

M. DOHERTY: Absolument. Les lignes interprovinciales de navigation continueront leur exploitation comme ils l'ont fait jusqu'ici.

L'hon. M. BEAUBIEN: Elles tombent sous le régime de la loi.

M. DOHERTY: Oui, pas autre chose.

L'hon. M. ROBINSON: Vous prenez pour acquis que la situation des Provinces maritimes est la même que celle des ports des lacs. Cependant les Provinces maritimes se trouvent dans une situation grandement inférieure à cause de la distance qui les sépare des provinces centrales. C'est à cause de ce désavantage qu'on a établi un taux spécial de transport pour les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: C'est la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. ROBINSON: Oui. C'est pour donner quelque chose aux Provinces maritimes en compensation de la longue distance qui les sépare des provinces centrales. Or les navires de Saint-Jean et d'Halifax, qui veulent faire concurrence à ceux de Montréal pour le sucre sont obligés de se rendre jusqu'à Montréal avant de se trouver sur un pied d'égalité avec ces derniers. Ils ont des arrangements spéciaux et ils ont établi un commerce spécial, et les gens des Provinces maritimes craignent fort que ce bill—qui semble être à l'avantage des expéditeurs des lacs—les empêche de transporter dans les Provinces maritimes le peu de marchandises qu'ils peuvent trouver sur les lacs. Ces navires ne réclament aucun privilège pour le transport des marchandises d'un port des lacs à un autre port des lacs, ils ne veulent que pouvoir prendre des cargaisons pour transport direct. N'y a-t-il pas moyen d'arriver à cela?

Le PRÉSIDENT: Ils prennent des cargaisons pour le voyage de retour.

L'hon. M. ROBINSON: Ils veulent aussi pouvoir distribuer ces marchandises en arrivant dans les Provinces maritimes. Ces cargaisons sont destinées à Halifax, Windsor, Digby, Moncton et Saint-Jean. C'est une industrie spéciale qui nécessite des navires spéciaux. Je ne sais pas comment vous allez faire l'affaire des Provinces maritimes si vous les placez dans une situation désavantageuse en les obligeant à payer les taux exigés sur les lacs et à payer ensuite pour la distance supplémentaire.

M. DOHERTY: Les lignes exploitant des navires à partir des Provinces maritimes font affaires depuis trois, quatre ou cinq ans, et nos navires des lacs ont été en concurrence avec eux; et les navires des Provinces maritimes semblent s'être bien tirés d'affaires, peut-être mieux que nous. Leur port d'attache est dans les Provinces maritimes et le nôtre est à Montréal. Je ne vois pas que nos situations respectives puissent être modifiées par cette loi proposée.

L'hon. M. ROBINSON: Cela est peut être vrai pour les navires, mais que dites-vous des expéditeurs, des marchands et des cultivateurs des Provinces maritimes?

L'hon. M. HOWE: Nous avons ici M. Fraser, un citoyen des Provinces maritimes qui a travaillé durant plusieurs années avec la Commission des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il était autrefois des Provinces maritimes. Il s'est amélioré.

L'hon. M. CALDER: Le sénateur Robinson vient de citer un exemple. Un navire quitte les Provinces maritimes avec une cargaison complète de sucre et se rend à la tête des lacs où il prend ensuite une cargaison complète de provende. A son retour, il distribue ces marchandises dans certains centres. Cela entraîne simplement un relèvement des prix de la provende.

M. DOHERTY: S'il survient un relèvement énorme des taux de transport des marchandises, la réponse est affirmative; si les choses continuent comme par le passé, la réponse doit être négative.