

L'hon. M. CALDER: Voilà toute la question, monsieur le président, et nous devons savoir parfaitement ce qui en est avant de nous prononcer. On m'a dit deux ou trois fois que, dans un cas comme celui-ci, où les navires des Provinces maritimes auraient un tarif de 18c. par 100 livres, ce tarif resterait en vigueur bien qu'il fût plus bas que celui des autres navires se livrant au même trafic. Je suis porté à croire que nous travaillons à assurer la stabilisation, et qu'il est non seulement possible mais probable que ce tarif ne serait pas maintenu.

Ces deux propositions ne vont pas ensemble. Nous devrions savoir parfaitement à quoi nous en tenir sur ce qui se produirait dans un cas comme celui-là. Supposons maintenant que nous placions ces navires sous le régime de cette loi, et qu'ils décident qu'ils ne peuvent maintenir ce service à moins d'obtenir de cargaison à destination de l'est jusqu'à Fort-William à un certain taux, disons 18c. Ce taux, on le voit, est plus bas que celui exigé à partir de Montréal sous le régime de la stabilisation des taux. En d'autres termes, à moins qu'ils ne puissent obtenir une cargaison à ce taux, ils se trouveraient dans une impasse. Quelle est la situation?

L'hon. M. HOWE: Je regrette que M. Campbell, de la Commission des chemins de fer, ne soit pas présent. D'après les explications qu'il a données l'autre jour, tout navire peut réduire ses taux en donnant un avis de trois jours, mais il ne peut les relever sans donner un avis préalable d'un mois.

L'hon. M. CALDER: J'ai demandé au début de notre discussion si, après le dépôt d'un tarif, ce dernier était ainsi fixé à moins que d'autres personnes ne s'y opposent.

L'hon. M. HOWE: C'est cela.

L'hon. M. CALDER: Puis j'ai posé cette autre question: Si quelqu'un s'y oppose, et que la Commission, après avoir rejeté ce tarif, en fixe un autre plus élevé, c'est ce dernier tarif qui devient en force. Telle est la réponse que j'ai obtenue.

L'hon. M. HOWE: J'imagine que la Commission possède ce pouvoir. Mais, avant de changer le tarif, il faut que la Commission acquerre la certitude qu'il présente des distinctions injustes. Je crois que telle est l'explication donnée par M. Campbell.

L'hon. M. HAIG: Prenons le cas suivant. Un navire prend à Halifax une cargaison de sucre destinée à Fort-William où il va la décharger. Il ne se présente pas immédiatement de cargaison pour le retour. Les propriétaires offrent un taux pour une cargaison. Disons qu'il consent ensuite à transporter à Halifax, dans son voyage de retour, de la provende pour volailles à un sou par boisseau. Votre taux régulier ou stabilisé a été fixé à 6c. Le navire en question peut se permettre d'accepter le taux d'un sou parce qu'il a transporté à l'aller la cargaison de sucre, et il obtient ce qu'il peut pour le voyage de retour. Qu'arrive-t-il alors?

M. DOHERTY: La meilleure réponse que je puisse faire à cela, monsieur, c'est que dans la pratique une telle situation ne se présente pas.

L'hon. M. HAIG: Cela s'est présenté depuis six ou sept ans.

M. DOHERTY: Pas à ce point.

L'hon. M. BLACK: C'est peut-être exagéré.

L'hon. M. HAIG: J'expose le cas tel qu'il m'a été signalé.

M. DOHERTY: On peut bien nous exposer des cas hypothétiques et présenter un tableau très sombre d'un côté ou très brillant de l'autre, selon le point de vue, mais dans la pratique cela ne se présente pas. Ces navires dont nous avons parlé voyagent entre Halifax et la tête des lacs. Ils ont toujours quelque chose à transporter parce qu'ils fournissent un service dans leur exploitation et qu'ils ont une cargaison retenue d'avance pour transporter vers l'est et une autre pour transporter vers l'ouest. Ils ne s'occupent guère du transport du grain en vrac; ils transportent des marchandises en colis de temps à autre, mais ce sont de simples transporteurs de fret.