

dans la province, mais en dehors des vingt milles. La troisième zone sera en dehors de la province, et ainsi de suite, jusqu'à ce que nous ayons atteint toutes les provinces. Une fois que nous aurons atteint une certaine limite, la province de destination ne comptera plus comme province pour les besoins de ce bill.

Il faut bien comprendre que le département des Postes ne veut pas que l'application de ce service des colis postaux se fasse à perte. Nous tenons à ce qu'il soit bien compris que nous voulons faire la gestion de ce service, au point de vue des affaires. J'en suis convaincu, l'exploitation lucrative de ce service est compatible avec la modération des tarifs. A moins que je ne sois déçu dans mes prévisions, il se peut que nous proclamions la loi pour le 1er janvier 1914, peut-être auparavant. Il y a un nombre d'obstacles qu'il nous a fallu surmonter, mais il en reste encore quelques-uns. Il nous a fallu tenir compte de la situation de nos voituriers qui reçoivent aujourd'hui une certaine rémunération pour le transport des objets de correspondance et si ces transports augmentent sensiblement, on peut s'attendre à ce qu'on nous dise que les prix primitifs ne sont plus légitimes ni suffisants et il nous faudra peut-être les réévaluer.

Une autre objection qui se présente, c'est que nombre de boîtes pour poste rurale vont devenir trop petites pour le service des colis postaux. C'est un grave obstacle. Nous avons étudié ce qu'il faut faire à cet égard, et naturellement il y a bien des choses dont il faut tenir compte. Le cultivateur qui possède une boîte pourrait être déçu, s'il lui fallait acheter une boîte plus grande. Il faudra bien songer aux moyens de faire face à la situation.

M. PROULX: Le département pourrait poser sur la boîte un avis qu'il y a un colis, tout comme cela se pratique pour les lettres recommandées.

M. PELLETIER: Nous y avons songé.

Quelqu'un a suggéré que tel cultivateur qui veut garder la boîte qu'il a achetée de ses propres deniers, devrait lui-même installer une boîte de bois ou quelque chose d'analogue près de l'autre boîte où l'on pourrait déposer les colis. Au surplus, nous verrons ce qu'il est possible de faire à cet égard. Je craignais beaucoup que le local des bureaux de poste ruraux ne devint trop exigü. Après avoir étudié ce qui s'est passé aux Etats-Unis, nous avons conclu que l'obstacle n'est pas grave; car, même lorsqu'il y a une surabondance de colis postaux en divers endroits, on constate que les colis arrivent et partent si rapidement que le local est suffisant. En certains endroits, cependant, cette question d'espace prendra de l'importance et il faudra s'en occuper, d'ici à ce que le bill devienne en vigueur.

Un autre détail important, ce sont les arrangements qu'il faudra effectuer avec les compagnies de chemins de fer pour le transport de nos colis. Entre le département des Postes et les compagnies il existe actuellement force discussions pour ne pas dire froissements, au sujet de la somme qu'elles reçoivent aujourd'hui pour le transport des objets de correspondance. Il faut dire que le volume des objets de correspondance que transportent les diverses compagnies a énormément augmenté. Cela ne tient pas tant à l'augmentation du nombre des lettres qu'à celle du volume des journaux publiés. Quelquefois il nous a fallu ajouter aux trains des wagons spéciaux pour le transport de ces journaux. Nos amis les propriétaires de journaux bénéficient d'une taxe qui ne mérite guère cette appellation, puisque ce n'est qu'une taxe nominale, un quart de cent. Pareille modération de taxe n'existe qu'au Canada. Nous essaierons de régler cette question en même temps que nous ferons des arrangements avec les compagnies de chemins de fer pour le service des colis postaux. Il est possible que nos efforts aboutissent au succès à ce double égard. A un certain moment, ces difficultés ont paru insurmontables; j'entends celles que je viens de men-

tionner et autres que nous avons réglées sans que je l'aie dit.

Les difficultés que nous avons rencontrées devront se régler, parce qu'il faut que le Canada soit doté d'un service de colis postaux. On m'a fait nombre de propositions et quelques-uns m'ont demandé avec instance d'établir un prix fixe pour les colis postaux. Je dois le dire, je ne saurais nullement souscrire à pareille proposition. Il serait absolument inutile de l'essayer.

Je vais maintenant donner à cette Chambre quelques raisons qui rallieront l'approbation, au point de vue commercial. D'abord, pour protéger les marchands de la campagne contre la concurrence ruineuse des grands magasins à rayons et des puissantes maisons des villes, il importe d'établir une route d'un certain rayon et une taxe spéciale, à partir des diverses villes et villages du pays. On se propose donc d'établir une taxe d'un chiffre fort modéré pour un rayon de vingt milles tout autour de ces villes et villages, afin que les marchands des villages et des villes puissent envoyer des marchandises à leurs clients du pays environnant. Ce sera une taxe d'un chiffre si modéré qu'il sera impossible de la rendre applicable à tous les points d'une province, sans mentionner les articles passant d'une province à l'autre. Cela seul nécessitera deux taxes distinctes, ce qui milite contre la théorie du prix fixe.

On a prétendu que comme il existe un prix fixe en Grande-Bretagne et autres pays d'Europe, la même chose devrait exister au Canada; mais il faut signaler ici la divergence de conditions entre le Canada et l'Angleterre et autres pays d'Europe. Les Iles Britanniques ont une étendue de 121,300 milles carrés, alors que la province d'Ontario seule a 269,862 milles carrés et le Canada tout entier 3,997,000 milles carrés; or, dans ce petit espace des Iles Britanniques, moins de la moitié du territoire d'Ontario, il y a une population de 44,000,000, comparativement à 2,500 pour l'Ontario, ou en chiffres ronds, 7,200,000 pour tout le Dominion. Les conditions sont donc tout à fait différentes. En Angleterre, il y a engorgement des régions rurales; de grandes villes se rencontrent à quelques milles de distance et des cités énormes; tandis qu'au Canada, une population de moins de 8,000,000 est disséminée sur une vaste étendue avec quelques cités ou grandes villes, et de vastes espaces à traverser où il ne se rencontre pas de population. Les conditions en Angleterre et autres pays d'Europe sont absolument favorables à un service de colis postaux à bon marché, tandis qu'au Canada, vu sa petite population, ses vastes distances et autres raisons déjà mentionnées, les conditions actuelles sont les moins favorables à ce service qu'il soit possible de rencontrer.

Les Etats-Unis, où les conditions physiques, l'étendue du territoire, etc., sont semblables à celles du Canada, présentent un champ de comparaison bien plus favorable et aujourd'hui que les Etats-Unis ont une population de 99,000,000, d'énormes recettes postales, nombre de grandes villes et des centres ruraux populeux, on a jugé nécessaire d'adopter le système des zones, en dotant le peuple de ce service. Si les Etats-Unis, avec leur immense population, leurs revenus et leurs conditions favorables, ne sont pas en mesure d'accorder un prix fixe, la chose serait bien plus impossible au Canada où la population n'est que le dixième de celle des Etats-Unis et le revenu à peu près un vingtième. En réalité, le système qui s'inaugure en ce moment au Canada donne un prix fixe dans les limites de chaque province. En d'autres termes, nous accordons, comparativement à ce qui se fait en Angleterre, un prix fixe dans une étendue de territoire deux fois aussi vaste que celui où la Grande-Bretagne accorde le service des colis, et où les conditions de population, les frais de transport et la main-d'œuvre sont bien moins favorables qu'en Grande-Bretagne.

Un argument souvent formulé en faveur du prix fixe, c'est que le transport des lettres se fait de l'Atlantique au Pacifique au même prix qu'on exige pour un mille; et que, puis-