

L'hon. M. CALDER: Les navires ne pourront pas continuer à agir comme dans le passé si l'on stabilise les taux à un certain niveau. Ils perdront ce privilège.

M. DOHERTY: Rien ne nous laisse prévoir que les taux seront stabilisés à un niveau plus élevé.

L'hon. M. ROBINSON: Il pourrait être à l'avantage des Provinces maritimes de ruiner tout à fait l'industrie du transport des marchandises par eau. Je ne dis pas que tel sera le résultat de la loi, mais elle mettra les Provinces maritimes dans une situation désavantageuse. Elles s'intéressent néanmoins plus aux chemins de fer qu'au transport par eau, et il est peut-être préférable de faire cesser le transport par eau et de laisser les chemins de fer transporter les marchandises.

L'hon. M. BLACK: Ainsi que l'a dit le sénateur Robertson, je pense que la véritable objection que les Provinces maritimes ont contre ce projet de loi provient de la crainte, laquelle est basée sur ce qui est arrivé dans le passé. Lors de l'établissement de la Confédération, on a promis aux Provinces l'accès aux Canada Central.

Le PRÉSIDENT: Au moyen de l'Intercolonial.

L'hon. M. BLACK: Plus que cela. Lisez le compte rendu de la réunion de Charlottetown et vous verrez la preuve de ce que j'avance. Or qu'est-il arrivé? On a relevé les taux de transport des marchandises. Les taux bas sur l'Intercolonial ont été relevés au point de faire disparaître tout avantage. Puis nous avons eu la commission Duncan qui a jugé que les Provinces maritimes subissaient une injustice dans le transport des marchandises des Provinces du Centre et de l'Ouest et qu'elles n'étaient pas traitées conformément à la garantie prévue dans le pacte de la Confédération. Le rapport Duncan a été mis en vigueur, mais en partie seulement, non pas dans sa totalité. Cependant, dès qu'il fut mis en vigueur, les chemins de fer, au moyen de subventions et d'arrangements secrets, ont recommencé à violer l'entente et des arrangements du genre de celui concernant les pommes de terre, pour ne mentionner que celui-là, nous empêchent de bénéficier du rapport Duncan. Je pourrais en mentionner d'autres.

Qu'arrive-t-il maintenant? Nous ne voyons ici qu'une nouvelle attaque contre les avantages que nous étions censés obtenir quand nous sommes entrés dans la Confédération. Et pourquoi devons-nous obtenir ces avantages? A cause des désavantages que nous causait notre situation géographique. Nous avons aujourd'hui des navires qui transportent du sucre d'Halifax et de Saint-Jean pour 18c. en été et le taux des chemins de fer est de 20c.

L'hon. M. BALLANTYNE: 22c.

L'hon. M. BLACK: Les représentants des chemins de fer pourront me reprendre si je me trompe. Je dirai 20c. jusqu'à ce qu'on me dise que je fais erreur.

Le PRÉSIDENT: M. Ogilvie a dit que c'est 22c. en été et 44c. en hiver.

L'hon. M. BLACK: Or, dès qu'une situation se présentera qui mettra fin à ce taux de 22c., qui va empêcher les chemins de fer de porter leur taux à 44c. en été comme en hiver et de fermer ainsi aux Provinces maritimes les marchés du centre et de l'ouest du Canada? Si cette loi doit avoir quelque effet, ce ne sera pas seulement la stabilisation des taux, mais aussi, je pense, le relèvement des taux, et je suis opposé à tout relèvement de taux au détriment des Provinces maritimes. Cette loi donnerait à la Commission le pouvoir de nous enlever nos taux bas. Le bas niveau des taux de transport par eau en été est un moyen que nous avons d'empêcher les chemins de fer de faire fi du rapport Duncan en manipulant les taux. Nous ne voulons pas d'une loi qui permettrait de faire cela. Je ne crois pas que l'intention du ministre soit de susciter cet état de choses, mais on veut mettre entre les mains de la Commission le pouvoir de faire précisément cela.