferme Bonner. Tandis que tout ce terrain appartenait au gouvernement de la ci-devant province, il n'y avait aucune raison particulière de spécifier la partie qu'en devrait occuper l'observatoire; mais maintenant que le reste de ce terrain est assigné à la province de Québec, ainsi que la prise neuve, les bornes en devraient être distinctement tracées sans retard. Le capitaine Ashe, le directeur, emploie son nouvel instrument pour des fins astronomiques générales, et il l'a installé avec un appareil photographique dans le but spécial de faire des observations solaires. Il a demandé une augmentation de l'octroi afin de pouvoir se procurer un plus grand nombre d'instruments et d'étendre la sphère de ses recherches scientifiques, mais comme le but spécial de l'observatoire est d'indiquer l'heure à la navigation, nous ne croyons pas qu'il serait à propos pour le moment d'augmenter le montant que l'on est dans l'habitude d'allouer depuis nombre d'années. Nous ne voyons pas, cependant, dans le cas actuel, aucune objection de déroger à la règle qui veut que les balances non-employées soient remboursables à l'expiration de l'année fiscale. On pourrait lui accorder le même privilège accordé sous d'autres gouvernements, c'est-à-dire que toutes balances non-employées pourraient servir de temps à autre à l'achat de nouveaux instruments.

Des autres observatoires, ceux de Montréal et de Kingston sont attachés aux Universités de l'endroit; le département de la marine et des pêcheries n'en a aucunement la direction, non plus que l'observation magnétique de Toronto. Nous pouvons cependant profiter de l'occasion pour mentionner que ce dernier observatoire se trouve dans une position très anormale, et l'on devrait prendre immédiatement les moyens de le mettre sur un bon pied. Il fut d'abord établi par le gouvernement impérial, comme faisant partie d'un système général de stations par tout l'univers, entrepris de concert avec d'autres gouvernements pour pouvoir faire des observations magnétiques et météorologiques. Quand le directeur a été rappelé par le gouvernement impérial, en 1855, les bâtisses et la belle collection d'instruments ont été abandonnées à la province à condition qu'on maintiendrait l'observatoire. Depuis lors, le gouvernement provincial a toujours continué l'octroi annuel, et la surveillance générale de l'institution a été confiée au sénat de l'Université, qui a affecté des sommes considérables à la construction de bâtisses, sans

compter ses contributions annuelles, qui excèdent l'octroi du gouvernement. Mais à une époque plus récente on a considéré qu'un semblable emploi des fonds de l'université ne convenait guère, et l'institution a été par conséquent restreinte aux limites de l'octroi du gouvernement. Dès lors l'observatoire a cessé de faire partie de l'université, excepté que la surveillance générale en a été confiée à un comité du sénat et que les bâtisses mêmes se trouvent situées sur le terrain de l'université. Depuis la confédération, l'administration de l'université a été confiée au gouvernement provincial, mais l'observatoire ne représentant rien en fait d'intérêt local, car il était plutôt un anneau de la chaîne d'institutions analogues par tout l'univers, est resté à la Puissance, et n'est soumis à l'heure qu'il est à d'autre surveillance quant à son administration, si ce n'est à l'égard de l'audition des comptes. Il nous paraît, par conséquent, qu'un bureau d'inspecteurs devrait être nommé, à qui le directeur serait tenu de faire rapport. Ce bureau pourrait se composer du vice-chancelier de l'université, du maire de Toronto, du surintendant de l'éducation, ou de toutes autres autorités locales, ou de personnes spécialement nommées.

On devrait en même temps faire un arrangement avec le Sénat de l'université, qui permet au directeur et à ses assistants d'occuper les bâtisses sans payer de loyer tant que l'observatoire serait maintenu par la Puissance.

INSPECTION DES BATEAUX-A-VAPEUR.

L'inspection des bateaux-à-vapeur est dirigée par un bureau de six inspecteurs, sous le contrôle immédiat de ce département. Les honoraires d'inspection sont perçus par les officiers des douanes, qui en rendent compte au département, et en général ces honoraires suffisent aux frais d'inspection. Cinq des inspecteurs reçoivent un salaire de 800 à 1000 piastres. Le président du bureau a une charge très responsable à remplir, et nous sommes d'avis que son salaire actuel de \$1,200 est insuffisant, et que l'on devrait, à la fin de la présente année fiscale, le porter à \$1,600.

PÊCHERIES.

Il y a deux classes d'officiers chargés de la surveillance des pêcheries. On assigne aux garde-pêche des districts spéciaux, où ils remplissent les fonctions de magistrats pour faire observer les règlements des pêcheries, donner des licences, etc. Leurs salaires varient de \$30, à \$500, suivant l'importance et l'étendue de leurs districts. Sous le contrôle de ces derniers, dans la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, sont des garde-pêche, qui ne remplissent pas les fonctions de magistrats. Ils sont, pour la plupart, placés à des postes éloignés où une surveillance constante est nécessaire, et que les surintendants ne pouvaient visiter que difficilement. Leurs salaires varient de \$30 à \$240. Il y a un inspecteur de pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, qui retire un salaire de \$1,400. Dans Ontario et Québec, la surveillance nécessaire est exercée par le département directement.

La goëlette *La Canadienne*, sous le commandement d'un magistrat stipendaire, est employée principalement à surveiller les pêcheries dans le golfe St. Laurent et la Baie-des-Chaleurs. Ce magistrat a le contrôle des garde-pêche, il donne les licences et maintient l'ordre parmi les pêcheurs. Son traitement est de \$1,200, et les frais d'entretien de ce navire sont de \$10,000 à \$12,000 par an.

Outre ces devoirs, l'acte constitutif du département pourvoit à l'octroi des licences aux maîtres et seconds de navires, et à l'enquête sur les causes des naufragés; mais il n'existe encore à cet effet aucune organisation complète.

Le département a des agents à Halifax et à St. Jean. L'agent d'Halifax a un traitement de \$1,600, et l'aide d'un assistant, avec un salaire de \$800. Il a l'administration des phares, et du steamer *Druid*, et toute la dépense encourue pour les pêcheries, les marins malades et en détresse, et des autres divisions, lui passe par les mains. L'agent à St. Jean a un salaire de \$1,200, et remplit des devoirs analogues. Il y a aussi deux inspecteurs de phares, l'un pour la Nouvelle-Ecosse, avec un salaire de \$800, et l'autre pour le Nouveau-Brunswick, avec un salaire de \$1,200. Nous ne voyons aucune raison apparente pour cette différence, et nous sommes d'avis que le salaire du premier devrait être augmenté.

Nous avons aussi parcouru les divers services extérieurs de ce département, et en le faisant, nous avons signalé le défaut d'uniformité dans la méthode suivie dans les différentes parties de la Puissance, ainsi que les changements qui pourraient y être faits avec avantage. Quoique jusqu'à un certain point ces services soient indépendants les uns des autres, il y a néanmoins bien des points où leurs opérations sont communes. Ainsi, les bateaux-à-vapeur sont nécessaires pour le placement des bouées et l'entretien des phares; ils fournissent les moyens de donner les instructions aux apprentis pilotes, et les capitaines eux-mêmes n'étant que des anciens pilotes pourraient servir comme surintendants de pilotes, et être ainsi employés à la protection des pêcheries. L'administration du havre est aussi d'un intérêt purement local, et se trouve intimement liée avec la police, le bureau du préposé à l'engagement des mateots et le pilotage des ports, et la même organisation pourrait être établie pour l'administration de chacun de ces services.

Le principal empêchement à l'introduction d'une pratique uniforme sous ce rapport, est l'établissement des Maisons de la Trinité à Québec et à Montréal. Dans l'un et l'autre cas, nous croyons que l'administration des phares, bouées, etc., devait être directement laissée à ce département, et il est possible que l'entretien et l'inspection de ceux entre Québec et Montréal pourraient s'effectuer d'une manière plus économique en employant les navires au commerce ordinaire, qu'en maintenant un steamer spécial à cette fin, à une dépense de \$6,000 par an. Dans le cas où l'on serait d'avis de conserver ce bateau-à-vapeur, le capitaine pourrait servir de surintendant des pilotes, et par là l'on pourrait se dispenser des services d'un officier dont le traitement est très considérable. A Québec, l'inspection et l'entretien des phares, etc., se font par les vapeurs du gouvernement, et l'intervention d'un bureau séparé, quant à ces phares, ne paraît nullement nécessaire.

Le contrôle des pilotes, comme nous l'avons déjà fait observer, nécessitera partout une organisation locale.

A Montréal cela existe déjà. Les commissaires du havre sont nommés par le gouvernement, et l'on pourrait avantageusement leur confier cette division du service public.

Un changement analogue a été recommandé par les principaux marchands de l'endroit, et le résultat du transfert des phares au département aurait l'effet d'épargner la presque totalité des salaires et autres dépenses accessoires de la Maison de la Trinité, qui s'élèvent à quatre mille piastres par année.

Toute dépense additionnelle occasionnée par ce transfert, ainsi que celle de la police de rade, devrait être payée à même les droits de havre. Le présent acte, en vertu duquel la police en question a été établie, prescrit que les droits de tonnage sur tous navires destinés à l'entretien de la police, ne seront pas exigibles, à Montréal, des navires qui les auront déjà payés à Québec, et comme la plupart des navires sont obligés de toucher à ce dernier port, les recettes à Montréal sont loin d'égaliser les dépenses. Tant que l'une ou l'autre de ces polices seront payées par le gouvernement, indépendamment du montant perçu, ceci ne sera que peu important, mais conduira néanmoins à l'erreur; cependant, si chacun de ces ports doit subvenir à ses dépenses, comme cela devrait être, les droits de tonnage prélevés sur les navires qui touchent à chacun d'eux devraient être partagés entr'eux.

La Maison de la Trinité à Québec, outre le contrôle des phares et des pilotes, s'est aussi attachée la maîtrise du havre, et remplit les fonctions dont sont chargés les commissaires du havre de Montréal. Il paraîtrait désirable d'établir un bureau local à Québec, qui réunit quelques uns des devoirs de la Maison de la Trinité et des commissaires du havre.

Les phares et bouées étant sous le contrôle direct du département, le bureau local aurait celui du havre et des pilotes, mais les capitaines des vapeurs du gouvernement pourraient servir comme surintendants des pilotes; il s'effectuerait par là des épargnes considérables, et la dépense totale du port, pour l'administration du havre, des pilotes et de la police, devrait être payée, comme cela se fait ailleurs, par des impôts locaux.

Comme preuve qu'il y aurait lieu à faire de l'économie, nous annexons un aperçu de la dépense des Maisons de la Trinité à Québec et à Montréal durant les années 1866-7, et 1867-8, avec indication des salaires et émoluments contingents du personnel de chacune d'elles, ainsi que les frais d'entretien des phares, etc.

MAISON DE LA TRINITE, QUEBEC.

	1866-7.	1867-8.
	\$ cts.	\$ cts.
Salaires du personnel général.....	5,864 34	6,176 00
Dépenses contingentes du même.....	3,751 32	2,662 66
Salaire, etc., du maître du havre.....	4,561 04	4,573 22
Salaires, etc., des surintendants des pilotes.....	2,400 00	2,650 61
Total du personnel et des dépenses contingentes.....	16,576 70	16,062 49
Entretien des phares, etc.....	32,181 30	30,770 77
Total.....	48,758 00	46,833 26
Recettes.....	2,085 22	215 32

N. B.—Le crédit affecté à ce service, pour l'année 1868-9, a été réduit à \$42,752.00, mais faisant la comparaison des déboursés des deux années jusqu'à février, nous ne trouvons aucune réduction correspondante effectuée dans la dépense.

MAISON DE LA TRINITE, MONTREAL.

	1866-7.	1867-8.
	\$ cts.	\$ cts.
Salaires du personnel général.....	3,247 67	3,087 06
Dépenses contingentes du même.....	1,864 46	983 11
Havre de Sorel.....	227 65	1,339 44
Surintendance des pilotes.....	1,300 00	1,200 00
Total des salaires et dépenses contingentes.....	6,639 78	6,589 61
Entretien des phares.....	11,487 81	9,712 01
Do des phares nouveaux.....	3,692 49	3,514 70
Entretien du Steamer.....	5,133 42	6,170 44
Total.....	26,953 50	25,986 76
Recettes.....	13 00	Nil.

Dans le cas où l'on voudrait faire un changement analogue à celui que nous venons de suggérer, il faudrait apporter aussi des modifications considérables dans l'administration des havres et du pilotage de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, si l'on a en vue que chaque port devrait payer ses propres dépenses par des impôts locaux, excepté pour toute surintendance générale qui pourrait être nécessaire. Dans les ports de moins d'importance, l'administration des havres et pilotes pourrait être probablement laissée, comme à présent, aux cours des sessions, du moins elles pourraient nommer des bureaux locaux afin d'introduire un système uniforme; mais pour un port considérable, comme celui de St. Jean, il serait très-peu désirable que toute l'administration du havre, ainsi que l'examen des pilotes et l'octroi de licences, fussent laissés entre les mains de la corporation seule. La corporation, qui est nommée par toute la population de la cité, ne peut guère être censée pouvoir apporter une attention suffisante aux intérêts du port et des navires qui, quelque importants qu'ils puissent être pour la prospérité réelle de toute cité, ne laissent d'affecter plus particulièrement les marchands et les propriétaires de navires qui, comme classe, devraient exercer une influence prépondérante dans la confection et la mise à effet des règlements du port. Le département a reçu des plaintes graves à ce sujet, et a sous considération actuellement une requête signée par un grand nombre de personnes influentes.

 SERVICE EXTERIEUR DU DEPARTEMENT DES POSTES.

Ce service est ainsi réparti :

1. Maîtres de poste et assistants dans les bureaux de campagne.
2. Maîtres de poste, commis, facteurs, etc., dans les bureaux de poste des villes.
3. Commis des postes sur les chemins de fer.
4. Service des malles étrangères.
5. Inspecteurs et commis dans leurs bureaux.
6. Commis des postes sur les paquebots.

BUREAUX DE POSTE DANS LES VILLES.

Il y a aujourd'hui 3,620 bureaux de cette classe, dont chacun est dirigé par un maître de poste, et un ou plus d'un assistant, au besoin. Ces derniers sont assermentés.

Les maîtres de poste sont en tout point responsables des actes de leurs assistants, et le département n'a aucune affaire avec ces derniers. Il se borne à s'assurer auprès des maîtres de poste que ce sont des personnes intègres et propres aux devoirs dont ils sont chargés.

Tous les maîtres de poste fournissent une obligation et deux cautions, variant, pour ces bureaux, de \$50 pour les bureaux secondaires de la Nouvelle-Ecosse, à \$2,000 ou \$3,000, pour les bureaux dont la besogne est considérable. Pour les bureaux qui n'expédient pas d'argent par mandats ou qui n'ont pas de caisse d'épargne, le cautionnement est d'ordinaire de \$800.

A Ontario et Québec, tous les maîtres de poste rendent compte directement au département, ceux des cités, tous les mois, et les autres tous les trois mois. Comme règle, toutes les balances doivent être versées dans la succursale de la banque de Montréal, la plus voisine, au crédit du directeur-général des postes ; mais là où ce dépôt ne se peut faire commodément, la remise se fait directement au directeur-général des postes.

A la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, les bureaux sont divisés en deux classes : 1o. les bureaux de poste, et, 2o. les bureaux de poste secondaires ; la principale différence est que les premiers rendent compte directement tous les trois mois, tandis que les autres rendent compte à certains bureaux de la première classe dont ils sont dépendants, et les percepteurs des bureaux secondaires entrent dans les comptes de ces bureaux de première classe.

Les maîtres de poste sont payés, à Ontario et Québec, par une commission prise tous les trois mois sur le port perçu à leurs bureaux, soit en espèces, soit en timbres ; le taux de cette commission est de 33½ pour cent sur les premières \$200 perçues dans un trimestre, et de 25 pour cent sur le reste. Là où le service postal se fait la nuit, le taux est de 50 pour cent ou lieu de 33½ sur les premières \$200. Vingt pour cent sont en outre alloués sur le port des journaux, et pour la papeterie, la cire à cacheter, la ficelle, cachets, etc., une petite somme variant de \$2 par année pour les plus petits bureaux, à \$18 pour les bureaux comme ceux de Brockville et Guelph.

Les bureaux qui expédient des fonds à l'aide de mandats ou qui ont une caisse d'épargne, reçoivent ¼ p. c. sur les mandats émis et les dépôts à la caisse d'épargne.

Une commission de 5 p. c. est prise par ceux de ces bureaux qui vendent au public des timbres judiciaires.

Ces commissions et allocations sont l'indemnité que les maîtres de poste d'Ontario et Québec reçoivent pour l'accomplissement des devoirs ordinaires de leurs bureaux, en ce qui concerne la correspondance déposée et délivrée à un bureau, mais à plusieurs endroits où des routes postales se réunissent ou se séparent, la correspondance passant entre d'autres bureaux doit être réunie ou distribuée et le port reçu ou à recevoir inscrit au compte d'autres bureaux, ce qui donne lieu à une besogne pénible et distincte de celle occasionnée par la correspondance du bureau même sur laquelle la commission est comptée, et pour ce surcroît de travail, des allocations extra sont accordées dans la proportion, ainsi qu'il a pu en être jugé, de l'étendue et de la nature de ce travail additionnel. Ces allocations varient de \$12 à \$240.

A quarante-deux des principaux bureaux de cette classe, pour lesquels on a jugé à propos d'exiger un local distinct de celui du maître de poste comme marchand, etc., il est

accordé une allocation variant de \$48 à \$240 par année* pour faire face aux dépenses de loyer, chauffage et éclairage.

A la *Nouvelle-Ecosse* et au *Nouveau-Brunswick*, les maîtres de poste, soit de bureaux réguliers ou secondaires, ont des appointements fixes établis par une règle à l'effet d'établir, autant que possible, une juste proportion entre le chiffre de ces appointements et les devoirs à remplir. Ils reçoivent en sus une petite commission sur les timbres-poste qu'ils vendent et les mandats qu'ils émettent.

Comparé au système qui a toujours prévalu à Québec et Ontario de payer les maîtres de poste par une commission sur leurs perceptions, le paiement d'appointements fixes basés sur ce que la commission peut donner, et réglé chaque année ou tous les deux ans, d'après la somme des perceptions et du travail, paraît certainement préférable pour plusieurs raisons majeures. Ce serait plus équitable, car plus que la commission ne le peut, elle permettrait de toujours proportionner la rémunération aux devoirs et à la responsabilité des bureaux, vu que la commission n'établit que le chiffre des perceptions et ne tient nullement compte des autres points qui doivent entrer en question : le temps qu'il faut dévouer au bureau, le nombre de malles qu'il faut servir et autres devoirs inhérent au service postal peuvent être les mêmes, qu'un bureau perçoive vingt ou deux cents piastres de port, et la rémunération d'un maître de poste ne peut, par conséquent, être déterminée d'une manière équitable que par la somme de revenu qu'il perçoit.

Le système d'appointements fixes simplifierait considérablement les comptes et ferait disparaître une source féconde de difficultés et de désagréments résultant de la multiplicité des perceptions pour de petites sommes ne donnant en fin de compte que des balances également minimales et très-difficiles à percevoir d'une manière satisfaisante.

Il est aussi grandement à désirer qu'il y ait une assimilation de système pour tous les principaux points de la Puissance, et considérant le système des appointements fixes comme le meilleur, le mieux serait d'en appliquer le principe à Ontario et Québec, plutôt que de changer, sous ce rapport particulier, le mode suivi pour les postes des provinces maritimes.

Le pouvoir de faire ce changement pour Ontario et Québec est donné par les deux dernières lois postales, et il avait été même pourvu, dans le budget de l'année courante, à l'augmentation probable de dépense que cela occasionnerait, mais jusqu'ici il a été impossible d'entreprendre l'affaire, car l'échelle des perceptions et commissions a été tellement dérangée par les réductions et modifications faites aux taux du port et effectuées en avril dernier, que le département ne pouvait songer à se charger d'une semblable mesure tant que les choses ne seraient pas en quelque sorte rentrées dans leur assiette.

En parlant de la dépense additionnelle devant résulter du remplacement de la commission par des appointements, nous avons voulu dire que la rémunération du maître de poste devait être basée, partie sur l'équivalent de la commission sur les perceptions et partie à raison des devoirs qui ne sont pas justement représentés par la somme comparative de ces perceptions. Le résultat ne serait pas de changer la somme à payer pour d'autres bureaux que ceux situés dans des parties du pays peu ou nouvellement habitées, lesquels sont établis et maintenus là pour des considérations dans lesquelles la question du revenu à percevoir n'occupe qu'une petite place.

Le principe d'une commission comme rémunération opérant injustement à l'égard de ces bureaux, il serait probablement mieux de leur affecter un traitement de \$12 par année. Tout récemment, on a découvert qu'à Ontario et Québec plus de 500 maîtres de poste ne faisaient pas plus de \$10 par année avec leur commission, et que pour un nombre à peu près égal, cette commission variait entre \$10 et \$20. Ce sont ces maîtres de poste qu'une commission ne rémunère pas équitablement, et c'est en établissant pour eux une échelle d'appointements que cette augmentation de dépense aura lieu.

BUREAUX DE POSTE DANS LES CITÉS.

Les maîtres de poste, 176 commis, facteurs, etc., composent le personnel des bureaux de poste dans les cités d'Halifax, St. Jean, Fredericton, Québec, Montréal, Outaouais, Kingston, Toronto, Hamilton et London.

* Pour tous les autres bureaux, ce que l'on exige du maître de poste, c'est que le local convienne de manière à satisfaire le maître-général des postes et le public.

Maîtres de Poste dans les Cités.

Ces officiers doivent être nommés par le gouverneur, et leurs appointements sont tous fixes.

Pour Ontario et Québec, le traitement de leurs maîtres de poste est réglé d'après l'échelle suivante établie par l'acte du service civil de 1857 :—

	Quand le port perçu excède \$24,000 par année	Quand le port perçu excède \$12,000 et qu'il est au-dessous de \$24,000
Traitement du M: de P.	\$ 2,000	\$1,600.

A la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, il semble qu'il n'y ait aucune échelle d'établie à cet égard.

Les perceptions postales, le nombre du personnel et les appointements des maîtres de poste de ces cités se décomposent comme suit :—

Cité.	Nombre du personnel sans le maître de poste.	Chiffre des perceptions annuelles.	Appointements du M. de poste.	
		\$	\$	
Halifax, N. E.....	17	25,000	2,400	Le maître de poste d'Halifax remplit aussi les fonct. d'insp. pour la N.-E.
St. Jean, N. B.....	13	26,000	2,000	
Fredericton	3	8,000	1,200	
Québec	19	46,000	2,000	Pour quelques années, le gouvernement a réduit de \$400 le traitement du maître de poste de Québec, à raison de ce qu'il ne remplissait pas fidèlement les devoirs de sa charge.
Montréal.....	49	110,000	2,000	
Ottawa.....	13	28,000	2,000	
Kingston.....	7	15,000	1,840*	
Toronto.....	33	75,000	2,000	
Hamilton.....	11	31,000	2,000	
London	11	20,000	1,840*	

* Les maîtres de poste actuels de Kingston et de London avaient ces appointements lorsque l'acte de 1857 est entré en vigueur.

Il est évident que les devoirs et la responsabilité des maîtres de poste de Montréal et Toronto ont de beaucoup excédé l'échelle établie par l'acte de 1857 sous le rapport des affaires de leurs bureaux, et il est injuste qu'ils ne reçoivent pas de plus forts appointements que les maîtres de poste d'autres cités qui n'ont pas la moitié autant de perceptions à faire ni un personnel à moitié aussi nombreux à surveiller et diriger.

Quant à Ontario et Québec, l'augmentation depuis 1857 dans l'émission des mandats d'articles d'argent, l'introduction des caisses d'épargne de la poste et la distribution des timbres par l'intermédiaire de la poste, ont considérablement augmenté le labeur et la responsabilité des maîtres de poste de cité dans ces provinces, et cela sans leur apporter aucune compensation. Leurs appointements n'ont pas augmenté depuis le règlement de 1857, et il ne leur a pas été accordé non plus de commission pour le service des expéditions d'argent, des caisses d'épargne, ni pour la distribution des timbres.

Cet état de choses pèse surtout sur les maîtres de poste de Montréal et de Toronto, parce que, comme nous l'avons dit plus haut, les perceptions et le service postal ordinaire de ces cités ont assez augmenté, durant les dix ou douze dernières années, pour exiger une révision des appointements alloués à ces officiers d'après l'échelle de 1857.

Tableau comparatif du service à remplir et de la responsabilité des maîtres de poste de Montréal et Toronto, avec indication de leurs appointements, pour les années 1857 et 1868, respectivement :—

	MONTREAL.		TORONTO.	
	1857	1868	1857	1868
Personnel.....	23	49	20	33
Perceptions annuelles.....	\$53,000	\$110,000	\$56,000	\$75,000
Expéditions d'argent.....	\$395,000	\$640,000	\$300,000	\$550,000
Caisse d'épargne.....	Nil.	\$33,000	Nil.	\$130,000
Vente des timbres.....	Nil.	\$23,000	Nil.	\$5,000
Appointements.....	\$2,000	\$2,000	\$2,000	\$2,000

L'échelle générale des appointements des maîtres de poste dans les cités peut être modifiée ainsi en divisant leurs bureaux en 5 classes :—

1	2	3	4	5
Quand les perceptions excèdent \$80,000.	Quand les perceptions varient entre \$60,000 et \$80,000.	Quand les perceptions varient entre \$40,000 et \$60,000.	Quand les perceptions varient entre \$20,000 et \$40,000.	Quand les perceptions sont de moins de \$20,000.
\$2,400	\$2,300	\$2,200	\$2,000	De \$1,200 à \$1,800, selon que le M. G. des P. en décidera dans chaque cas

En sus de leurs appointements fixes, les maîtres de poste dans les cités devraient avoir une commission n'excédant pas $\frac{1}{10}$ de 1 pour cent pour le service des expéditions d'argent et des caisses d'épargne, et de $\frac{1}{2}$ pour cent sur la vente des timbres.

Assistants-maîtres de poste.

Il y a des assistants-maîtres de poste à :	Dont les appointements sont fixés par l'acte du service civil de 1867.
Québec.....	\$1,400
Montréal.....	1,400
Toronto.....	1,400
Hamilton.....	1,400
London.....	1,000

En principe, il est à propos qu'un officier reconnu comme assistant-maître de poste soit nommé dans chaque bureau de cité pour représenter le maître de poste en son absence, et pour aider en tout temps au maintien de la discipline et veiller à ce que le service soit exactement exécuté.

L'échelle des appointements devrait être ainsi pour concorder avec la classification ci-dessous des bureaux dans les cités :—

Classes des bureaux de cité.	Appointements comme assistant-maître de poste.
1re et 2e.....	\$1,600 par année.
3.....	1,400 do
4.....	1,200 do
5 n'excédant pas.....	1,200 do

Commis dans les bureaux de poste de cité.

Les commis des bureaux de poste des cités d'Ontario et de Québec ont toujours été classés, pour les appointements et les promotions, d'après l'échelle ordinaire de l'acte du service civil de 1857, avec cette restriction que, comme règle, nul commis ne peut s'élever au-dessus de la 2^{me} classe de cette échelle au service d'un bureau de poste de cité.

Les heures des bureaux de cité sont nécessairement longues, le labeur incessant et souvent ennuyeux ; mais la nature de l'emploi n'exige pas une somme de connaissances aussi élevées que celles voulues pour avancer dans le personnel du département général. Il n'est donc pas nécessaire ni désirable que la classification soit la même.

L'échelle suivante d'appointements est recommandée pour cette branche du service postal :

4 ^E CLASSE.	3 ^E CLASSE.	2 ^E CLASSE.	1 ^{RE} CLASSE. (Avec devoirs spécifiés, et limités en nombre.)
\$360 en entrant, avec augmentation de \$40 par année, jusqu'à concurrence de \$520.	\$600 en entrant dans cette classe, avec augmentation de \$40 par année, jusqu'à concurrence de \$800.	\$500 en entrant dans cette classe, avec augmentation de \$40 par année, jusqu'à concurrence de \$1,100.	\$1,000 à \$1,400, selon que le M. G. des P. le prescrira dans chaque cas, eu égard aux mérites et au service du commis et à l'importance relative du bureau de poste de cité.

D'après cette échelle, les commis auront \$360 en entrant au lieu des \$300 données par l'échelle pour le département général, et si cette différence doit avoir pour effet d'induire les postulants de ce dernier service à entrer et servir d'abord leur première ou deuxième année dans un bureau de poste de ville, ce résultat serait beaucoup à désirer.

Le grand nombre de commis actuellement au service ont le rang et le salaire accordés pour les 3^e et 2^e classes d'après l'échelle de l'acte du service civil de 1857, avec laquelle les mêmes classes de l'échelle ci-dessus correspondraient exactement, sans causer de dérangement dans la position ou les appointements de ces serviteurs, ce qui est de quelque importance ; mais à l'égard de ceux qui entreront à l'avenir au service, les appointements seront d'abord de \$360 au lieu de \$500, et il leur faudra servir 5 ans pour arriver à \$600 par année. Aujourd'hui, on peut arriver à ce chiffre au bout de deux ans, mais, pratiquement, la période a été de trois ou quatre ans.

L'addition d'une charge de commis de première classe pour remplir des devoirs spéciaux dans les bureaux de poste de cité sera un avantage qui n'existe pas aujourd'hui pour les personnes appelées à remplir la position pénible et responsable liée à l'émission et au paiement des mandats sur la poste, aux affaires des caisses d'épargne, au soin des lettres chargées et à la surveillance des divisions où les malles sont préparées et délivrées dans les principaux bureaux de cité.

Pour cette classe de premiers commis comme pour la classe analogue dans le personnel du département général, le même principe devrait être observé. Nul commis de 1^{re} classe ne devrait être nommé dans un bureau de cité, si ce n'est pour y remplir des devoirs spéciaux propres à la charge de 1^{er} commis.

Exposé sommaire touchant les Bureaux dans les Cités.

Selon les recommandations touchant les maîtres de poste et commis de première classe, l'établissement des diverses classes de ces bureaux devrait se faire ainsi :—

Bureau de cité de 1^{re} classe, dont les perceptions excèdent \$80,000 par année :

APPOINTEMENTS.

Maître de poste.....	\$2,400
Assistant-maître de poste.....	1,600

Quatre commis de 1re classe—1 pour les expéditions d'argent et la caisse d'épargne	} \$1,000 ou \$1,400, selon que le maître général des postes pourra en décider dans chaque cas.
1 pour l'enregistrement.....	
1 pour la division principale de la livraison des malles.....	
1 pour la division principale de la préparation des malles....	

Bureau de cité de 2me classe, dont les perceptions varient entre \$60,000 et \$80,000 :—

Maître de poste	\$2,300
Assistant-maître de poste.....	1,500
4 commis de 1re classe, comme dans la classe 1re	1,000
	jusqu'à 1,300 comme ci-dessus.

Bureau de cité de 3me classe, dont les perceptions varient entre \$40,000 et \$60,000 :—

Maître de poste	\$2,200
Assistant-maître de poste	1,400
3 commis de 1re classe, pour les devoirs spéciaux ci-dessus... ..	1,000
	jusqu'à 1,200 comme ci-dessus.

Bureau de cité de 4me classe, dont les perceptions varient entre \$20,000 et \$40,000 :—

Maître de poste.....	\$2,000
Assistant-maître de poste.....	1,200
2 commis de 1re classe, pour devoirs spéciaux.....	1,000
	jusqu'à 1,200 comme ci-dessus.

Bureau de cité de 5me classe, dont les perceptions sont de moins de \$20,000 :—

Maître de poste.....	\$1,200 à \$1,800	} Selon que le maître général des postes le décidera.
Assistant maître de poste.....	\$1,200	
1 commis de 1re classe, de \$1,000 à \$1,200		} Si le maître général des postes trouve que les devoirs de cette charge mé- ritent ces appointements.

L'augmentation continuelle des affaires des bureaux de cité fait qu'il va être nécessaire de fixer le nombre de commis ordinaires pour chaque bureau ; mais il devrait être laissé au maître général des postes de décider à cet égard selon les circonstances.

Facteurs et préposés aux boîtes aux lettres des rues.

Les facteurs et préposés aux boîtes aux lettres des rues ont un salaire fixe, variant de \$300 à \$560 par année. Le surplus de port exigé pour la remise des lettres, etc., par les facteurs, est versé à la caisse, excepté à St. Jean, N. B., Hamilton et London, où les facteurs sont payés par des honoraires. C'est ce qui se faisait autrefois dans les cités d'Ontario et de Québec ; mais on a fini par voir que le facteur avait un intérêt pécuniaire à ne s'occuper que de certaines lettres et à ne parcourir que quelques parties de son arrondissement, et l'on a obvié à cet inconvénient. Selon que l'occasion s'en présentera, il devrait aussi être mis fin aux exceptions plus haut mentionnées.

Les devoirs du facteur n'exigent que peu de connaissances, mais l'on doit veiller à ce que ceux qui sont choisis pour cette charge soient honnêtes, sobres et polis. Ils ne devraient pas être âgés de plus de 35 ans. L'adoption pour eux d'un uniforme serait avantageux au service.

L'échelle suivante de leur salaire est recommandée :—

Facteurs, \$300 par année en entrant, avec une augmentation de \$20 par an jusqu'à concurrence de \$500.

Préposés aux boîtes aux lettres, \$300 par année en entrant, avec une augmentation de \$10 par an jusqu'à concurrence de \$400.

La loi postale de 1867 pourvoit à l'introduction, dans les cités du Canada, du système de livraison gratuite à domicile de toutes les lettres,—lequel fonctionne admirablement en Angleterre, en France et aux États-Unis—afin de discontinuer autant que possible la livraison au bureau et d'éviter au public le soin d'aller y chercher ses lettres. Il va sans dire qu'un pareil changement bouleverserait de fond en comble l'organisation actuelle du factage et le système de livraison au guichet.

Cependant, pour donner au système amélioré toute l'efficacité dont il est susceptible, l'affranchissement des lettres locales devrait devenir obligatoire en Canada comme il l'est aux États-Unis, car si les facteurs avaient à percevoir le port d'une partie considérable des lettres qu'ils ont à remettre, cela retarderait la livraison générale au point d'empêcher qu'elle soit faite d'une manière satisfaisante, et l'affranchissement obligatoire est un des préliminaires quasi indispensable à l'introduction de la réforme désirée.

COMMIS DE LA POSTE SUR LES VOIES FERRÉES.

A l'exception de deux ou trois voies ferrées secondaires, les malles sont acheminées par les convois de chemin de fer, dans un compartiment d'un des chars spécialement réservé et affecté à l'usage du bureau de poste et muni de tout ce qu'il faut pour le service postal. Sur les principales voies, ce compartiment est de 16 pieds de long et de la largeur du char. Les officiers appelés commis de la poste sur les chemins de fer sont chargés de ces bureaux et ont non seulement la garde des malles en route, mais ils les reçoivent, les assortissent et distribuent pendant que le train est en marche, comme dans un bureau de poste ordinaire.

L'expédition de la correspondance est de beaucoup accélérée par ce système. Soixante-dix commis sont ainsi employés à Ontario et Québec, et le système est en voie d'être appliqué aux chemins de fer de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. La besogne a tellement augmenté dans ces bureaux ambulants, que sur les principales sections du Grand Tronc et du Grand Occidental, deux commis voyagent sur chaque train.

Les commis de la poste sur les chemins de fer sont payés et classés d'après l'échelle suivante :—

CLASSE.	En entrant.		Après deux années de service dans une classe des commis de la poste sur les ch. de fer.		Après cinq années de service dans une classe des commis de la poste sur les ch. de fer.		Après dix années de service dans une classe des commis de la poste sur les ch. de fer.	
	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.
3e Classe.....	\$480	\$600	\$520	\$640	\$560	\$700	\$640	\$800
2e Classe.....	600	720	640	800	720	880	800	1,000
1re Classe.....	720	880	800	1,000	880	1,100	960	1,200

Cette échelle a été adoptée par le département en 1855, pour la première organisation des bureaux de poste ambulants, et insérée dans l'acte du service civil de 1857. Dans la pratique, elle a donné lieu à cette objection qu'elle ne fait pas dépendre—comme cela devrait être—le chiffre des appointements de la somme de travail réel ou du nombre de jours de service. Il est recommandé que l'on remédie à cette déféctuosité en remplaçant l'échelle ci-dessus par la suivante :—

	Salairo annuel.	Allocation par mille pour service réel.
Classe des aspirants (dans laquelle ils doivent servir un an, à moins d'avoir déjà servi une année dans quelque autre division du département).....	\$360	Aucune.
3e Classe	\$300, avec une augmentation de \$20 par an, jusqu'à concurrence de \$400	Si c'est sur un train de jour, 1 centin par mille, 2 centins si c'est sur un train de nuit.
2e Classe	\$400, avec une augmentation de \$20 par an, jusqu'à concurrence de \$600	do
1re Classe.....	\$600, avec une augmentation de \$40 par an, jusqu'à concurrence de \$800	do

Par cette échelle, une partie considérable de la rémunération annuelle dépendra du nombre de milles parcourus pendant le travail, et en supposant que ce travail soit en moyenne assez considérable, le résultat ne sera guère différent quant aux appointements payés d'après l'échelle existante, excepté que les appointements de la première année seront de \$360 au lieu de \$480.

SERVICE DES MALLES ÉTRANGÈRES.

En vertu d'une convention entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, les malles qui passent entre le Canada et le Royaume-Uni *via* New-York, sont accompagnées sur le territoire des États-Unis par des officiers des postes canadiennes, au transport gratuit desquels les États-Unis pourvoient.

Quatre officiers sont ainsi employés sur les routes de New-York, et un cinquième à surveiller le transport des malles venant et à destination des paquebots canadiens, à Portland en hiver, et à Québec en été.

Ces officiers ont les appointements ordinaires des commis de la poste sur les voies ferrées, plus, une allocation quotidienne de \$2.50 les jours qu'ils sortent du pays pour ce service, et les trois autres ont un traitement fixe de \$1,100 par année,—sans allocation quotidienne,—d'après une ancienne échelle de salaires affectée à ce service particulier.

A l'avenir, tout officier nommé devrait être classé comme commis de la poste sur les chemins de fer, avec une allocation quotidienne comme ci-dessus.

INSPECTEUR DES POSTES.

Le service compte maintenant sept inspecteurs.

Districts.

- 1.—Nouvelle-Ecosse.
- 1.—Nouveau-Brunswick
- 1.—Québec, jusqu'à Trois-Rivières, Ouest.
- 1.—Québec, Trois-Rivières, jusq. la Rivière Outaouais, O.
- 1.—Rivière des Outaouais, jusqu'à Coboug, Ouest.
- 1.—Cobourg, Ouest, jusqu'à Hamilton.
- 1.—Hamilton, jusqu'aux limites occident. de la Puissance.

Quartiers-Généraux.

- Halifax.
 Fredericton, doit être St. Jean.
 Québec.
 Montréal.
 Kingston.
 Toronto.
 London.

Les inspecteurs ont un traitement fixe de \$2,000 et reçoivent, lorsqu'ils voyagent, une allocation de \$2 par jour, et 10 centins par mille à parcourir pour se rendre aux chemins de fer ou bateaux-à-vapeur sur lesquels le département peut les faire voyager gratuitement.

Cette classe d'officiers est des plus importantes. De fait, le bon fonctionnement des rouages du service postal dépend, dans une grande mesure, de leur zèle et de leurs capacités réunis.

Le contrôle immédiat du service postal par les entrepreneurs et courriers est entre leurs mains, et pour le bien exercer il faut avoir une connaissance des localités et des moyens d'enquête prompts et faciles.

Pour les mêmes raisons, le service des bureaux de poste ambulants est sous le contrôle de l'inspecteur. Il a aussi l'administration générale de la distribution et circulation de la correspondance ; il indique où et comment doivent être faites les malles, etc.

Toute question concernant les nouveaux bureaux de poste et nouvelles routes postales, et les changements qui pourraient être suggérés à leur égard sont examinés par eux, et quelque décision que l'on prenne ensuite ce sont eux qui doivent la mettre en pratique.

Tous les cautionnements des maîtres de poste et contrats pour le transport des malles sont rédigés par eux, et ils sont responsables de leur exécution.

Avec l'aide des magistrats locaux, ils président judiciairement aux enquêtes relatives aux accusations publiques portées contre les maîtres de poste.

Ils voient aussi à la perception des comptes arriérés, transfèrent la charge d'un bureau de poste lorsqu'un changement de maître de poste a lieu, s'enquière de tous les cas de vol de malle ou de perte de lettre, et s'acquittent d'une foule d'autres devoirs d'une nature plus ou moins importante et fatigante.

Théoriquement, l'inspecteur devrait visiter périodiquement tous les bureaux de poste de son arrondissement ; mais les divers devoirs énumérés plus haut prennent une si grande partie de son temps, que depuis quelques années l'inspection régulière des bureaux de campagne a été impossible, bien que ce soit là une condition essentielle de toute administration postale bien organisée.

Pour augmenter l'efficacité de cette branche du service, l'on recommande l'établissement d'une classe de sous-inspecteurs spécialement chargés de visiter les bureaux, et dont la rémunération devra, dans une grande mesure, dépendre du temps passé à ce service.

L'extension générale du service et l'augmentation dans le nombre des inspecteurs font au département une nécessité de nommer un inspecteur en chef aux quartiers généraux, lequel aurait le contrôle sur tous les inspecteurs et leurs arrondissements d'inspection, et serait disponible lorsque la conduite d'un inspecteur ou d'un maître de poste de cité est en question. Il veillerait aussi à l'accomplissement des devoirs confiés aux différents inspecteurs, surtout dans le service postal par chemin de fer, et transmettrait à ces officiers les ordres du département dans la sphère de leur action, et cela d'une manière qui ne pouvait toujours se faire avec satisfaction, soit par correspondance, soit en les appelant aux quartiers généraux.

Echelle proposée pour la rémunération des inspecteurs :—

	Appointements fixes.	ALLOCATIONS POUR FRAIS DE ROUTE.	
		Par jour, lorsqu'ils sont absents de leur poste.	Par mille à parcourir pour se rendre aux chemins de fer et aux bateaux-à-vapeur sur lesquels ils voyagent sans payer, par l'autorité du dépt.
Inspecteur en chef.....	\$2,400	\$3 00	12 centins par mille.
Inspecteurs.....	\$1,600 à \$2,000	2 50	12 centins do
Sous-inspecteurs	\$800	3 00	12 centins do

Commis dans les bureaux des Inspecteurs.

Il y a aujourd'hui 25 commis dans ces bureaux, employés à des écritures se rattachant aux divers devoirs prescrits aux inspecteurs.

Dans chaque bureau d'inspecteur, un commis est d'ordinaire occupé au contrôle des comptes des échanges quotidiens des malles par les commis de la poste sur les chemins de fer et des lettres chargées (*registered letters*) qui passent chaque jour par leurs mains, etc.

Jusqu'ici, ces commis ont été classés d'après l'échelle ordinaire du service civil de 1857, dans Ontario et Québec, ceux employés à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick ont été pris au département général des postes de chaque province et n'étaient soumis à aucune règle quant au rang ou aux appointements.

Il est recommandé que l'échelle ci-dessus proposée pour les commis des bureaux de poste de cité soit appliquée aux commis des inspecteurs avec certaines modifications,—1o. que le salaire du commis entrant ou aspirant soit de \$300 pour la 1ère année; 2o. quant aux commis de 1ère classe, que le maître-général des postes soit libre d'établir, s'il le juge à propos, une charge de 1er commis dans les bureaux des inspecteurs, qui sera remplie par le principal commis dans chacun de ces bureaux, avec un traitement de \$1,000 à \$1,400 par année, selon qu'il sera décidé dans chaque cas.

SERVICE POSTAL PAR VOIE DE MER.

Un commis de la poste s'embarque chaque semaine sur les paquebots-poste canadiens. Sept commis sont employés à ce service et ils font la traversée à tour de rôle. La moyenne du nombre de voyages de chacun est de $7\frac{1}{2}$ par année.

Sur chaque paquebot il y a une chambre convenablement installée pour y faire le travail d'un bureau de poste. Les officiers de la poste reçoivent et donnent des reçus pour toutes les dépêches mises à bord, et rendent compte de leur remise à l'issue de chaque traversée ainsi que les comptes et pièces justificatives d'après lesquels ce service peut être contrôlé. Ils assortissent les malles pendant la traversée d'Amérique pour les principales villes du Royaume-Uni, et en revenant, ils font la même chose pour les journaux, mais nous sommes informés que l'on prend actuellement des mesures pour qu'il en soit fait autant des lettres.

Les commis du service postal par voie de mer sont payés d'après l'échelle suivante :—

CLASSE.	En entrant.		Après deux ans de service		Après cinq ans de service.	
	Salaire annuel.	Allocation pour chaque voyage.	Salaire annuel.	Allocation pour chaque voyage.	Salaire annuel.	Allocation pour chaque voyage.
2e Classe.....	\$360	\$50*	\$420	\$50	.....	.....
1re Classe.....	480	60	540	60	\$600	\$60

* On ne donne que la moitié de cette allocation à un officier à son début et jusqu'à ce qu'il puisse se charger seul des malles mises sur le paquebot.

Il est recommandé que cette échelle soit maintenue.

Les officiers du service postal par voie de mer sont tenus de se munir d'un uniforme d'ordonnance.

SERVICES EXTÉRIEURS SOUS LE CONTRÔLE DU DÉPARTEMENT DES DOUANES.

PORTS DE LA PUISSANCE, PERSONNEL, ADMINISTRATION, DÉPENSES, ETC.

Nombre et Distribution des Ports d'Entrée.

D'après les arrangements actuels des ports de la Puissance, l'administration du département des douanes embrasse le contrôle et la direction de 180 ports d'entrée.

De ces 180 ports, il y en a —

1°. Dans Ontario, 53, qui ont perçu (en 1867-68).....	\$2,222,877
2°. “ Québec, 18 “ “	4,577,358
3°. “ la Nouvelle-Ecosse, 79, “ “	1,129,007
4°. “ le Nouveau-Brunswick, 30, “ “	888,404
	\$8,817,646

D'Ottawa, la capitale, comme centre, à Sidney (C. B., N. E.) qui est le port le plus éloigné à l'Est, la distance est d'environ 1,150 milles, et au Sault-Ste-Marie, le port le plus éloigné à l'Ouest, environ 600 milles par le chemin de fer du nord et Collingwood, mais la distance est de plus de 800 milles par chemin de fer *via* Sarnia, et à peine moins de 900 par les lacs. Ainsi, la distance la plus courte par les routes fréquentées entre les ports extérieurs en question serait de plus de 1,700 milles. Sidney est dans la 60° 15' longitude ouest et le Sault-Ste-Marie dans la 84° 30' ouest, une différence de 25 degrés. de longitude sur le parallèle central moyen 46° de latitude.

Dans Ontario les ports sont presque tous situés le long de la ligne frontière de cette province, sur les grands lacs et autres eaux intérieures navigables qui séparent le Canada des Etats-Unis.

Dans la province de Québec, les principaux ports sont sur le fleuve et le golfe St-Laurent; mais la plus grande partie des moins importants se trouve sur la ligne 45° qui, entre St-Régis et la rivière Connecticut, distance d'à peu près 160 milles, constitue la frontière canadienne. Dans les provinces maritimes tous les ports, à l'exception de trois ou quatre du Nouveau-Brunswick, sont plus ou moins directement accessibles aux navires de mer, bien que plusieurs, sinon la plupart, particulièrement dans la Nouvelle-Ecosse, ne soient fréquentés que par les bateaux pêcheurs et autres petites embarcations.

Influence des chemins de fer sur l'administration douanière.

La construction de lignes ferrées qui traversent notre frontière et qui mettent nos grandes cités en rapport avec les grands marchés commerciaux des Etats-Unis, et, en hiver, avec les marchés européens, a établi de nouvelles voies de commerce qui inaugureront pour ainsi dire une phase nouvelle dans l'administration douanière.

Il devint de suite évident que le moyen le plus simple de tirer parti de ce nouvel état de choses était d'employer un convoi de fret comme l'on fait d'un navire et d'exiger le manifeste du chargement et la déclaration de la destination à l'entrée. Le système de garantir de toute éventualité les articles importés par chemin de fer, en mettant des cadenas de la douane aux chars à mesure qu'ils approchent de la frontière, suivit immédiatement, et des règlements au sujet des importations, de l'examen du bagage des voyageurs, du complet parcours des marchandises et des voyageurs, des exportations, etc., furent faits par le commissaire, et son adjoint d'alors, M. Worthington, soumis à l'exécutif et sanctionnés; ces règlements, modifiés de temps à autre, selon que l'expérience et les exigences du service le demandaient, paraissent avoir fonctionné d'une manière très-satisfaisante.

Un des résultats qui a suivi l'ouverture de ces grandes voies ferrées commerciales a été la demande faite par un grand nombre de villes et même de villages situés sur le Grand-Tronc, le Grand Occidental et autres lignes de chemins de fer, d'être érigés en ports d'entrée et d'entrepôt. C'est ainsi que nous avons eu les ports de London, de Woodstock, Guelph, Stratford, Paris et plusieurs ports extérieurs tels que Galt, Peterborough, St. Armand et quelques autres.

Les attributions normales des ports d'entrée étant de surveiller le transit international, ces ports doivent indubitablement être situés sur les frontières, et il n'y a pas de doute qu'en restreignant aux ports de mer et aux ports des frontières l'entrée des importations et la perception des droits de douane, on réduirait les frais de la perception du revenu et on simplifierait les affaires du département, sans compter que l'on diminuerait probablement les risques de pertes par fraude du revenu. Mais on trouvera dans les lois qui étaient en force avant la construction de chemins de fer en ce pays le premier pas vers la déviation de cette restriction; alors comme aujourd'hui, ces lois permettaient que les

marchandises arrivant à un port de frontières fussent envoyées aux ports de destination par l'entrée et le paiement des droits. De là vint l'idée de créer des ports intérieurs, et l'ouverture des chemins de fer n'a pas manqué de provoquer l'établissement d'un plus grand nombre de ports de ce genre. Il serait difficile, sinon injuste, de retirer à London et aux autres ports de chemins de fer intérieurs en question le privilège dont ils jouissent comme ports d'entrée; mais il serait certainement inopportun d'ajouter au nombre des ports de ce genre, excepté peut-être dans les cas où la population et le commerce d'une localité, telle que la cité de London, Ontario, seraient assez considérables pour garantir son érection en port d'entrée distinct.

Classification des Ports.

Une classification des ports canadiens fut faite en 1845, basée uniquement sur les perceptions. Ce procédé, cependant, ne convint pas à l'état des choses, quelques années plus tard, et en 1851 on adopta une classification, basée plus sur les affaires que sur les perceptions des ports. Celle-ci fut à son tour remplacée par la cédule de l'acte du service civil de 1857, dans laquelle les ports furent de nouveau classés, comme la première fois, exclusivement quant au montant des perceptions.

Une des omissions de la cédule en question entraîna quelque difficulté dans son application, car tandis que le minimum et le maximum étaient déclarés quant aux perceptions dans chaque classe, aucune règle correspondante ne fut faite à l'égard des salaires, dont le montant ne semble avoir été fixé que d'après le maximum seulement.

Lorsque, comme en Canada, plusieurs ports sont dans des conditions telles qu'ils imposent à leurs officiers un labeur considérable sans que ce labeur paraisse correspondre au montant du revenu perçu, on devrait, autant qu'il est possible et nécessaire, faire une classification des ports de manière à faire face aux circonstances spéciales de ces ports.

Le long de nos grandes frontières, plusieurs ports sont en communication directe avec de populeuses cités et villes américaines: tels sont Windsor et Sarnia vis-à-vis Détroit et Port Huron, et Prescott vis-à-vis Ogdensburgh. A ces ports des bateaux passeurs font un service régulier avec la rive américaine, des bateaux-à-vapeur et des embarcations fluviales fréquentent la rade et les chemins de fer leur apportent, sinon un immense trafic local, du moins de nombreuses affaires de transit, les manifestes de chemins de fer doivent être reçus et endossés et les convois de fret mis en sûreté par le cadenas ou le scellé de la douane. Aucune ou peu de ces besognes ne produisent de revenu au port particulier: de là l'erreur que l'on commet en prenant le montant des perceptions comme unique base pour graduer le salaire des officiers préposés à ces ports.

On a donc essayé de remédier à la chose en classant les ports d'abord par *groupes*, puis en divisant chaque groupe en *classes*, tel qu'indiqué par la cédule ci-jointe (A). Les groupes, qui sont désignés par des lettres, ont pour but de donner aux ports des dénominations qui puissent indiquer le canal ou les canaux par lequel ou lesquels ils puissent faire le commerce. Ainsi nous avons:—

Groupe A.—Ports de mer (c.-à-d., Québec).

“ B.—Ports combinés de navigation intérieure et de chemin de fer, (Toronto).

“ C.—Ports de navigation intérieure, (Dover).

“ D.—Ports de chemin de fer, (London).

“ E.—Ports intérieurs, (Russelltown).

“ F.—Ports extérieurs ou de Baies, ou stations douanières.

Par cette disposition, tout port peut être mis de suite dans le groupe auquel il appartient, et l'échelle de la classe dans le groupe auquel ses perceptions l'adaptent, peut être appliquée. (*Vide* cédules A, B et C.)

Réduction du nombre des ports d'entrée indépendants.

Depuis quelques années le département a eu pour politique de restreindre le nombre des ports d'entrée en réduisant un certain nombre de ports secondaires à la condition de ports extérieurs, et il a recommandé qu'en poursuivant cette politique les changements mentionnés dans la cédule ci-jointe (B) fussent mis à effet.

Par l'arrangement proposé, le nombre total des ports indépendants de la Puissance serait réduit de 180 à 99,—les 81 ports restants étant mis dans la catégorie des ports exté-

rieurs ou de stations douanières et placés sous le contrôle des ports indépendants dont ils sont le plus près ou qui sont le plus accessibles. (*Vide* la cédula en dernier lieu mentionnée.)

Personnel des officiers, etc., aux ports.

Le personnel complet des officiers, commis et serviteurs de tous grades employés dans le service des douanes aux différents ports d'entrée de la Puissance, varie de 800 à 820 ; actuellement il est de 816.

De ce nombre sont employés aux ports :—

Ontario.....	224
Québec.....	310
Nouvelle-Ecosse.....	181
Nouveau-Brunswick	101

Le salaire de tout le personnel qui comprend une classe nombreuse de préposés aux arrivages et autres employés aux grands ports qui reçoivent des gages à la journée, joint à diverses dépenses pour impressions, papeterie et dépenses contingentes, au montant de \$486,000, portent les frais de perception du revenu douanier de la Puissance, pour 1867-8 5.3 pour cent. Dans le Royaume-Uni, les frais de la perception du revenu douanier sont d'environ 3½ pour cent, taux qui serait considérablement augmenté si les douaniers des côtes et de l'intérieur chargés d'empêcher la contrebande étaient compris dans le coût de la perception du revenu.

Salaires.

Une révision des salaires des officiers permanents aux différents ports conduit à la conclusion qu'il y a comparativement peu de cas où les salaires actuellement payés excèdent de beaucoup ce à quoi les officiers ont droit pour leurs services, si l'on songe un peu aux devoirs qui incombent à ces emplois ; et l'on considère qu'à quelques uns de ces ports les principaux officiers et commis ont des salaires moindres que ceux auxquels ils ont droit par l'importance et la responsabilité de leurs positions respectives : l'échelle actuellement proposée est destinée à remédier aux cas de ce genre.

Dépenses contingentes.

A tous les ports, quels que grands ou petits qu'ils soient, certaines dépenses contingentes sont inévitablement encourues ; pour cette sorte de dépense on a trouvé qu'il était très difficile d'établir une règle qui fonctionnât d'une manière assez satisfaisante. Les règles établies par acte du parlement pour les dépenses contingentes des départements s'appliqueraient difficilement à de tels cas, et eu égard à la diversité qui existe dans la condition des ports il ne paraît pas y avoir rien autre chose de praticable que de désigner ce qu'on laisse figurer dans les comptes des dépenses contingentes.

Le loyer des bureaux et le combustible, la papeterie et les frais de port sont les seuls items que, dans les circonstances ordinaires, l'on insère dans les comptes trimestriels. Le loyer est d'habitude payé préalablement ; mais le montant des frais de port, ainsi que la quantité du combustible et de la papeterie, varient nécessairement suivant la classe à laquelle le port appartient, et l'on doit disposer de chaque cas selon son importance à quelques ports ; outre ces items ordinaires il y en a d'autres, tels que dépenses encourues pour visiter les ports extérieurs ou pour l'éclairage durant les mois d'hiver, etc ; il serait également difficile de soumettre ces dépenses à une règle générale.

Il semble donc que le système maintenant adopté pour régir les dépenses contingentes, lequel exige que chaque item soit appuyé par une pièce justificative et tout le compte attesté sur serment comme contenant un état réel des dépenses encourues et des déboursés faits *bonâ fide* pour le service public, est peut être le seul praticable. Quant à la papeterie, tous les percepteurs sont maintenant tenus de demander avant la fin de l'année ce dont ils peuvent avoir besoin durant les douze mois suivants, et, si c'est nécessaire, le département prend l'opinion de l'inspecteur des ports là-dessus et au sujet d'autres items du compte des dépenses contingentes ; mais, en toute probabilité, l'établissement d'un bureau de papeterie à Ottawa conduirait à un mode d'administration quelque peu différent.

Saisies.

Les fonds de saisies opérées sur les découvertes de fraudes et autres infractions aux lois douanières, sont, en vertu d'un arrêté du conseil, divisés en trois parts égales, dont l'une est versée dans le Trésor comme tiers de la couronne, la seconde va à l'officier préposé aux saisies, et la troisième est donnée au dénonciateur. S'il n'y a pas de dénonciateur, l'officier préposé aux saisies reçoit les deux tiers. D'après un arrêté récent du conseil, on agit différemment avec les saisies opérées aux grands ports par le moyen de l'entrepôt d'examen. Les saisies sont toujours le résultat d'un examen des marchandises à cet entrepôt, et l'évaluateur est conséquemment considéré comme ayant droit à une part, comme l'officier dénonciateur ; s'il avait sous son contrôle des sous-évaluateurs qui feraient les premiers la découverte d'une fraude, ces employés auraient droit à une proportion d'un tiers de l'évaluateur, selon le nombre qu'ils seraient : s'il n'y en avait qu'un, il aurait la moitié ; s'ils étaient deux ou plus, alors les deux tiers de la part que reçoit l'évaluateur sont également divisés entre eux.

Quant à l'officier préposé aux saisies, à Montréal, il est sensé agir en vertu d'ordres ou au nom du percepteur, lequel ne peut partager dans les fonds de saisies opérées à son port, parce que son salaire excède \$1,600 ; alors la part de l'officier préposé aux saisies revient au crédit d'un fonds de réserve à même lequel les officiers qui le méritent peuvent être récompensés ou les invalides secourus, selon qui peut en être ordonné par le chef du département ou un arrêté du gouverneur en conseil. Il semblerait opportun que cette règle fût appliquée à tous les ports où le salaire du percepteur excède \$1,600, et dans tous les cas, au lieu de verser, comme maintenant, le tiers du percepteur dans un fonds de réserve, cette somme devrait être remise au receveur-général et payée sur un mandat émis en vertu d'un arrêté du conseil ou d'un ordre départemental, selon qu'il pourra être jugé expédient. Actuellement, le montant tenu par le percepteur de Montréal dans le fonds de réserve n'est que de \$714.48, mais il vaudrait mieux qu'il fût payé au receveur-général.

Pénalités.

La loi déclare appartenir à la couronne les amendes distinguées particulièrement des confiscations. Il y a cependant une classe de pénalités ou d'amendes qui sont presque invariablement assignées à l'officier à la diligence duquel est due la découverte de l'infraction aux lois douanières.

L'acte des douanes actuel stipule que si l'on s'aperçoit qu'un colis contient des effets qui ne sont pas mentionnés dans la facture, ces effets doivent être absolument confisqués ; mais le ministre des douanes peut, s'il le juge à propos, exempter ces effets de la confiscation si les intéressés paient les droits et telle pénalité qu'il croira devoir leur imposer.

•Cela est également fait quand les saisies sont discontinuées à raison de ce que l'importateur a fait connaître des circonstances atténuantes qui engagent le département à mitiger la sévérité de la loi, en abandonnant la saisie à la condition que, outre le paiement des droits, le contrevenant paiera une amende spécifiée dont le montant est déterminé par les circonstances de la cause et laissé à la discrétion du ministre des douanes. Dans ces différents cas, les amendes sont uniformément payées, par l'intermédiaire du percepteur et par ordre du département, aux officiers dont la diligence a amené les découvertes ou saisies en question. Ainsi que nous l'avons dit dans notre rapport antérieur, ces amendes ne figurent pas dans les comptes publics. Ceci doit être changé, toutes les amendes et saisies doivent être payées au receveur-général, et les confiscations payées à tout officier de douane devraient l'être par mandat.

Département des évaluations.

Sous un tarif *ad valorem*, l'examen et l'évaluation des marchandises sont une division des douanes qui demande une considération préliminaire. Aux grands ports, et particulièrement à Montréal, où près de la moitié de tout le revenu douanier de la Puissance est perçu, l'organisation de ce département a reçu une attention particulière, et il y a des raisons pour croire que l'examen des marchandises importées a été fait, à ces ports en général, avec la diligence la plus satisfaisante. Tous les ports ont la mercuriale de New-York, et ceux de Québec et de Montréal, qui sont la communication directe avec l'Europe,

ont celle de Marseille, Bordeaux et Hambourg. Ces mercuriales devraient être également fournies à Halifax et à St. Jean.

Aux ports moins importants, la loi a assigné aux percepteurs les fonctions d'évaluateurs, et l'on croit que le montant des importations à ces ports respectivement ne couvrirait pas les dépenses qu'entraînerait la nomination d'évaluateurs. Les huit ports (Hamilton, Toronto, London, Kingston, Montréal, Québec, Halifax et St. Jean,) où des percepteurs sont nommés, perçoivent ensemble \$8,133,924, de \$8,817,746 ou 93 $\frac{1}{2}$ pour cent de tout le revenu douanier de la Puissance, laissant à peu près \$684,000 qui sont perçues aux 172 autres ports.

Il faut remarquer qu'aux trois ports de Montréal, Québec et Toronto, il y a dans entrepôts d'examen certains frais à même lesquels est payée une partie du coût de l'établissement. A Montréal, en 1867-68, les recettes étaient de \$11,057.83 et les dépenses de \$14,763, dont il ne paraît dans les comptes publics que la seule balance de \$3,705.43. A Toronto les recettes totales étaient de \$2,864.95 et les dépenses de \$2,315.92; \$100 furent payées au receveur-général, et c'est tout ce qui paraît dans les comptes publics. A Québec, en 1866-67, les recettes excédèrent aussi les dépenses de \$393.22 qui furent déposés, mais aucun compte n'a été rendu. Dans tous les cas de ce genre les recettes devraient être remises au receveur-général, et les dépenses faites en la manière ordinaire.

Il paraît que lorsque les effets sont examinées à l'entrepôt d'examen et les factures envoyées pour être imposées avec les effets, ces factures restent sur la liasse dans l'entrepôt d'examen. Les quantités et les prix y sont enregistrés, mais dans la hâte de passer les entrées, les factures ne peuvent pas être alors suffisamment examinées, et il en est souvent résulté des fraudes. Nous croyons que les factures devraient toujours être renvoyées à la douane pour être contrôlées avec les entrées.

Entrepôts.

Les règlements sous lesquels les entrepôts de douane actuels ont été établis furent sanctionnées par un arrêté du conseil de la ci-devant province du Canada, le 30 mars 1850, en vertu de la 10^{ème} et 11^{ème} Vict., chap. 31.

Ces règlements constituaient l'inspecteur préposé au débarquement et le garde-magasin juges de la suffisance de sécurité qu'offrait l'entrepôt pour le but auquel il était destiné, et le percepteur prescrivait certaines formalités que devait remplir le propriétaire ou locataire, et l'entrepôt était établi sans qu'on en référât au département. En vertu de l'acte que nous venons d'indiquer, 21 ports furent spécialement nommés ports d'entreposement, mais subséquemment plusieurs autres furent ajoutés à la liste par un arrêté du conseil.

Aux grands ports le nombre des entrepôts particuliers qui furent établis sous ces règlements augmenta graduellement, et nous trouvons qu'il y en a maintenant 192 à Montréal, 39 à Québec, 66 à Toronto, 35 à Hamilton, et un nombre proportionné aux ports de moins d'importance.

L'existence d'un si grand nombre d'entrepôts n'a pas manqué d'attirer l'attention du département, et l'inspecteur des ports reçut instruction de s'assurer scrupuleusement de la sécurité des entrepôts eux-mêmes, de la manière dont on dispose des effets, et du contenu actuel des entrepôts contrôlé et vérifié.

Les enquêtes des inspecteurs ont certainement constaté l'existence de grandes négligences et irrégularités à quelques-uns des ports et fait voir que les règlements d'entrepôt, en ce qui regarde l'examen des effets entreposés, n'étaient pas mis en force; mais il ne paraît pas, d'après leurs rapports qui embrassent une période de 12 à 15 ans, que le trésor ait subi des pertes dignes de mention par suite de fraudes pratiquées aux entrepôts de la Reine, excepté en deux ou trois cas arrivés au port de Montréal. Ces cas, cependant, font voir la nécessité de reviser les règlements d'entrepôt, afin de donner une meilleure sécurité aux bâtisses elles-mêmes ou aux portes de ces édifices affectées aux entrepôts, ainsi qu'assurer la méthode d'après laquelle les marchandises y devraient être mises en magasin pour faciliter l'inspection.

Le système actuel de mettre les marchandises en magasin dans les entrepôts particuliers a la sanction des plus grandes nations commerciales du monde, et, avec des règlements qui seraient rigoureusement mis en force, il est peut-être le meilleur qui puisse être suivi. Le projet de rendre le gouvernement le gardien de l'entrepôt du commerce du

pays en lui faisant construire de grands entrepôts a déjà été suggéré, puis abandonné, parce qu'il entraînait non-seulement des dépenses énormes, mais encore de grands inconvénients, beaucoup de trouble et de responsabilité. Une computation approximative faite pour le seul port de Montréal montre qu'environ 211,000 pieds carrés de chambre de magasin, les caves comprises, seraient nécessaires pour les affaires d'entrepôt de cette cité : ce qui représenterait une bâtisse, disons de trois étages, large de cinquante pieds et longue de 1,055.

Il n'y a pas de doute, cependant, que des rangées d'entrepôts telles qu'on en voit à Boston et ailleurs et appartenant à des compagnies à fonds social, offriraient de plus grandes facilités à l'examen par les officiers de douanes et effectueraient une économie très considérable en réduisant le nombre des garde-clefs. Il serait donc désirable que la construction, dans les grandes cités, d'entrepôts sur un principe et une échelle semblables, soit par le moyen de capitaux individuels ou par celui de compagnies à fonds social, fût encouragée, en tant que la chose pourrait être faite par le gouvernement. Cet encouragement ne pourrait pas aller jusqu'à la suppression des entrepôts particuliers ; mais les nouveaux règlements, par le surcroît de sécurité qu'ils exigeraient dans les bâtisses offertes pour servir d'entrepôts, tendraient à diminuer le nombre de ces derniers et favoriseraient les premiers dont la suffisance sous tous les rapports garantirait, croit-on, leur acceptation par le département comme entrepôts approuvés. Pour décourager davantage les entrepôts particuliers on pourrait exiger de ceux qui demandent à en tenir le paiement d'une somme suffisante pour payer les gages du garde-clef qui y est préposé.

D'après l'ancien acte d'Angleterre et en vertu de l'acte canadien, un registre de transfert était tenu de toutes les marchandises en magasin, indiquant le transfert de ces marchandises d'une personne à une autre. Ce système ne paraît plus exister en Angleterre, et nous ne voyons aucune nécessité de compliquer le service en le continuant ici. Si le gouvernement était le propriétaire de l'entrepôt, il s'engagerait nécessairement à ce que les marchandises, une fois l'entrepôt payé, fussent remises à leurs destinataires propres ; mais, aujourd'hui, le gouvernement n'a qu'à recevoir l'impôt et à ordonner que les marchandises soient retirées du magasin,—et c'est évidemment l'affaire du propriétaire de voir à ce que le destinataire reçoive la marchandise.

Instructions aux Officiers.

Pendant que M. Dunscomb remplissait le poste de commissaire des douanes, les instructions aux officiers des ports étaient préparées, imprimées et distribuées, mais (à l'exception des instructions aux officiers douaniers émises en 1859) elles n'ont pas été renouvelées ; mais maintenant elles ne sont pas imprimées, et devraient être revisées et amendées, travail qu'on s'est proposé pendant quelque temps et pour la préparation duquel on s'est procuré les plus récentes instructions à peu près du même genre qui existent en Angleterre, et qui, à cause de la similitude générale qu'il y a dans la pratique douanière des deux pays, pourraient aider beaucoup à perfectionner les nouvelles instructions que l'on se propose d'émettre.

Cependant, des exemplaires des actes de douane même, de tous les arrêtés du conseil et règlements départementaux, ainsi que des circulaires départementales sont envoyées à tous les ports de la Puissance, et elles ont jusqu'ici, dans une grande mesure, suppléé à l'absence du renouvellement des instructions imprimées.

Quand un livre d'instructions de ce genre a été préparé, chaque officier des douanes devrait toujours en avoir une copie à sa portée. Cela aurait aussi un effet salutaire si tous les officiers au-dessous de ceux préposés au débarquement étaient tenus de porter un uniforme particulier.

Enregistrement des navires.

L'enregistrement des navires dans la Puissance est un sujet qui demande une considération immédiate, les lois et règles qui les gouvernent étant différentes dans les diverses provinces : ainsi, dans Ontario, l'acte de la ci-devant province du Canada, 22 Vict., chap. 31, intitulé : " Acte concernant l'enregistrement des vaisseaux de navigation intérieure,"

est suivie à l'exclusion de tout autre, mais dans la province de Québec, cette loi, ainsi que l'acte impérial "de la marine marchande, 1854" servent de règle pour le mesurage et l'enregistrement. Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, l'acte impérial seul est en force. Au port de Québec, tous les navires, soit de mer ou embarcations de rivière sont enregistrés en vertu de l'acte de la marine marchande, ainsi qu'à Gaspé, New Carlisl et Amherst. A Montréal, les seuls navires de mer sont enregistrés d'après cet acte, tandis que ceux de la navigation intérieure le sont d'après des actes provinciaux.

Outre la confusion que cela fait naître dans l'application des règles qui devraient gouverner ce sujet, il se présente une plus grande objection en ce qu'il y a deux différents modes de jaugeage pour les navires, l'acte provincial ayant adopté les règles de jaugeage prescrites par l'acte impérial de 1845, lesquelles ont été remplacées par celles de l'acte impérial de 1854.

De plus, par l'acte impérial de la marine marchande, le gouverneur ou le lieutenant-gouverneur agit comme commissaire des douanes, et décide de certaines questions relatives à l'enregistrement des navires; l'on doute si ces pouvoirs sont conférés au gouverneur-général ou aux lieutenants-gouverneurs des provinces.

Il paraîtrait aussi qu'à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick l'on prélève des honoraires, ce qui n'a pas lieu dans Ontario et Québec.

Il est donc à désirer que la loi actuelle concernant l'enregistrement des navires soit révisée, afin d'établir non-seulement une règle uniforme pour le jaugeage des navires dans toute la Puissance, mais l'uniformité dans les lois et dans la pratique de l'enregistrement des navires en général, et il est à espérer qu'une telle mesure sera adoptée durant la prochaine session du parlement et que l'on fera des démarches pour obtenir de la Grande-Bretagne la reconnaissance des navires enregistrés conformément à cette loi,—cet enregistrement équivalant, en tant que la nationalité y est concernée, à l'enregistrement d'après l'acte impérial de la marine marchande de 1854.

Cabotage.

Nos cours d'eau navigables sur la frontière et à l'intérieur ajoutés à notre littoral de la mer dans le Golfe St. Laurent, l'Océan Atlantique et la Baie de Fundy, offrent une étendue de côtes que peu ou point de pays possède. Une estimation brute de ces eaux donnerait à peu près 10,000 milles marins de côtes dans les quatre provinces constituant la Puissance du Canada. Nécessairement le trafic intérieur par eau (pour ne rien dire du trafic par chemin de fer) sur une pareille étendue de communication est difficile, sinon impossible à calculer avec exactitude, pour la raison que nombre d'équipages ou de navires employés dans ce trafic vont et viennent de places où il n'y a pas d'officier public qui puisse en tenir compte. L'on a tenté de surmonter cette difficulté en exigeant que les caboteurs tinssent un livre de cargaison. Toutefois, il y a lieu de craindre que ce système (emprunté à la Grande-Bretagne) ne donne que des statistiques imparfaites, et l'on considère, au moins pour le présent, que la statistique officielle du commerce de cabotage devrait embrasser les points suivants seulement :

1o. Le nombre de navires et d'équipage de tous genres employés au commerce côtier, distinguant le nombre et le tonnage des navires de chaque classe.

Ceci peut être fait avec quelque exactitude en faisant exécuter rigidelement le système de licences que renferment les règlements actuels touchant le cabotage.

2o Le commerce inter-provincial; qu'un compte soit tenu, tel qu'ordonné par les règlements sur le cabotage, du trafic entre les différentes provinces. Cela peut se faire si l'on oblige les navires allant d'une province dans une autre à se conformer aux règlements; les patrons fourniraient au percepteur du premier port, en arrivant dans la province de sa destination, une copie de son livre de cargaison, ou si l'équipage ou le navire sont petits, il ira à la maison de douane faire un rapport verbal de tel équipage ou navire.

Les percepteurs des différents ports de la Puissance devraient être munis d'un livre pour tenir compte du commerce inter-provincial, sans y mêler ce qui se rapporte au commerce local.

Inspection.

Dans tous les départements qui ont des divisions ou des affaires à l'extérieur, l'importance de l'inspection ne saurait être méconnue. Indépendamment de l'avantage qu'elle

offre pour contrôler les occasions de fraude du revenu, elle assure de l'attention et de la fidélité des officiers publics dans l'exécution de leurs devoirs, et porte à l'uniformité de vue et d'action dans l'administration des affaires du département. Dans nul département du service public les inspecteurs ne sont plus nécessaires que dans celui des douanes, et l'on considère que la sphère d'action que cette inspection embrasse maintenant exige un accroissement correspondant des moyens de remplir ce service avec efficacité.

Il n'y a à présent qu'un inspecteur de ports dont les attributions s'étendent à tous les ports de Québec et d'Ontario. Il est impossible qu'un seul officier, quelque diligent et zélé qu'il soit, qui puisse faire sa tournée aussi fréquemment et aussi complètement qu'elle devrait être faite lorsqu'il a soixante-et-onze ports à visiter dispersés sur une aussi vaste contrée. C'est pourquoi l'on propose que la Puissance, telle qu'elle est constituée maintenant, soit divisée en trois districts d'inspection, savoir :

1° Un district central, comprenant toute la province de Québec et les ports de la partie nord du Nouveau-Brunswick, depuis Dalhousie à Chatham et Newcastle.

2° Un district de l'Ouest comprenant tous les ports de la province d'Ontario.

3° Un district de l'Est, ou maritime, embrassant toute la province de la Nouvelle-Ecosse et les ports du Nouveau-Brunswick qui ne forment pas partie du district central.

Chaque port devrait être inspecté régulièrement deux fois par année, mais à l'improviste, et avant de quitter le port qu'il a visité, l'inspecteur devra envoyer au département un rapport de telle inspection, établissant la date de son arrivée au dit port, et, sous une forme concise, lorsqu'il n'y a rien de spécial à mentionner au département, il devrait constater l'état de la comptabilité et la condition du port en ce qui regarde son administration.

Au moins une fois par année, disons le premier mercredi de février, les inspecteurs devraient se rencontrer à Ottawa avec le Commissaire pour conférer ensemble de tout ce qui se rattache aux intérêts du service des ports de leur district respectif, et soumettre leurs vues et instructions sur certains points de pratique, afin de corriger les divergences qui pourraient se rencontrer sur ces points et d'arriver à l'uniformité.

Classification des Ports.

Nous avons déjà établi le principe sur lequel l'on propose de classer les ports, et nous ajoutons à notre présent rapport les clauses A, B et C, qui montrent cette classification. Nous devons faire observer, toutefois, qu'une telle classification est nécessairement très-imparfaite. Le montant des droits perçus a été considéré comme le plus sûr moyen de juger de l'importance d'un port pris dans son groupe, et les groupes eux-mêmes sont distingués par ce qui a rapport à la somme de travail et de responsabilité qu'entraînent ces ports, qui, d'après l'échelle des droits perçus seulement, seraient sur le même pied que les autres.

La définition de ces groupes ne comprend en aucune manière les particularités locales qui font que le travail est dans un port plus onéreux que dans un autre, et dans les groupes eux-mêmes le montant des droits perçus, sur lequel la classification est basée, s'étend nécessairement sur de très grandes limites. Par exemple, de deux ports appartenant au même groupe et prélevant à peu près le même montant l'un et l'autre, presque toutes les marchandises entrées dans l'un d'eux payent des droits et sont consommées sur place, tandis que la plupart de celles qui ont entrées dans l'autre port passent en entrepôt et ne sont pas du tout représentées dans les droits perçus qui déterminent sa classification ; et de deux ports du même groupe et de la même classe, l'un peut percevoir \$30,000 et l'autre \$190,000. C'est pourquoi, dans notre cédule, nous avons dû laisser une marge considérable entre le maximum et le minimum des salaires, et nous avons désigné la classe d'officiers qui pourraient être requis dans les grands ports de la division sans vouloir dire que dans les petits ports de la même classe ils sont tous nécessaires. Notre échelle peut en somme être prise comme approximative et une indication des degrés qui, dans les différents éléments qui forment ensemble la base de la classification, devraient affecter le personnel et les salaires. L'usage de cette échelle, dans des bornes définies, à chaque port, doit nécessairement être laissé à la discrétion du département. C'est pourquoi nous pensons que, procédant d'après cette base et considérant toutes les circonstances dans chaque cas, le département devrait nommer de suite un personnel à chaque port séparé, et qu'un état devrait être soumis au parlement avec estimations pour l'année, montrant pour chaque port les droits perçus, le nombre de navires entrés et sortis, le tonnage de chacun, etc., et les autres détails d'après lesquels son importance peut être évaluée, suivi par un tableau du personnel, des salaires

et des dépenses contingentes affectés à chacun. A chaque année subséquente, un état semblable pour rait être soumis, montrant les mêmes items comparés à l'année précédente et avec des observations, exposant dans le premier de ces états la différence qu'il y a entre les salaires existants et ceux qu'on a proposé de fixer, et ensuite la raison de tout changement proposé.

Nous pensons que la responsabilité de faire ces recommandations en détail appartient plus au département qu'à nous-mêmes ; mais nous désirons indiquer quelques-unes des raisons qui rendent nécessaire une révision complète de l'établissement. L'échelle des salaires, et le nombre des personnes employées dans Ontario et Québec diffèrent souvent de beaucoup de ceux des ports de même classe dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Dans la première province, l'établissement est, en général, plus vaste que dans la dernière. L'on devrait les assimiler; mais il ne s'ensuit pas que tous les salaires dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick doivent être élevés de suite et le personnel augmenté, ni que les salaires dans Ontario et Québec doivent être diminués de suite et partie des employés renvoyés. Les intérêts existants doivent être respectés, en même temps s'il est nécessaire d'augmenter les salaires ou le personnel on pourrait le faire sans prodigalité. L'on devrait avoir constamment en vue d'établir l'uniformité d'action dans toutes les parties de la Puissance, mais il est presque de nécessité de ne l'introduire que graduellement. Il faut aussi remarquer que dans la Nouvelle-Ecosse l'on a la coutume de payer les officiers de douane, soit tout ou partie, par un pourcentage sur les fonds touchés. Ce système sera changé et offrira un moyen de plus de comparer la rémunération payée ci-devant avec ce qu'elle sera à l'avenir.

A part les différences dans la pratique des diverses provinces, il en existe de grandes entre les frais de régie des ports d'Ontario et Québec, qui, sous d'autres rapports, sont dans une situation analogue. Cela provient, dans une grande mesure, des nombreuses personnes âgées qui sont au service, et qui ont rendu nécessaire la nomination d'autres employés pour leur servir d'aide, ce qui, en d'autres circonstances, n'aurait pas eu lieu. Il ne s'ensuit donc pas d'aucune manière que si, pour cette raison ou pour une autre, il y a un certain personnel dans quelques ports, le projet de classification doive se conformer aux faits existants. Ce qui se rapporte à chaque port devrait être examiné en détail, et son établissement devrait être pourvu de ce qui est théoriquement nécessaire, aussitôt que les circonstances le permettront.

D'après une comparaison des dépenses des ports en particulier dans une succession d'années, il appert qu'il y a eu, dans certains cas, de très grandes augmentations, et il semble qu'il appartient au département de faire une enquête soignée des causes et de la nécessité de ces dépenses. Comme plus important, tant dans le montant que dans la proportion de l'augmentation, nous citerons particulièrement le port de Montréal, dont nous donnerons ici un tableau comparatif en analysant les dépenses de différentes années, pris dans les comptes publics, et pour faciliter encore la comparaison nous y avons joint un tableau semblable du port de Québec pour les mêmes années, et de ceux de Halifax et St. Jean pour 1867-8.

Tableau comparatif des dépenses au port de Montréal.

	1861.	1864-5.	1866-7.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Percepteur, inspecteur et assistant.....	6,440 00	5,884 25	6,125 82
Préposés au débarquement et inspecteurs préposés aux arrivages, etc., y compris Rouse's Point, Longueuil, etc....	10,296 84	12,240 00	11,975 00
Commis	6,550 00	8,673 88	9,800 00
Evaluateurs, garde-clefs et peseurs, y compris surcroît de dépenses pour examen des entrepôts.....	4,981 84	10,688 46	17,085 84*
Préposés aux arrivages.....	17,360 17	21,020 51	32,971 00
Loyer, dép. contingentes des bureaux, messagers et divers..	5,033 42	4,782 86	8,835 75
Total.....	50,662 27	63,289 96	86,793 41
Total des droits perçus	2,393,486 69	3,430,504 07	4,211,305 63

Québec.

	1861.	1864-5.	1866-7.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Percepteur, inspecteur et assistant	6,630 00	6,680 00	6,630 00
Inspecteurs préposés aux arrivages, etc.....	9,413 90	9,473 99	9,899 00
Commis	7,478 32	7,867 50	9,809 26
Évaluateurs, etc.....	4,840 00	4,865 00	8,190 00
Préposés aux arrivages, etc.....	12,761 00	10,737 00	11,749 00
Loyer, dépenses contingentes, etc., y compris chaloupes.....	8,392 91	7,414 87	9,551 31
Total.....	48,566 13	47,038 31	55,978 57
Total des droits perçus.....	494,103 16	606,020 90	515,065 30

* La dépense totale de l'examen des entrepôts a été réellement de \$10,000 de plus, la balance a été prise sur les recettes.

	St. Jean.	Halifax.
	\$ cts.	\$ cts.
Percepteur et deux officiers anciens.....	4,500 00	4,200 00
Préposés aux arrivages.....	2,700 20	6,370 58
Commis.....	4,880 26	8,708 03
Évaluateurs	1,673 75	487 66
Garde-efeifs.....	3,500 00	} 21,545 10
Employés aux arrivages.....	4,949 48	
Dépenses contingentes et extraordinaires.	3,598 68	1,942 27
Total.....	25,802 17	43,253 64
Total des droits perçus.....		

Si, par exemple, nous comparons Québec et St. Jean, deux ports qui, autant par la somme des droits perçus que par celle des navires expédiés, sont sur un même pied, St. Jean ne coûte pas en fin de compte la moitié de ce que coûte Québec, et la même différence existe presque partout dans tout item du compte. Quand la division des évaluateurs serait augmentée, cette différence resterait très-sensible et montrerait que le personnel et les salaires devraient en être élevés ou ceux de Québec diminués, et il est probable que l'on pourvoira à ces deux changements. En comparant aussi Québec et Montréal, le montant des droits perçus doit être une bonne donnée d'estimation, quoique non absolument parfaite, du chiffre des affaires et du nombre de commis et préposés aux arrivages qui sont nécessaires; mais Québec coûte davantage dans le premier item, et presque autant dans le dernier que Montréal, qui perçoit à peu près huit fois le montant de droits que Québec. Ces dépenses contingentes semblent exiger une investigation.

Prenant le port de Montréal seul, la dépense du bureau des évaluateurs paraît avoir augmenté en six ans de \$4,981 à \$17,085, et celles des préposés aux arrivages et des garde-clefs de \$17,360 à \$32,971. Une telle augmentation de dépenses requière une soigneuse investigation.

Par rapport au bureau des évaluateurs, l'on nous informe qu'en 1863 l'on reconnut qu'il était sur un pied très-inefficace, et l'on décida de réformer entièrement cette branche du service. L'on constate aussi que pour ce qui concerne ce département spécial, Montréal est regardée comme une sorte d'autorité centrale à laquelle d'autres ports en réfèrent sur des questions d'évaluation douteuse, et les dépenses sont ainsi augmentées. La grande augmentation paraît avoir eu lieu en 1865, lorsqu'on y ajouta onze nouveaux employés, entraînant une dépense additionnelle de \$8,147.50; en 1866, on y ajouta deux employés, et deux reçurent une augmentation au prix de \$1,478.25; en 1867, trois nou-

veaux employés et sept augmentations font la somme additionnelle de \$2,007.25 ; et en 1868, quatre nouveaux employés et deux augmentations s'élevant à \$1,821.00. L'accroissement des affaires de ce port peut avoir justifié ces dépenses, et le profit des entrées d'entrepôt d'examen, les revenus de remisage paraissent, en moyenne, en avoir couvert les frais ; mais il est évident que le sujet demande investigation. L'on doit observer que plusieurs des dépenses de l'entrepôt d'examen qui, à Montréal, sont classées dans les items des évaluateurs, etc., sont, sans doute, classées dans d'autres items à Halifax et à St. Jean, mais encore la grande différence dans la pratique suivie dans ces deux ports avec ce qui prévaut à Québec et à Montréal, paraît exiger un examen complet de ce sujet.

Pour l'item des préposés aux arrivages et des garde-clefs (parce qu'il paraît que leurs devoirs y sont compris jusqu'à un certain point), nous avons le témoignage de M. Delisle, le percepteur de Montréal, qui dit que l'on peut y effectuer de grandes épargnes. Il en fait ainsi l'estimation :

Le personnel actuel consiste en 110 hommes, distribués en trois classes permanemment employés, et d'autres qui sont surnuméraires, et M. Delisle en estime le coût total pour 1868 à.. \$37,122.00

Il pense que 37 employés permanents et 10 surnuméraires seraient suffisante pour le port..... 22,960.00

Effectuant une épargne de..... 14,162.00

Et avec déduction d'un bureau (retenu pour le présent)..... 14,762.00

L'on doit remarquer que ceci n'embrasse pas 20 officiers permanents qui reçoivent un traitement fixe de \$80, au-dessus et en sus de leur allocation quotidienne, comme à présent, laquelle pratique, si on la maintient, réduira la somme à \$13,162.

Dans la comparaison ci-dessus, nous avons simplement pris les quatre plus grands ports, afin de montrer la voie à prendre pour opérer des réformes ; des investigations semblables devraient avoir lieu dans toute la division. Nous ne nous sentons ni compétents ni appelés à formuler une opinion décisive sur ces détails, mais ils devraient être examinés sérieusement par les autorités du département, un projet d'organisation pour chaque port devrait être dressé, et l'état actuel de la division devrait s'en ressentir aussitôt que possible.

Nouvelles nominations.

L'âge auquel les commis sont admis peut être réglé par l'acte du service civil ; mais par rapport aux autres officiers et employés on a suivi depuis longtemps dans le département des douanes une règle quelque peu différente, dépendant de la nature des fonctions, des devoirs d'un proposé au débarquement, garde-clefs ou préposé aux arrivages, ou les fonctions bien plus élevées d'un évaluateur qui réclament généralement plus d'expérience et de maturité dans l'officier qui en chargé que l'on en reconte chez les surnuméraires ou dans les classes cadettes du service civil.

Toutefois, en Angleterre aussi bien qu'en Canada, l'âge au-dessus duquel il n'est plus permis d'entrer dans le service des douanes a été fixé bien au-dessus de celui des commis surnuméraires réglé par l'acte du service civil. La règle d'à présent fixe 32 ans en Angleterre et 35 en Canada. Nul aspirant au-dessus de ces âges, en Angleterre et en Canada respectivement, ne peut entrer au service, au moins théoriquement, et le département se trouve de cette façon délivré du fardeau d'un surcroît d'officiers inutiles.

Il n'est pas suffisant, toutefois, de créer un règlement—il faut l'appliquer. Mais l'on doit regretter que dans ce pays, comme il paraît que c'était le cas en Angleterre ces dernières années, le règlement a été méconnu par les influences parlementaires, et des nominations et promotions ont été faites en contravention directe avec le règlement salulaire qui avait été établi pour l'avantage du service des douanes.

Il est à désirer que les améliorations qui, à cet égard, ont eu lieu en Angleterre soient adoptées ici. Nous trouvons dans une lettre ou rapport adressé au très-honorable Henry Goulburn, et attribué au président du bureau des douanes d'alors, (M. R. B. Dean,) que l'on se félicite de ce qu'on a précisé l'âge d'admission au service des douanes—qu'un système de classification et de promotion, et une échelle des salaires ont été établis pour tout le département, et que par ce moyen " l'on a aboli l'intervention des influences locales

touchant la promotion des officiers ; ” et un peu plus loin l’on remarque que “ le gouvernement a déjà abandonné, pour ainsi dire, toute ingérence dans les promotions du département des douanes, et la route est maintenant ouverte pour l’avancement des officiers qui ont du mérite.”

L’on ne saurait trop appuyer sur l’importance des réformes dont nous parlons, et ce n’est pas trop que d’affirmer que l’entière efficacité du service dépend d’une observation rigide des règles d’avancement et de promotion.

Avocat de la Trésorerie.

Non-seulement au sujet des points de droit et des poursuites qui relèvent des lois de douane, mais aussi pour ce qui est de la préparation de ces lois mêmes, il y a longtemps que l’on regarde comme désirable la nomination d’un avocat spécial pour aider à préparer ces lois et diriger les poursuites instituées pour infractions des lois de douane. Peut-être cet avocat devrait-il s’appeler “ Avocat de la Trésorerie.” Cela sauvegarderait la législation qui gouverne les divers départements des dispositions contradictoires qui se trouvent dans nos lois ; le tarif douanier, par exemple, laisse entrer en franchise le tabac brut, tandis que l’acte d’accise déclare qu’il ne peut être consommé dans ce pays sans le paiement préalable d’un droit de 15%.

Officiers travaillant après les heures de bureau.

Il existait, dans la ci-devant province du Canada, un arrêté du conseil du mois de juillet 1858, pourvoyant à ce que les préposés au débarquement qui travaillent en dehors des heures régulières par rapport aux chemins de fer ou autrement reçussent une rémunération du gouvernement, d’après une échelle fixe, et que le montant en soit remboursé au gouvernement par les particuliers qui ont profité du service. Ce règlement ne paraît pas avoir été appliqué aux garde-clefs en Canada, et il n’existe pas de disposition analogue à la Nouvelle-Ecosse ni au Nouveau-Brunswick. Dans ces provinces, les officiers de douane sont payés directement par les parties intéressées, et nous trouvons qu’à Montréal, parmi les propriétaires d’entrepôts particuliers l’on a la coutume de payer les garde-clefs pour service extraordinaire. Nous croyons que cette pratique n’est pas approuvable et que le même règlement devrait s’étendre à tous les officiers de douane.

Méthode pour le collectionnement des statistiques.

Dans notre précédent rapport nous avons fait allusion à un changement important proposé pour la méthode à suivre dans le collectionnement des statistiques douanières. Pour plus de clarté, nous répéterons ce que nous avons dit alors sur ce sujet :

“ Actuellement, chaque port expédie ses déclarations à l’entrée au département pour qu’elles y soient collationnées, mais la disposition des affaires en tableaux, le classement sous différents chefs des articles importés, francs ou imposables, d’où importés, etc., en un mot, tous les renseignements statistiques concernant les affaires de chaque port en particulier, se font aux ports mêmes. De ces ports, le département reçoit des états mensuels, trimestriels et annuels, et il les réunit ensemble pour connaître la somme des affaires du pays sous forme de tableaux du commerce et de la navigation, que l’on met devant le parlement. En Angleterre, chaque port envoie copie de ses déclarations à Londres, où tous les renseignements statistiques sont compilés, et nous pensons que de cette centralisation il doit résulter une économie considérable de travail et de dépense, et que le travail serait mieux exécuté par des personnes expérimentées qui en feraient leur occupation constante que s’il était confié aux employés de tous les ports du pays.

“ Nous savons, cependant, qu’il pourrait se présenter des difficultés à l’introduction de ce système—qui fonctionne admirablement en Angleterre, où chaque port n’est situé qu’à quelques heures du département général—dans un pays si différemment situé que l’est le Canada, et qu’il serait probablement nécessaire de le modifier beaucoup ; c’est pourquoi nous nous abstenons d’exprimer une opinion arrêtée sur cette proposition jusqu’à

ce qu'il nous ait été permis d'examiner davantage le fonctionnement du système actuel dans les principaux ports de la Puissance et de connaître l'avis de personnes d'expérience sur ce point."

Depuis que ce qui précède est écrit, un comité de notre commission a visité les ports de Montréal, Halifax et St. Jean, et il s'est particulièrement occupé de cette partie des rapports. Dans chacune de ces places, le comité a interrogé les personnes qui ont la connaissance pratique du système actuel, non seulement celles qui dirigent cette division, mais aussi celles qui en subissent l'influence. Toutes se sont accordées sur l'avantage qu'offre la nouvelle méthode proposée, et elles ne voient aucune raison pour croire qu'il résulterait quelque inconvénient pratique de ce changement. Les avantages seraient nombreux. Il y aurait une grande épargne réalisée dans l'impression des blancs de rapports qui sont nombreux, grands et coûteux; et sur les registres tenus dans les ports pour compiler les statistiques des rapports. Un personnel de 10 à 12 commis au département général choisis parmi ceux qui ont l'habitude de travailler dans les grands ports, et occupés ensemble dans une grande chambre, sous le contrôle d'un officier parfaitement versé dans ce genre d'ouvrage, serait probablement suffisant pour le but que l'on se propose. Par une division bien étudiée des ports d'après la moyenne du nombre des entrées à chacun, la substance des entrées en double, préalablement contrôlée par un officier compétent, serait écrite dans 10 ou 20 registres, qui, tenus jusqu'aux dernières dates, offriraient en tous temps au ministre les informations statistiques dont il pourrait avoir besoin. Nous regardons ce dernier point comme de la plus grande importance; nous pouvons aussi ajouter que, si l'expérience nous indique plus tard un changement utile dans la forme des rapports de statistiques, il serait bien plus facile de l'introduire dans les registres du département général et d'exercer 10 commis à ce changement, que d'avoir à instruire tous les employés des ports dispersés sur l'étendue de la Puissance. Nous pensons que ces statistiques, compilées sans interruption par des personnes formées à ce genre de travail, seraient plus rapidement préparées et seraient plus exactes que lorsqu'elles sont recueillies, comme maintenant, dans la plupart des petits ports, par des personnes peu compétentes et distraites par d'autres occupations.

C'est pourquoi nous recommandons que le changement ait lieu au commencement de la prochaine année fiscale. Il est évident que ces altérations nécessiteront des changements correspondants dans le personnel du département et dans celui des ports. Dans le département, la personne chargée spécialement de contrôler les entrées, de les classer en tableau et de compiler les statistiques des rapports devrait avoir le rang de premier commis et l'un de ses subordonnés pourrait être commis de première classe, et peut être deux autres anciens de seconde classe, tandis que le reste seraient des cadets. Dans les grands ports, il devrait y avoir une réduction correspondante dans le nombre de commis employés.

Dans notre précédent rapport nous avons suggéré que l'on profitât de l'occasion pour reviser entièrement le système des formules de relevés et de livres des rapports de statistiques complets, tels que publiés. Nous ne pensons pas qu'il soit utile que nous entrions dans aucun détail sur ces points, mais toute la question devrait être mûrement examinée par le département, après une comparaison avec ce qui a lieu dans d'autres et après consultation avec les personnes qui ont l'expérience pratique de ces matières.

JOHN LANGTON,
Président.

N. B.—Ce qui précède ayant été adopté par la commission comme commencement du rapport sur les services extérieurs, il a été présenté au gouvernement avec l'entente que l'on y ajouterait de temps à autre des rapports sur d'autres parties du service extérieur à mesure qu'il seraient terminés.

JOHN LANGTON.

CÉDULE (A).

PORTS D'ENTRÉE APPARTENANT A L'UN OU A L'AUTRE DES GROUPES
OU DÉNOMINATIONS SUIVANTES, SAVOIR :

- A. Ports de mer ;
- B. Ports maritimes de l'intérieur et de chemin de fer combinés ;
- C. Ports de l'intérieur ;
- D. Ports de chemin de fer ;
- E. Ports maritimes de l'intérieur ;
- F. Ports de l'extérieur.

GROUPE A. Ports de mer divisés en 4 classes, savoir :

LA 1RE CLASSE est composée des Ports suivants :

Montréal,
Québec,
Halifax, N. E.,
St. Jean, N. B.

LA 2ME CLASSE est composée des ports d'où partent et arrivent au moins 300 navires pour les ports anglais ou étrangers, à l'exclusion des caboteurs, et où la perception est au-dessous de \$500,000 mais au-dessus de \$50,000— Quand le nombre des navires excède 500 et que la perception s'élève au-dessus de \$500,000, le port a droit au titre de 1ère classe.

LA 3ME CLASSE renferme les ports d'où partent et arrivent au moins 60 navires pour les ports anglais ou étrangers, à l'exclusion des caboteurs, et où la perception est au-dessous de \$50,000 mais non au-dessous de \$10,000.

LA 4ME CLASSE renferme les ports d'où partent et arrivent au moins 5 navires, soient que ces navires arrivent ou sortent d'aucun port ou lieu anglais ou étranger, ou qu'ils soient des caboteurs, et où la perception n'est pas au-dessous de \$10,000 et pas au-dessus de \$500.

GROUPE B. Ports de l'intérieur et de chemin de fer combinés, divisés en 5 classes, d'après le montant du revenu perçu comme suit, savoir :

1RE CLASSE—Où le revenu excède \$1,000,000.

2ME CLASSE—Où il est au-dessous de \$1,000,000, mais pas au-dessous de \$200,000.

3ME CLASSE—Où il est au-dessous de \$200,000, mais pas au-dessous de \$25,000.

4ME CLASSE—Où il est au-dessous de 25,000, mais pas au-dessous de \$5,000.

5ME CLASSE—Où il est au-dessous de \$5,000, mais pas au-dessous de \$500.

GROUPE C. Ports de l'intérieur, et

GROUPE D. Les Ports de chemin de fer, sont, chacun, divisés pareillement pour ce qui concerne la perception en 5 classes ayant les mêmes *minimum* et *maximum*.

GROUPE E. Les Ports maritimes de l'intérieur sont des ports qui n'entrent dans aucun des groupes précédents ; ils sont divisés en 2 classes, savoir :

1RE CLASSE—Ports qui perçoivent \$5,000 et plus.

2ME CLASSE—Ports qui reçoivent au-dessous de \$5,000, mais pas moins de \$500.

GROUPE F. Ports extérieurs divisés en trois classes, savoir :

1RE CLASSE—Ports qui perçoivent plus de 1,000.

2ME CLASSE—Ports qui perçoivent au-dessous de 1,000, mais pas au-dessous de \$500.

3ME CLASSE—Ports qui perçoivent moins de \$500, ou rien du tout. Ces Ports extérieurs ne sont regardés que comme des stations douanières et doivent être cotés à salaire fixe sans tenir compte du montant perçu, mais en rapport avec leur importance comme stations douanières, tel salaire ne devant pas excéder le *maximum* mentionné dans la classification du Groupe F.

CEDULE B, CLASSIFIANT LES PORTS.

	ORDRE A , PORTS DE MER.								ORDRE B , PORTS DE L'INTERIEUR ET DE CHEMINS DE FER COMBINES.									
	1er classe.		2e classe, \$50,000 à \$500,000. Navires, Min. 300.		3e classe, \$10,000 à \$50,000. Navires, 60 à 300.		4e classe, \$500 à \$10,000. Min. 5, Max. 60.		1er classe, au-dessus \$1,000,000.		2e classe, \$200,000 à \$1,000,000.		3e classe, \$25,000 à \$200,000.		4e classe, \$5,000 à \$25,000.		5e classe, \$500 à \$5,000.	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Percepteur	2,400	3,600	1,600	2,400	1,000	1,600	500	1,000	2,400	3,200	2,000	2,400	1,400	2,000	900	1,400	500	900
Inspecteur et garde-magasin.....	1,600	2,000	1,000	1,600	.....	.....	.....	.....	1,600	2,000	1,400	1,600	1,000	1,400	.....	.....	.....	.....
1er préposé au débarq. et visiteur....	1,000	1,200	800	1,000	600	800	.....	.....	900	1,100	800	900	600	800	400	600	400	600
2e do do	900	1,000	600	800	400	500	.....	.....	700	900	600	800	500	600	.....	.....	.....	.....
3e do do	700	800	500	600	.....	.....	.....	.....	600	700	500	600	400	500	.....	.....	.....	.....
4e do do	500	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er Commis.	1,200	1,400	1,000	1,200	.....	.....	.....	.....	1,200	1,400	1,000	1,200	800	1,000	500	700	.....	.....
2e do	900	1,100	700	900	.....	.....	.....	.....	900	1,100	800	1,000	600	800	.....	.....	.....	.....
3e do	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	800	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4e do ou cadet.....	300	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300	500	300	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Evaluateurs.....	1,500	1,800	1,000	1,500	.....	.....	.....	.....	1,500	1,600	1,300	1,500	900	1,100	.....	.....	.....	.....
Assistants-évaluateurs.....	800	900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	900	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Préposé aux arrivages.....	800	1,000	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant do	700	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant garde-magasin	800	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	1,000	800	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Garde-clefs	500	700	500	700	500	700	.....	.....	500	700	500	700	500	700	.....	.....	.....	.....
Mesureurs et peseurs	600	800	600	800	.....	.....	.....	.....	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Employés aux arrivages.....	To be paid 50 cents per day if called upon to be in attendance; and \$1.50 additional per day when actually on duty.																	
Inspecteurs de ports	{ 1re. Division Centrale, salaire, \$1,600 à \$2,000 } { 2e. do Ouest do \$1,600 à \$2,600 } frais de route et allocation. { 3e. do Est do \$1,600 à \$2,600 }																	

CÉDULE B, CLASSIFIANT LES PORTS.—*Suite.*

	ORDRE C, PORTS DE L'INTERIEUR, ET ORDRE D, PORTS ET CHEMIN DE FER.										ORDRE E, PORTS DE L'INTERIEUR.				ORDRE F, AVANT-PORTS ET BAIES.					
	1er classe, au-dessus \$1,000,000.		2e classe, \$200,000 à \$1,000,000.		3e classe, \$25,000 à \$200,000.		4e classe, \$5,000 à \$25,000.		5e classe, \$500 à \$5,000.		1er classe, au-dessus \$5,000.		2e classe, \$500 à \$5,000.		1er classe, au-dessus \$1,000.		2e classe, \$500 à \$1,000.		3e classe, au-dessous \$500.	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Percepteur.....	2,200	2,800	1,600	2,000	1,200	1,600	800	1,200	500	800	600	800	500	600	400	800	250	400	100	250
Inspecteur et garde-magasin.....	1,400	1,600	1,200	1,400	800	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er prép. au débarq. et visiteur...	900	1,100	700	800	600	700	400	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2e do do	700	900	600	700	400	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3e do do	600	700	500	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4e do do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er commis.....	1,000	1,200	900	1,000	800	900	500	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2e do	800	1,000	700	800	600	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3e do	600	800	500	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4e do ou cadet.....	300	500	300	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Évaluateurs.....	1,400	1,600	1,200	1,400	800	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant évaluateur.....	800	900	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Préposé aux arrivages.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant Garde-magasin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Garde-clefs	500	700	500	700	500	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mesureurs et peseurs .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

37

NOTES FAISANT PARTIE DE LA CÉDULE QUI CLASSIFIE LES PORTS.

1. Si sous le groupe A (ports de mer) les deux éléments de l'expédition des navires et de la perception du revenu ne se combinent pas pour autoriser un port à prendre rang dans une classe donnée, tel port sera placé dans la classe que lui assigne la moins élevée de ces deux bases de classification.

2. Aux ports des premières et des secondes classes dans les groupes A, B, C et D, le percepteur aura droit de choisir parmi les premiers employés au débarquement et premiers commis l'un de chacune de ces dénominations et de lui donner le titre de chef des préposés au débarquement, ou premier commis respectivement, avec une augmentation de salaire n'excédant pas \$200 ; le percepteur pourra aussi élever l'un des garde-clefs au rang de premier garde-clefs, avec une augmentation n'excédant pas \$100 ; telles promotions sujettes à nouvelle nomination chaque année. Aux ports de 4e classe des groupes ci-dessus, s'il faut plus qu'un préposé aux arrivages, l'on peut accorder une allocation additionnelle n'excédant pas \$100 à l'un d'eux, avec le titre de principal préposé aux arrivages.

3. Les officiers et commis employés permanemment à d'autres ouvrages que ceux inclus dans le cadre ordinaire du bureau où ils sont nommés, ou qui peuvent avoir été nommés pour remplir deux classes de devoirs, tels que surveillant et commis, préposé au débarquement et commis, ou préposé au débarquement et garde-magasin, etc., peuvent toucher, s'ils sont recommandés par le percepteur, une addition de salaire n'excédant pas \$100 par année, aussi longtemps que les deux charges sont remplies par le même officier ou commis, pourvu que cette addition à son salaire ne le porte pas au-dessus du maximum du plus haut degré.

4. Quant un port de mer (groupe B) de la 2e, 3e ou 4e classe est situé au terminus d'une ligne de chemin de fer, ou quand le percepteur est chargé d'enregistrer les navires, le département pourra à discrétion ajouter à son salaire une somme n'excédant pas 10 centins par jour.

5. Nul port ne sera élevé à une classe supérieure à moins que le chiffre des droits perçus à ce port se soit élevé, dans une moyenne de trois ans, au chiffre de telle classe supérieure.

6. Tous les inspecteurs sont regardés comme ayant charge des entrepôts, et, dans les grands ports, il peut avoir un assistant-garde-magasin.

7. Les salaires sont assignés aux évaluateurs et assistants-évaluateurs sous condition qu'ils ne s'occuperont d'aucune autre affaire, et que tout leur temps est à la disposition du gouvernement.

8. Dans les petits ports où l'échelle de classification ne donne pas de préposé aux arrivages, si les circonstances l'exigent l'on pourra en nommer un avec un salaire ne dépassant pas celui de tel officier dans la classe immédiatement au-dessus.

9. Dans les classes 1 et 2 du groupe A, un traitement permanent n'excédant pas \$80 peut être affecté à un certain nombre de préposés aux arrivages, suivant l'importance du port, comme honoraire, en sus de l'allocation quotidienne lorsqu'ils sont en fonction ; mais le nombre de ces employés ne devra, dans aucun cas, dépasser vingt.

CÉDULE C.

LISTE DES PORTS DANS LA PUISSANCE DU CANADA, CONFORMÉMENT
A LA NOUVELLE CLASSIFICATION.

ORDRE A.—PORTS DE MER.—CLASSE I.

Noms des ports.		Moyenne des perceptions, années expirées le 30 juin 1866, 1867 et 1868, ou 3 années.
<i>Ports.</i>	<i>Ports extérieurs.</i>	\$
Montréal	Rouse's Point	4,202,716
	St. Armand	
Québec	Beauce	544,795
	Chicoutimi.....	
	Pointe aux Esquimaux.....	
	Malbaie.....	
	Rimouski	
	Rivière Godbout	
	Tadoussac	
Halifax.....	Trois-Rivières	924,521
	Tangier (nil).....	
St. Jean.....		675,579

ORDRE A—CLASSE III.

Amherst, N.E.		\$12,863	16,226
	Advocate Harbour.....	86	
	Joggins.....	2,371	
	Parrsboro'.....	630	
Bathurst	Ratchford River	276	11,374
	New Bandon	\$10,968	
Chatham		406	27,539
Gaspé	Rivière au Renard.....		13,235
	Percé		
	Ste. Anne des Monts		
New Carlisle	Carlton.....		14,678
	Cross Point		
	New Richmond.....		
	Paspebiac.....		
New Castle, N.B.			14,745
Sidney Nord.....		\$ 9,345	11,113
	Cow Bay.....	959	
	Glace Bay.....	709	
	Petit Bras d'Or.....	(Nil.)	
Pictou		\$35,837	36,125
	Merrigomish.....	13	
	Wallace	275	
St. André.....			23,051
Yarmouth		\$37,330	37,742
	Rivière au Castor.....	96	
	Pubnico.....	224	
	Tusket	92	
St. Stephens.....			37,173

ORDRE A.—CLASSE IV.

Amherst, (Q).....			3,168
Annapolis.....		\$ 5,097	6,150
	Port Clément ..	826	
	Thorne's Cove.....	227	

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des Ports.		Moyenne des perceptions pour trois années.
<i>Ports.</i>	<i>Ports extérieurs.</i>	\$
Antigonish.....		\$ 0,806
	Havre aux Bouches.....	46
	Petite Rivière (Bayfield).....	682
Arichat.....		\$ 4,434
	Port Richmond.....	(Nil)
	St. Pierre.....	1,587
Baddeck.....		\$ 3,660
	Grand Bras d'Or.....	1,000
	Stc. Anne.....	33
Baie Verte.....		721
Bridgetown.....		\$ 4,962
	Port William.....	219
Caraquet.....		3,793
Cornwallis.....		\$ 3,933
	Crique du Canada.....	842
	French Cross.....	827
	Harborville.....	892
	Horton.....	646
Dalhousie, N. B.....		\$ 7,156
	Campbelltown.....	1,395
Digby.....		\$ 5,661
	Bear River.....	2,049
	Sandy Cove.....	432
	Port Ouest.....	674
Dorchester.....		\$ 1,746
	Rockland.....	146
Hawkesbury.....		1,102
Hillsborough.....		\$ 396
	Harvey.....	112
Port Hood.....		\$ 2,541
	Margaroo.....	50
Liverpool.....		9,145
Londonderry.....		\$ 2,384
	Cinq Iles.....	443
	Maitland.....	1,001
	Truro.....	321
Lunenburg.....		\$ 2,609
	Chester.....	(Nil)
	La Have.....	1,058
	Mahone Bay.....	352
Magarotsville.....		\$ 3,188
	Wilmot.....	1,349
Medway.....		866
Moncton.....		5,744
Mulgrave.....		\$ 1,310
	Cap Canso.....	429
	Guysborough.....	170
	Havre d'Isaac.....	(Nil.)
	Rivière Ste. Marie.....	163
Pugwash.....		1,648
Iles Ragged.....		\$ 2,404
	Barrington.....	1,469
	Latour.....	195
	Shelburn.....	835
Richibucto.....		7,127
Sackville.....		\$ 5,466
	Joggins Nord.....	134
Saint George.....		2,866
Shediac.....		\$ 2,061
	Buctouche.....	555
Shippigan.....		3,519
Sydney.....		\$ 3,480
	Lingan.....	54
	Louisburg.....	15
	Main à Dieu.....	5

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des ports.		Moyenne des perceptions pour trois années.
<i>Ports.</i>	<i>Ports extérieurs.</i>	\$
Tatamagouche		1,292
Welchpool		3,400
Iles Ouest		3,707
Waymouth	\$ 4,552	
Acadia.....	1,355	7,630
Belliveau Cove.....	582	
Gilbert.....	1,141	
Windsor (N. E.).....	\$ 7,635	
Cheverie.....	153	8,425
Hantsport.....	579	
Walton.....	58	
ORDRE B—CLASSE 2.		
Toronto.....	Collingwood	976,842
	Credit.....	
	Penetanguishene.....	
Hamilton.....	Galt.....	551,149
	Oakville.....	
	Wellington Square	
ORDRE B—CLASSE 3.		
Bytown.....		77,587
Fredericton.....		34,859
Kingston.....	Bath.....	113,358
Windsor (P. E.).....	Sandwich.....	
		25,953
ORDRE B—CLASSE 4.		
Belleville.....		15,734
Brockville.....	Cole's Ferry	10,325
	Maitland.....	
Sault St. Marie.....	Mines de Bruce.....	6,193
	Fort William.....	
	Killarney.....	
Chatham (P. E.).....	Rondeau.....	6,334
Cobourg.....	Grafton.....	6,762
Dalhousie (P. E.).....	Port Dalhousie.....	24,651
	Port Robinson	
Darlington.....		12,412
Dundas.....		7,763
Port Hope.....	Peterborough	22,097
Niagara.....	Queenston	
		4,622
Oshawa.....		6,434
Prescott		14,236
Sarnia.....	Mooretown	11,441
St. Jean (Q.).....		
Whitby.....	Pickering.....	4,461
		10,378

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des ports.		Moyenne des perceptions pour trois années.
<i>Ports.</i>	<i>Ports extérieurs.</i>	\$
Woodstock (N. B).....		\$ 8,818
Grand Falls.....		1,118
Richmond Station.....		2,783
Tobique.....		470
ORDRE B—CLASSE 5.		
Brighton.....		386
Chippawa.....	Black Creek.....	2,881
Port Colborne.....		1,072
Cornwall.....	Aultsville.....	1,166
Cramahé.....		630
Dunnville.....		1,072
Fort Erie.....		4,417
Gananoque.....	Rockport.....	1,497
Goderich.....	Penetangore.....	3,067
Lacolle.....		480
Morrisburgh.....	Elgin (Edwardsburgh).....	585
	Matilda.....	
Napanee.....	Mill Point.....	2,498
Newcastle.....		3,503
Trenton.....		492
ORDRE C—CLASSE 4.		
Amherstburgh.....		1,612
Burwell.....		2,360
Dover.....		4,585
Dundee.....	St. Régis.....	1,218
	Trout River.....	
Kingsville.....		187
Owen Sound.....	Saugeen.....	223
Philipsburgh.....		720
Pictou.....	Milford.....	1,596
	Wellington.....	
Wallaceburgh.....	Pointe Baby.....	684
	Sombra.....	
ORDRE D—CLASSE 3.		
Clifton.....		52,085
London.....	Stanley.....	197,460
ORDRE D—CLASSE 4.		
Brantford.....		24,495
Coaticook.....	Ligne frontière.....	6,841
	Hereford.....	
Guelph.....		20,792

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des Ports.		Perceptions moyennes pour trois années.	
<i>Ports.</i>	<i>Ports Extérieur.</i>	\$	
Stratford .....	.....	6,404
Woodstock (P. E.).....	.....	9,639
ORDRE D—CLASSE 5.			
Paris.....	.....	3,728
ORDER E—CLASSE 1.			
Stanstead .....	.....	6,714
	Beebo Plain.....		
	Bickford Corner		
	Black Rock.....		
	Derby Line.....		
	Georgeville.....		
	Magog.....	367	
	Lac Memphremagog.....		
Clarenceville		789
Frelighsburg.....		665
Hemmingford.....		348
Potton.....	.....	809
Russelltown.....	.....	585
Sutton .....	.....	

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

OBJECTIONS DE M. BOUCHETTE A LA RECOMMANDATION DU SECOND RAPPORT, TOUCHANT LA METHODE PROPOSEE POUR LE COLLECTIONNEMENT DES STATISTIQUES.

Le soussigné ne répétera pas ici ce qu'il a déjà dit sur ce sujet à l'occasion du premier rapport; mais il désire faire valoir spécialement les raisons qu'il a alors exposées comme l'empêchant de concourir dans les vues de ses collègues en ce qui concerne l'adoption dans ce pays, de la méthode suivie en Angleterre pour compiler, au Département Général, les statistiques du commerce, déclarations à l'entrée, etc., envoyées à Londres des différents ports—les circonstances différant entièrement dans les deux pays.

La majorité des commissaires n'est pas elle-même sans éprouver de graves soupçons quant à la possibilité de substituer le système anglais au notre. "Nous savons, cependant" dit le premier rapport, "qu'il pourrait se présenter des difficultés à l'introduction de ce système,—qui fonctionne admirablement en Angleterre, où chaque port n'est situé qu'à quelques heures du département général,—dans un pays si différemment situé que l'est le Canada, et qu'il serait probablement nécessaire de le modifier beaucoup."

Laissant subsister cette importante admission qui signale le danger des changements que les commissaires recommandent, le soussigné, parlant pour lui-même, ne peut s'empêcher de présenter quelques observations au sujet de l'argumentation suivie dans le rapport pour soutenir la position prise par la majorité sur la question des statistiques.

Les arguments employés paraissent être:—

1° Qu'aux ports de Montréal, Halifax et St. Jean, les personnes chargées du fonctionnement du système actuel sont d'accord sur l'avantage de la méthode proposée.

2° Que l'on éviterait de grandes dépenses sous le rapport des formules imprimées.

3° Que dix ou douze commis au département-général suffiraient probablement pour exécuter l'ouvrage.

4° Que la substance des entrées en double serait inscrite dans "dix ou vingt registres" qui, tenus jusqu'à la dernière date, offriraient en tous temps au ministre les informations statistiques dont il pourrait avoir besoin.

5° Que si l'expérience prescrit par la suite des changements dans la forme des rapports de statistique, il sera plus facile d'exercer dix commis à ce changement que d'instruire tous ceux de la Puissance (aux ports d'entrée, bien entendu).

Prenant ces divers points dans l'ordre où il les trouve, le soussigné fait observer:

1. Que, sans mettre en doute la compétence des officiers des ports mentionnés à se former une opinion touchant les avantages du changement proposé, changement dont il ne connaît rien pratiquement, sinon théoriquement, le soussigné n'est pas surpris qu'ils soient "d'accord sur les avantages de la méthode proposée," lorsqu'évidemment cette méthode leur enlève une partie importante de la responsabilité des fonctions dont ils sont chargés. Sous de telles circonstances, l'on ne saurait croire que l'on doive attacher une importance prépondérante aux opinions qui ont été glanées dans trois principaux ports du Canada; il existe au moins huit ports étendus et importants dans la Puissance, sur un total de 180 ports.

2. Quant à l'économie à réaliser sous le rapport des formules imprimées, il est admis que les plus dispendieuses n'auraient plus leur raison d'être dès que les ports cesseront de faire les rapports; mais en maintenant, comme le fait le soussigné, que le système actuel qui consiste à exiger des rapports des ports soit le meilleur, une dépense de \$3,500 par année ne serait pas suffisante, à ce qu'on présume, pour le remplacer par un autre. Et pour ce qui concerne les registres, l'on croit que l'économie réalisée serait très peu de chose sinon tout-à-fait imaginaire.

3. Admettant qu'un personnel de dix ou douze commis au Département Général soit suffisant pour faire le travail, il est difficile de dire quelle économie serait effectuée par ce changement. Il est compris, comme de raison, que les commis des ports, maintenant occu-

pés à préparer les rapports et à tenir les registres, seraient transférés au Département Général ; mais en ce cas, où serait l'économie ? L'on peut dire, cependant, qu'il y a maintenant plus de commis occupés dans les ports à préparer les rapports et à tenir les registres que l'on en demandera à Ottawa, et que ce dernier nombre pris l'on congédiera les autres, effectuant ainsi de l'économie. Si ce point de vue était adopté, l'on ne devrait pas hésiter à le considérer comme totalement illusoire, en tant que l'on éprouvera la répugnance qui se fait sentir, et parfois l'injustice, qu'il y a congédier des officiers de mérite et qui conduira généralement à faire garder ceux qui autrement seraient renvoyés, et cela précisément dans les ports auxquels ils étaient attachés.

Le soussigné est de plus parfaitement convaincu, d'après ce qui a lieu à présent dans la division des statistiques du département, que non pas dix mais dix-huit ou vingt commis seraient nécessaires pour mettre à exécution le projet proposé par le rapport.

4. Il y a maintenant 180 ports dans la Puissance—mais en admettant que ce nombre soit réduit, comme on le propose, à 99, les registres du département général devront nécessairement être tenus de manière à faire connaître le mouvement du commerce et de la navigation à l'entrée et à la sortie, les opérations qui ont lieu aux entrepôts, et les droits perçus à chacun de ces ports ; et tous les droits enregistrés à présent dans les 99 ports devront être enregistrés dans le département-général pour en obtenir les rapports statistiques résultant du commerce de chaque port.

Les " dix ou vingt registres " mentionnés dans le rapport se multiplieraient de cette manière jusqu'à 50 ou 60, sinon jusqu'à 99 ; car, quelque soit le montant limité des affaires d'un port, il serait certainement mieux de les inscrire dans un registre ou des registres, si l'on s'attend à répondre aux informations qui seront demandées relativement aux statistiques de son commerce, de sa navigation, etc.

Que " ces registres " (combinés, bien entendu, avec les registres réunis du commerce et de la navigation de la Puissance) " tenus jusqu'à la dernière date, offriraient en tous temps au ministre les informations statistiques dont il pourrait avoir besoin," cela peut être vrai, au moins théoriquement ; mais en accordant qu'il en serait ainsi pratiquement, l'on ne pourrait user de cet argument en faveur du nouveau système ou contre l'ancien, seulement dans la supposition où ce dernier n'offrirait pas au ministre des douanes, ou au ministre des finances, les informations statistiques qu'il demanderait touchant le commerce du pays.

L'expérience de dix-huit ans repousse cette supposition ; antérieurement à la Confédération (1er juillet 1867), toutes les affaires commerciales du Canada étaient faites régulièrement dans des états comparatifs mensuels des importations et exportations, qui se succédaient de mois en mois pendant toute l'année. Ces états fournissaient au ministre toutes les informations qu'il demandait au département des douanes, à part les états et exposés financiers qui pouvaient être requis et qui étaient pareillement fournis sans retard.

Cette méthode a existé jusqu'à la date de la confédération. Depuis l'addition au département de trente ports du Nouveau-Brunswick et de soixante dix-neuf de la Nouvelle-Ecosse pour lesquels, suivant les provinces, il existait des règlements douaniers différents—tous différents à beaucoup d'égards du mode de direction et d'administration suivi dans la ci-devant Province du Canada,—il était difficile de s'attendre à ce que ces divers systèmes fussent rapidement et aisément assimilés et que les coutumes qui en provenaient pussent disparaître du coup. Il a résulté naturellement quelques confusions de ces complications,—et les rapports des provinces maritimes arrivaient non-seulement très irrégulièrement, mais ils étaient parfois, ou plutôt généralement imparfaits quand ils arrivaient. Cela aggrava les difficultés qui se présentaient au Département Général, où le personnel n'avait pas augmenté sur une échelle proportionnée à l'augmentation des affaires dans le bureau des statistiques ; et il y a raison de croire que c'est à ce malheureux interrègne qu'était dû l'état de confusion dans lequel se trouvaient les rapports des Provinces d'en Bas,—un état de chose qui, quoiqu'éphémère, peut avoir paru à des yeux étrangers au département la condition normale du système suivi—qui a créé les préjugés en question et conduit à faire la recommandation de le remplacer par un autre qui jouit du prestige d'être en force en Angleterre, mais qui, toutefois, s'il est adapté aux besoins de ce pays, est tout à fait impossible dans les circonstances si différentes où se trouve le Canada, comme le soussigné l'a déjà dit dans ses objections au premier rapport.

5° Le dernier argument comporte, jusqu'à un certain point, cette vérité indéniable qu'il est plus facile, règle générale, de mettre dix que vingt commis, ou un plus grand nombre, au fait des changements que l'expérience peut suggérer dans les rapports des statistiques. Toutefois les changements des formules établies ne devrait pas se faire à la légère. Les formules peuvent être changées, comme cela est arrivé en effet, pour modifier, ou pour agrandir le champ des statistiques que l'on met en tableau, ou pour les disposer plus clairement; mais une intelligence ordinaire servie par quelque habitude des matières de statistiques suffirait pour qu'un commis ou un percepteur se mette au courant des modifications exigées.

En outre, ne vaut-il pas mieux exercer les officiers de douane, comme classe, à s'élever à un plus haut degré de capacité et d'utilité dans les devoirs qu'ils ont à remplir qu'd'amoindrir leurs fonctions aux connaissances bornées qu'ils possèdent, quelque soit leurs talents et leur intelligence.

Le présent système, en théorie et en pratique, se résume brièvement comme suit :

Chaque port garde un compte exact des affaires qui s'y font chaque jour.

Les entrées, par navire ou en entrepôt, soit pour la consommation, l'exportation ou le transport, sont inscrites en double, et une copie en est envoyée tous les jours des grands ports, toutes les semaines des petits ports, au département à Ottawa, et là elles sont contrôlées dans tous leurs détails pour ce qui est du calcul des droits, de la conversion en monnaie étrangère, poids, etc.

Chaque port envoie au Département-Général les rapports suivants conformément aux formules imprimées établies, savoir :

Un rapport mensuel des *principaux articles* importés, entrés, et qui ont payé des droits; et un rapport semblable pour les articles exportés, ces deux rapports sont comparatifs.

Un rapport trimestriel des marchandises entrées pour la consommation, de quel pays elles viennent, droits perçus, etc. et un semblable rapport pour les exportations.

Un rapport annuel, du même genre et avec les mêmes détails que le rapport trimestriel de consommation, et un rapport annuel des exportations.

Les rapports mensuels, tel qu'ils arrivent, sont envoyés au bureau de la statistique, où il sont contrôlés soigneusement pour ce qui regarde leur exactitude et la colonne des droits perçus est comparée avec les calculs du rapport mensuel qui sont couchés dans un registre et additionnés à la fin du mois. (L'enregistrement des déclarations à l'entrée, de manière à additionner les droits perçus, n'a pas été fait jusqu'ici pour les quatre plus grands ports, en conséquence de l'insuffisance du personnel employé à cet ouvrage; mais les entrées elles-mêmes sont soigneusement et régulièrement contrôlées, ce qui occupe tout le temps d'un commis.)

Les rapports mensuels étant ainsi examinés et contrôlés deviennent le terme de comparaison du rapport trimestriel, lequel doit, en quantité, valeurs et droits perçus, s'accorder avec les trois rapports mensuels.

Les rapports trimestriels viennent à leur tour contrôler le rapport annuel, et de cette manière les opérations de toute l'année traversent une série de contrôle, premièrement au port d'entrée, où les rapports sont préparés, et ensuite au Département-Général, où ils sont finalement examinés avant d'être incorporés dans les tableaux statistiques du commerce et de la navigation de la Puissance.

Il y a, bien entendu, une variété d'autres petits rapports annuels des différents ports, se rapportant à la navigation, aux droits d'auteur, aux saisies etc.; mais ils n'entraînent pas de travail considérable, bien qu'ils soient importants pour compléter les informations statistiques que les tableaux du commerce et de la navigation doivent renfermer.

Fort de la conviction que le système actuel de collectionnement et de compilation des statistiques commerciales du pays accomplit pleinement, promptement et fidèlement l'objet en vue, le soussigné considère qu'il manquerait à son devoir comme membre de la commission du service civil s'il consentait à accepter les innovations proposées, lesquelles tendent à substituer l'essai à l'expérience, et à remplacer un bon système éprouvé depuis longtemps par un autre, qui, théoriquement, peut paraître admirable, mais dont l'application en Canada, même d'après les rapports de la commission du service civil, est sujette à des doutes. A vrai dire, aucun changement de l'espèce de ceux que l'on recommande

ne devrait être fait sans un examen sévère du mérite du système anglais ; et avant que le système canadien (qui correspond à celui de la France) soit abandonné, les ports de Londres et de Liverpool devraient être visités, et une connaissance complète obtenue du fonctionnement de règlements établis par le bureau de la trésorerie en 1849, et par lesquels a été introduit le système actuel de la Grande-Bretagne.

R. S. M. BOUCHETTE.

30 Mars 1869.

REPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 21 avril 1869, pour un état de tous les officiers et employés du gouvernement dans les différents départements du service civil de la cité d'Ottawa, ainsi que dans les différentes provinces de la Puissance du Canada ; indiquant le nom de tels officiers ou employés, le montant du salaire annuel à eux payé, ou ce qui leur est payé à iceux respectivement, soit comme salaire en argent comptant ou par honoraires de bureau ; indiquant, aussi, les allocations pour logement, combustible, éclairage, ou pour l'usage d'aucun article, etc., appartenant au gouvernement.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 13 mai 1869.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 12 mai 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'un renvoi au Ministre des Finances, demandant un état, en réponse à une adresse de la Chambre des Communes, de tous les officiers employés par le gouvernement dans les différents départements du service civil.

J'ai l'honneur d'inclure un exemplaire du 1er Rapport de la commission du service civil, lequel dans l'appendice B, page 62, donne les noms des employés ainsi que leurs salaires.

Relative à l'autre information demandée, indiquant aucune allocation pour combustible, éclairage, etc., elle sera comprise dans la réponse à une autre adresse sur ce sujet, laquelle est en voie de préparation.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

JOHN LANGTON,
Auditeur.

E. PARENT, ECR.,
Sous-Secrétaire d'Etat, etc., etc.

RÉPONSE

A un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1869, pour avoir un état indiquant les noms des officiers du service civil qui ont reçu des allocations en sus de leur salaire pour des services spéciaux ou autres, le montant du salaire et la somme additionnelle payée en chaque cas.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat

DEPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

Ottawa, 28 Mai 1869.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.

	Traitement annuel.	1867-8.	1868-9.	Total.
BUREAU DU GOUVERNEUR-GENERAL.				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dennis Godley, indemnité de déménagement.....	3,000 00	242 00	.....	242 00
H. Cotton, frais de route.....	1,800 00	44 00	60 00	104 00
Lt.-Col. Irvine, indemnité de déménagement.....	1,840 00	432 19	504 75	936 94
Do indemnité de chauffage.....	.....	148 00	110 00	258 00
John Kidd, indemnité de déménagement.....	1,400 00	479 25	.....	479 25
Do frais de route.....	.....	12 00	.....	12 00
F. Burrowes, indemnité de déménagement.....	720 00	47 00	.....	47 00
G. Smith, do	450 00	50 25	.....	50 25
Sergent Lambkin, do .....	.....	71 92	.....	71 92
Do frais de route.....	.....	.....	25 00	25 00
P. St. Hill, allocation extra accordée depuis nombre d'années, et que l'on peut regarder comme partie de son salaire.....	500 00	77 59	83 32	160 91
Total.....	.....	1,604 20	783 07	2,387 27
BUREAU DU CONSEIL PRIVE.				
W. A. Himsforth, frais de route.....	2,000 00	72 50	114 00	186 50
J. O. Coté, do	1,400 00	25 00	2 50	27 50
Do pour faire un index analytique.....	.....	.....	515 50	515 00
W. H. Lee, frais de route.....	640 00	.....	131 00	131 00
M. Naughton, do	600 00	.....	37 56	37 56
W. E. Morgan, do	450 00	.....	37 37	37 37
Total.....	.....	97 50	837 43	934 93
DEPARTEMENT DE LA JUSTICE.				
H. Bernard, frais de route.....	2,600 00	90 05	93 27	183 32
*Do Jurisconsulte du bureau des Sauvages...	.....	400 00	300 00	700 00
John Stuart, frais de route.....	1,000 00	.....	6 80	6 80
†Do pour élever son traitement à \$1,200....	.....	200 00	.....	200 00
C. Drinkwater, frais de route.....	973 32	265 55	.....	265 55
Total.....	.....	955 60	400 07	1,355 67
DEPARTEMENT DE LA MILICE.				
‡Geo. Futvoye, frais de route.....	2,600 00	127 00	32 00	159 00
Robert Berry, do .....	.....	.....	133 00	133 00
§Do allocation additionnelle.....	.....	200 00	.....	200 00
A reporter.....	2,600 00	327 00	165 00	492 00

* M. Bernard a été nommé Jurisconsulte des Sauvages par Sir Edmund Head en 1860, avant que le fonds des Sauvages ne fût transféré à la province, et ce traitement lui a toujours été continué depuis.

† En 1866, il fut recommandé que M. Stuart fût promu à la charge de commis de première classe, mais vu l'absence du procureur-général, qui se trouvait en Angleterre, la nomination n'eut pas lieu alors. M. Stuart reçut en 1867-8 une somme de \$400 comme arrérages de salaire, dont \$200, pour 1866-7, furent portées au compte de la province.

‡ Une autre somme de \$100 figure dans le compte des dépenses contingentes comme ayant été payée à M. Futvoye, mais ce n'était pas pour son compte, mais bien pour service secret en l'absence des ministres chargés de ce service, et que l'on omit de rembourser au fonds des dépenses contingentes.

§ Une autre somme de \$400 est portée dans le compte des "divers" comme ayant été payée à M. Futvoye, mais c'était la somme nécessaire pour élever son salaire au même chiffre que celui des autres sous-chefs, qui avait été omise du budget de 1867-8.

¶ M. Berry a reçu cette allocation additionnelle pendant trois ans. Elle ne pouvait plus être payée en vertu de l'acte des dépenses contingentes en 1868-9, mais les commissaires recommandent que son traitement soit permanemment augmenté d'autant.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.—*Suite.*

	Traitement annuel.	1867-8.	1868-9.	Total.
DEPARTEMENT DE LA MILICE.—<i>Suite.</i>				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>	2,600 00	327 00	165 00	492 00
Colonel MacDougall, allocation au lieu de fourrage, logement, etc., comme par O. C.....	3,000 00	1,000 00	833 00	1,833 00
*Colonel MacDougall, frais de route.....		280 28	342 00	570 00
Lt.-Col. Powell, allocation au lieu de fourrage, loge- ment, etc., comme par O. C.....	2,240 00		350 00	350 00
L. Morel, allocation au lieu de logement.....			150 00	150 00
Total		1,555 00	1,840 00	3,395 00
DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT.				
Thomas Ross, frais de route.....	2,000 00	126 00		126 00
E. C. Barber, do	1,240 00	38 00		38 00
J. A. Bélanger, paie additionnelle.....	940 00	100 00		100 00
Do frais de route.....			21 00	21 00
†Alex. Begg, paie additionnelle.....	760 00	822 50		822 50
W. M. Goodeve, do	730 00	20 00		20 00
H. J. D. Lane, do	Extra.	10 00		10 00
G. H. Lane, do	1,800 00	75 00		75 00
L. A. Catellier, frais de route.....	800 00		25 00	25 00
H. J. Morgan, do	912 50	213 50		213 50
Do paie additionnelle.....			65 00	65 00
W. F. Coffin, frais de route et commission au lieu de frais de route.....	2,000 00	790 61	50 00	840 61
W. F. Coffin, combustible pour son bureau local.....		167 00	88 00	255 00
F. T. Austin, frais route et commission au lieu de frais de route.....	940 00	230 42	174 75	405 17
W. Mills, travail additionnel.....	940 00		30 50	30 50
J. Forsyth, do	415 60	11 25	16 20	27 45
Total.....		2,604 68	470 45	2,074 73
DEPARTEMENT DU SECRETAIRE POUR LES PROVINCES.				
E. A. Meredith, comme président du bureau des inspecteurs de prisons.....	2,600 00	890 10	340 77	1,230 87
E. A. Meredith, frais de route comme président du bureau des inspecteurs de prisons.....		430 40		430 40
H. E. Steele, greffier, bureau des inspec. de prisons..	1,400 00	356 04	136 30	592 34
G. Powell, greffier, bureau du service civil.....	1,610 00	200 00	80 25	280 25
Total.....		1,876 54	557 32	2,433 86
DEPARTEMENT DU RECEVEUR-GENERAL.				
G. C. Reiffenstein, frais de route.....	2,000 00	30 50		30 50
F. Lewis, do	1,600 00		187 67	187 67
J. B. H. Neeve, do	1,000 00		15 00	15 00
Total.....		30 50	202 67	233 17
DEPARTEMENT DES FINANCES, DIVISION DE LA COMPTABILITÉ.				
W. A. Blackmore, frais de route.....	973 32	486 55	37 00	523 55
E. G. Wilson, travail additionnel.....	Dead.	31 50		31 50
J. F. Brown, do	940 00		52 00	52 00
Total.....		518 05	89 00	607 05

* Le colonel MacDougall reçoit en outre des billets de passage sur les chemins de fer et les bateaux à vapeur lorsqu'il voyage. † Il est maintenant dans le département du revenu de l'intérieur à \$800.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.—*Suite.*

	Traitement annuel.	1867-8.	1868-9.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
DEPARTEMENT DES FINANCES—BRANCHE DE L'AUDITION.				
John Langton, secrétaire, bureau de la Trésorerie...	2,600 00	333 33	833 33	1,166 66
Do frais de route.....		426 50	100 60	526 50
Do do comme commissaire du service civil.....			60 60	60 00
A. Harvey, frais de route pour le département du receveur-général.....	1,360 00		187 67	187 67
J. Patterson, frais de route pour le département du receveur-général.....	1,240 00		200 00	200 00
*T. D. Tims, frais de route.....	2,000 00	1,905 88	764 49	2,670 37
T. Cruse, travail additionnel avant le 1er juillet 1867.....	1,600 00		125 75	125 75
Total.....		2,665 71	2,271 24	4,936 95
DEPARTEMENT DES DOUANES.				
R. S. M. Bouchette, frais de route.....	2,600 00	200 00		200 00
Do do comme commissaire du service civil.....			150 00	150 00
J. W. Peachy, travail additionnel.....	1,600 00	20 00		20 00
R. H. Mackay, do .....par jour.	1 50	10 00		10 00
H. C. Hay, do	940 00	30 00		30 00
W. A. Bell, do	1,000 00	30 00		30 00
J. F. Wolf, do	500 00	30 00		30 00
P. E. Sheppard, do	1,240 00	30 00		30 00
H. A. Vradenburg, do	600 00	30 00		30 00
J. Johnson, frais de route.....	2,000 00	200 00	300 00	500 00
Total.....		580 00	450 00	1,030 00
DEPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR.				
Thomas Worthington, frais de route.....	2,600 00	197 50	200 00	397 50
A. Brunel, do	2,000 00	2,000 00	1,200 00	3,200 00
Do allocations pour services spéciaux.....		600 00		600 00
Do proportion de saisies.....		3,192 90		3,192 90
Total.....		5,990 40	2,400 00	7,390 40
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.				
John Page, allocation par ordre en conseil, 18 mai 1864, comme surintendant des édifices publics, Ottawa.....	3,240 00	1,065 00		1,065 00
John Page, services spéciaux avant juillet 1867, portés au compte de la Province.....		431 00		431 00
A reporter.....	3,240 00	1,496 00		1,496 00

* En outre, M. Tims a reçu \$278.90 pour frais de route avant le 1er juillet 1867. Le traitement régulier de M. Tims, au 30 juin 1867, était de \$1,600, avec une allocation extra de \$400 pendant qu'il surveillait la compagnie des billets de banque Britannique Américaine. Lorsque, après la confédération, il fut employé comme inspecteur, cette allocation temporaire fut rendue permanente.

N. B.—MM. Knight, Johnson et Scott figurent dans le compte des dépenses contingentes, comme ayant reçu \$650 en 1867-8, en monnaie de la Nouvelle-Ecosse, mais c'était pour des services rendus à la Puissance avant qu'ils ne fussent nommés à un salaire permanent. M. Robinson agit comme payeur de la Puissance à St. Jean, et est en même temps percepteur à ce port. Le chiffre de son traitement n'a pas encore été déterminé, mais il a reçu \$800 à compte en 1868-9.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.—*Suite.*

	Traitement annuel.	1867-8.	1868-9.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.—<i>Suite.</i>				
<i>Report</i>	3,240 00	1,496 00	.....	1,496 00
M. Battle, allocation additionnelle pour mesurer le bois pour les départements.....	650 00	175 00	175 00	350 00
M. Battle, frais de route.....	.....	170 10	145 50	315 60
M. Walsh, allocation pour combustible (y compris les arrérages en 1867-8).....	450 00	180 00	60 00	240 00
Total.....	.....	2,021 10	380 50	2,401 60
DEPARTEMENT DES POSTES.				
W. S. Thomas, frais de route.....	1,020 00	70 50	.....	70 50
W. H. C. Smithson, allocation pour déménagement..	1,200 00	300 00	.....	300 00
E. G. Bennett, do do	800 00	40 00	.....	40 00
Total.....	.....	410 50	.....	410 50
DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.				
J. C. Taché, frais de route.....	2,800 00	110 00	434 25	544 25
A. J. Cambie, additionnelle, par ordre du départ....	1,240 00	200 00	.....	200 00
Do frais de route.....	.....	20 00	.....	20 00
W. H. Johnson, do	1,000 00	.....	301 87	301 87
Total.....	.....	330 00	736 12	1,066 12
DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.				
W. Smith, frais de route.....	2,600 00	225 00	15 00	240 00
Do do comme commissaire du service civil.....	.....	.....	214 00	214 00
S. P. Bauset, travail additionnel.....	1,100 00	63 00	.....	63 00
G. Fisher, allocation, par ordre en conseil, au lieu de logement.....	450 00	70 00	.....	70 00
W. F. Whitcher, frais de route.....	1,600 00	132 00	.....	132 00
John Tilton, do	1,400 00	.....	60 00	60 00
Total.....	.....	490 00	289 00	779 00
BUREAU DES DOUANES, DE L'EXCISE ET DES TIMBRES.*				
R. S. M. Bouchetto.....	2,600 00	600 00	500 00	1,100 00
John Langton.....	2,600 00	600 00	500 00	1,100 00
W. H. Griffin.....	2,600 00	600 00	500 00	1,100 00
Total.....	.....	1,800 00	1,500 00	3,300 00

N. B.—Le département des Travaux Publics n'a pas fait de rapport des frais de route de ses employés, lesquels sont portés au débit des travaux à l'égard desquels ils sont encourus, mais il n'est rien accordé à part les frais de route et d'hôtel.

Le salaire de M. Trudeau comme sous-chef est porté dans les comptes du gouvernement civil à \$2,600, et il reçoit de plus \$900 comme inspecteur des chemins de fer; et M. Muurque, dont le salaire est porté au compte des travaux, reçoit aussi \$800 comme inspecteur des chemins de fer.

* Ces traitements étaient payables en vertu de la loi jusqu'à l'abrogation de l'acte d'excise de la ci-devant province du Canada en décembre 1867. Par un ordre en conseil du 7 janvier 1868, les traitements et les devoirs des membres du bureau furent continués jusqu'à l'entière réorganisation du service civil.

JOHN LANGTON, *Auditeur.*