

*M. Elliott* (à *M. Jefferson*) :

D. Certaines catégories de bois équarri sont mises en paquets; sont-elles classées comme du fret en colis?—R. Vous parlez des qualités supérieures de bois. Oui.

*M. Mutch* (à *M. Jefferson*) :

D. Quant au classement général des taux de fret, pourriez-vous nous donner une idée de la fréquence de leur revision?—R. Ils ne sont pas révisés, à moins que ne surviennent de nouvelles marchandises ou de nouveaux procédés d'expédition.

Le VICE-PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Walker.

Le TÉMOIN: Puis-je parler très brièvement d'une objection continuellement soulevée par les compagnies de navigation contre l'application de la réglementation? *M. Campbell* a dit, et je crois que *M. Hutchinson* y a fait allusion ce matin,—qu'elles craignent d'être considérées comme des voituriers publics si on leur permet de transporter du fret en colis de la catégorie qu'elles désirent transporter. Si vous lisez l'article 312 de la Loi des chemins de fer, vous remarquerez,—j'aurai occasion d'y revenir plus tard,—qu'en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, elles sont obligées de fournir, au point de départ, etc, "des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés pour être transportés par chemin de fer"; et ensuite vient une série de dispositions très complètes pour établir la mesure des obligations de la compagnie de chemin de fer. Vous ne trouverez pas de telles dispositions dans ce bill. Tout ce qu'il prévoit est que, sur demande d'un propriétaire ou gérant de navires, un permis peut être émis, lui permettant d'entreprendre le transport des marchandises en général. Mais on n'impose au propriétaire de navires aucune obligation semblable à celle qui est imposée aux compagnies de chemins de fer, de transporter tout le fret qui leur est présenté, et il n'y a pas une seule raison pour que tous les inconvénients de ce bill signalés par les entrepreneurs de transport par eau ne soient pas comblés par les dispositions du tarif. Par exemple, je crois que c'est *M. Hutchinson* qui a dit ce matin qu'il ne voulait pas être mis dans l'obligation de transporter un petit colis pour quelqu'un. *M. Campbell* insista l'autre jour sur ce point,—il ne voulait pas être mis dans l'obligation d'accepter 150 tonnes de fret de Montréal à Toronto, par exemple, s'il n'allait pas à Toronto. On put répondre très simplement à toutes ces objections par des dispositions du tarif dont je suggère la publication collective par toutes ces compagnies,—*M. Campbell* nous a dit qu'elles se tiennent en contact pour les questions d'intérêt commun,—un tarif qui limiterait l'obligation d'accepter des marchandises d'une nature particulière, au-dessous d'un certain minimum, ou si le voiturier n'a pas l'intention de s'arrêter au port de destination des marchandises sur cet itinéraire ou s'il n'a pas de place sur son bateau. Toutes ces choses peuvent être prévues par les tarifs. Et je tiens *M. Campbell* pour un trop bon juriste pour soutenir qu'un propriétaire de navire est un voiturier public au delà de la mesure où il s'engage à l'être. Je veux dire que tout ce que la loi exige des entrepreneurs de transport est ceci: si vous avez entrepris le transport de marchandises et que vous vous engagez à transporter des marchandises de Toronto à Montréal, ou de Montréal à la tête des Lacs, vous devez faire payer également à tous le taux publié. La loi va jusque-là, et pas plus loin.

*L'hon. M. Stevens*:

D. Si un navire vagabond se trouvant à Montréal, détenteur d'un permis en vertu de cette loi, accepte un envoi de 500 tonnes d'un expéditeur pour la tête des Lacs, peut-il refuser de transporter les 5 tonnes offertes par un second expéditeur, les 10 tonnes d'un troisième, et ainsi de suite?—R. Non, monsieur.

[*M. G. A. Walker, K.C.*]