

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit de nouveau à quatre heures de l'après-midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

George A. WALKER, C. R., est rappelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs; quand les chemins de fer se firent représenter. . . .

L'hon. M. STEVENS: Monsieur le président, je crois que nous devrions inviter le comité du Sénat à assister à cette séance, afin qu'il se rende compte de la somme de coopération qui existe entre les chemins de fer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela pourrait avoir pour effet néfaste de l'empêcher de siéger à l'avenir.

L'hon. M. STEVENS: Ceci pourrait lui servir de modèle.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: Quand les chemins de fer se firent représenter devant vous la semaine dernière, messieurs, nous avons examiné les prétentions de l'Association des Manufacturiers au sujet des taxes convenues, prétentions qui représentaient assez bien, nous le croyions, toutes les objections qu'on pouvait opposer aux taxes convenues. Depuis, nous avons entendu les objections de divers intéressés et comme, en autant qu'elles se rapportent aux taxes convenues, ces objections s'enchevêtrent plus ou moins avec celles qu'on oppose à d'autres dispositions du bill, je me propose, si vous me le permettez, d'étudier très brièvement chacun de ces mémoires. On a dit tant de choses que, naturellement, je ne puis qu'esquisser les objections de façon générale, et j'espère que si quelque membre du Comité croit que j'oublie quelque point essentiel il n'hésitera pas à me poser des questions.

Premièrement, au sujet du mémoire des compagnies représentées par M. Campbell: il oppose deux groupes de voituriers par eau dans un contraste très frappant,—la *Canada Steamship Lines*, qui maintient d'un port à l'autre, un service régulier et sûr pour le transport des colis et qui exploite aussi plusieurs vapeurs cabotiers pour le transport de la marchandise en vrac, approuve la réglementation; les lignes de cabotage qui contrôlent ou prétendent contrôler 60 p. 100 du tonnage, y sont opposées. Et leur raison de ce faire est tout à fait évidente. Les caboteurs disent franchement qu'on devrait leur permettre d'accepter des cargaisons de retour à destination de la tête des Grands Lacs ou d'un port à l'autre à n'importe quel tarif. Ils tentent de se justifier d'en agir ainsi en disant que les bénéfices de ce genre de transport aideraient à réduire les tarifs sur le grain. Cette assertion est catégoriquement niée par le vice-président de la *Canada Steamship Lines*, qui dit à la page 99 du compte rendu, que les tarifs sur le grain sont contrôlés par la situation concurrentielle internationale et qu'il n'existe aucun rapport entre les tarifs de transport du grain et ceux des autres denrées. A la vérité, messieurs, le vapeur cabotier qui par exemple, a déchargé une cargaison à Montréal et qui cherche une cargaison de retour à destination, disons, Fort-William, peut actuellement accepter une cargaison de colis au tarif qui lui convient. Il peut établir des tarifs différents pour deux expéditeurs sur la marchandise transportée entre les mêmes points, même si elle est expédiée sur le même navire. Il peut établir ces tarifs sans égard au coût de revient de ce service au navire ni à la valeur de ce service pour l'expéditeur; et nous sommes d'avis qu'ils le fera effectivement, puisque sa seule alternative serait d'effectuer le voyage de retour sans cargaison. Or, messieurs, c'est exactement le mal qui existait avant la réglementation des chemins de fer et c'est à cette situation même que le projet de loi actuel doit remédier. Puis, à la page 77 du compte rendu. . . .