

ments du département au sujet des taux; alors, avec ces renseignements, le département pourrait probablement faire plus même qu'il n'a fait dans le passé, pour la réglementation ou le contrôle des taux.

L'hon. M. OLIVER: Quel contrôle le Gouvernement exerce-t-il au sujet des taux de fret sur les lacs?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Aucun. Nous n'avons pas de services subventionnés sur les lacs, et nous ne pouvons contrôler ou réglementer les taux que lorsqu'il s'agit de services subventionnés. Comme mon honorable ami le sait, des négociations se sont poursuivies, durant quelques années, avec le gouvernement anglais, en vue d'obtenir une action concertée entre le Royaume-Uni, le Canada, et, si possible, les Etats-Unis, au sujet d'un contrôle général de taux océaniques. Mais rien n'en est résulté, quoique la question ait été longuement débattue. La guerre, naturellement, a suspendu, pour le moment, tous les pourparlers.

L'hon. M. OLIVER: Le Canada paie-t-il encore des subventions aux navires qui transportent le courrier?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement n'exerce aucun contrôle sur les taux de fret sur ces navires.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Toutes les conventions avec les lignes subventionnées sont signées, il va sans dire, par le ministre, et les tarifs sont contrôlés par lui.

L'hon. M. OLIVER: Pour les frets?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. OLIVER: D'après ce que j'ai entendu dire, le ministère doit être très généreux envers les compagnies, car l'impression générale, c'est que les frets sont très élevés.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les frets sont très élevés, et quinze cent mille ministres n'auraient pas pu faire beaucoup en temps de guerre, pour les changer.

L'hon. M. OLIVER: Je suggérerais ceci: quand les taux sont si élevés et sont justifiés par les conditions du trafic, ne pourrions-nous pas équitablement diminuer la subvention d'après le principe par lequel nous réduisons les primes accordées aux compagnies qui fondent le plomb, quand les prix dépassent un certain chiffre? Les compagnies de paquebots gagnent plus d'ar-

[Le très hon. sir George Foster.]

gent qu'avant la guerre, et nous pourrions certainement économiser sur les subventions.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, mais si nous retranchons la subvention, nous n'aurons plus le contrôle du fret sur les paquebots qui transportent le courrier. Ces compagnies doivent se conformer à leur marché quant aux dates des départs, quant aux ports de partance et autres détails.

Nous avons besoin de ce contrôle pour assurer le service postal, et c'est pour cette raison que les paquebots-poste sont subventionnés. Les compagnies doivent signer des conventions et s'y conformer. Nous pourrions aussi leur imposer certains taux de fret, mais s'ils étaient moindres que les taux qui pourraient être obtenus des ports plus au sud, nous courrions le risque de perdre entièrement leurs services.

L'hon. M. OLIVER: Je ne parlerai pas des taux océaniques, mais, en ce qui concerne les bateaux des lacs, il y eut un temps, cette saison, où les bateaux chargèrent sept cents le boisseaux, de Fort-William à Midland. Ces taux étaient exorbitants. Ce n'était pas une question d'offre et de demande, mais un acte de brigandage. Les lacs sont la propriété commune du Canada et des Etats-Unis; s'il nous est impossible de contrôler le taux du transport du grain sur les bateaux de ce côté-ci des lacs, le Gouvernement ne pourrait-il pas conclure un traité de réciprocité avec les Etats-Unis en vue d'obtenir le contrôle des taux sur le côté canadien des lacs. C'est une question certainement à notre portée; et, bien que je consente parfaitement à ce que les compagnies réalisent un profit raisonnable, tout le monde admettra qu'un taux de sept cents est hors des limites du bon sens, et constitue, non pas une juste rémunération des services rendus, mais un acte de brigandage qui ne devrait pas être permis.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: En temps ordinaire, une double réglementation du trafic sur les lacs serait peut-être possible, s'il y avait coopération entre les deux pays, bien que ce soit une question compliquée, parce que le minerai, le charbon et le grain constituent la plus grosse part des transports; mais, pour le moment, je ne vois pas quel bon résultat pourrait résulter de la réglementation des taux entre les deux pays. Mon honorable ami ne prend pas ce 7 p. 100 pour le taux ordinaire. Je crois que la dernière fois que j'ai pris des renseignements, les