

L'hon. M. CALDER: Je présume que ce qui s'applique au sucre s'applique à tout le reste. Or si ces gens se trouvent réglementés par cette loi, telle qu'elle nous est maintenant proposée, vont-ils pouvoir continuer à transporter le sucre pour 18c. par 100 livres?

L'hon. M. HOWE: Certainement. Tout ce qu'ils auront à faire sera de déposer leur tarif de taux.

L'hon. M. CALDER: Et si les taux de transport à partir de Montréal jusqu'à la tête des lacs sont plus élevés ne faudra-t-il pas qu'ils se conforment à ces taux?

L'hon. M. HOWE: Non.

L'hon. M. BLACK: S'il en est ainsi, pourquoi veut-on appliquer la partie de la loi des chemins de fer qui permettrait à la Commission de contrôler tous les taux?

L'hon. M. DANDURAND: C'est pour qu'il y ait uniformité entre la tête des lacs et Montréal.

L'hon. M. CALDER: Je pense qu'il n'y a qu'un argument à apporter contre cela et j'en ai déjà parlé; c'est que tous les navires britanniques autres que les navires canadiens peuvent remonter le Saint-Laurent, aller où ils veulent et faire payer les taux qu'ils veulent.

L'hon. M. HOWE: Ils ne peuvent faire ici le cabotage; ils ne peuvent que faire un voyage à l'intérieur de notre pays.

L'hon. M. CALDER: Je présume que c'est ce que font les navires des Provinces maritimes. Les navires américains peuvent faire la même chose.

L'hon. M. HOWE: Les navires des Provinces maritimes veulent avoir le privilège du cabotage.

Quelques hon. SÉNATEURS: Non.

L'hon. M. CALDER: Non. J'ai compris qu'ils veulent le privilège de recueillir des cargaisons pour les Provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Doherty désire dire quelques mots.

M. JOHN P. DOHERTY, gérant de la Lake Freight Association, Montréal: Monsieur le président, il est possible qu'une certaine confusion ait été créée ce matin par la généralité et la portée des observations faites par le capitaine Ogilvie, vu qu'il vous a signalé des cargaisons venant de ports étrangers aux lacs; et il a également fait allusion au trafic entre les Provinces maritimes et les lacs. Il vous a dit aussi que ce trafic intérieur est étranger à son commerce. En d'autres termes, il ne possède pas ni n'exploite de navires pour ce genre d'affaires, mais il est d'avis que d'autres qui exploitent des navires dans ce domaine sont plus ou moins avec lui dans l'opposition à ce projet de loi. Mais je voudrais distinguer entre sa cargaison de sucre venant de Cuba, par exemple, et du sucre allant d'Halifax à Montréal ou à la tête des lacs. Or un navire britannique ou étranger—scandinave, si l'on veut—peut prendre une cargaison de sucre à Cuba, probablement du sucre brut, et la transporter dans un port quelconque des Grands lacs ou à Montréal, disons.

L'hon. M. CALDER: Pourrait-il prendre une cargaison de sucre raffiné?

M. DOHERTY: Non, monsieur. Un tel steamer pourrait transporter ce sucre dans un port du Saint-Laurent ou des Grands Lacs. Rien ne l'empêcherait de prendre une cargaison canadienne sur les lacs ou une cargaison dans un port des Etats-Unis sur les Grands lacs pour la transporter dans un port étranger. Rien dans ce bill ne saurait empêcher la chose. L'objet de ce bill se rapporte à notre transport intérieur, ce qui est bien différent.

Le capitaine Ogilvie vous a dit ce matin qu'un steamer peut arriver à Montréal avec une cargaison, puis solliciter du fret pour le voyage de retour, et qu'il peut se rendre aux Grands lacs pour prendre une cargaison de farine, disons. Or, il n'y a pas d'objection à cela. Mais il ne peut se rendre à la tête des lacs pour