

Je diffère d'avec l'honorable membre au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson et je tiens à consigner ma façon de voir. Nous avons combattu pour la construction de cette voie ferrée afin d'obtenir un tarif-marchandises inférieur, mais on ne s'est pas occupé du chemin de fer et du port de Churchill comme on l'aurait dû. Plusieurs gens ont attaqué ce chemin de fer comme mon honorable ami l'a fait hier, mais les vieux cultivateurs et les vieux colons de l'Ouest ont combattu pour cette ligne et veulent qu'on s'en occupe. Je vois sourire des honorables sénateurs de diverses régions de l'Est. Je sais qu'ils ne sont pas en faveur de cette ligne, mais nous avons confiance qu'elle constitue un moyen de diminuer les prix de transport, et, avant ma mort, il y aura un service maritime à la baie d'Hudson.

Des honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable M. MULLINS: Je voterai pour le bill tel que modifié, parce que je crois qu'il est dans l'intérêt de l'Ouest canadien et de l'agriculture.

Des honorables SÉNATEURS: Aux voix!

L'honorable M. DANDURAND: Je tiens simplement à déclarer que l'argument de l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) est fondé sur la supposition d'une politique ferroviaire en vertu de laquelle les chemins de fer exploiteraient à perte. Je donne à l'administration des réseaux le crédit du sens commun. Les réseaux verront à ce que ces taxes convenues soient appliquées de façon à ne pas mettre leurs recettes en danger.

Des honorables SÉNATEURS: Aux voix!

L'honorable M. A. D. McRAE: Honorables sénateurs, je me trouve dans une situation peu agréable, celle d'avoir à expliquer mon vote contre l'amendement proposé par l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig). Si je m'en tenais strictement à la question de principe, mon vote serait peut-être en faveur de l'amendement. Je tiens donc à expliquer pourquoi, si l'occasion s'en présente, je voterai pour le projet de loi.

L'honorable sénateur junior de Winnipeg a longuement discuté deux points soulevés à l'égard de ce bill. Le premier porte sur la réglementation de la navigation fluviale. Je n'ai jamais pu m'expliquer pourquoi la situation des compagnies privées et des particuliers engagés dans les affaires de navigation fluviale et qui ne les trouvent pas rémunératrices, donnait tant de souci au Gouvernement. Ils offrent un service de transport bon marché. Il semble évident que si nous pre-

nons la haute main sur le transport fluvial c'est en vue d'imposer des taxes plus élevées. Il eût été bon, à mon sens, d'ignorer la question jusqu'à ce que les taxes soient devenues trop onéreuses pour le public. En entreprenant de réglementer la navigation fluviale nous faisons un grand pas vers la mainmise de l'Etat. Je reconnais que le contrôle par l'Etat se généralise dans le monde, mais j'estime que nous devrions hésiter à nous engager dans cette voie avant que nous y soyons forcés.

Je regrette que le bill porte atteinte à la liberté de la navigation fluviale. On prétend qu'il y a excédent de tonnage. C'est vrai, mais songeons à ce qui se produira quand les navires en trop seront vieux et hors de service. Tant que par permission divine des bateaux n'auront pas été coulés, leur nombre sera trop grand, même s'ils restent amarés aux quais. Ce que je crains, c'est qu'à cause de cette mesure législative des particuliers ne construiront pas de nouveaux bateaux et ne s'engageront pas dans les affaires de transport avant que les navires actuels ne soient hors d'usage, de sorte que la concurrence, source d'efficacité et d'économie dans le transport fluvial, disparaîtra. A mon sens, cette question est grave et elle pourrait perturber l'économie de notre navigation fluviale.

Si je puis maintenant me permettre une courte digression, je tiendrais à dire un mot de l'objection faite au sujet de notre transport domestique entre les deux océans. Pour ma part, et j'exprime aussi l'avis de l'honorable sénateur de Kootenay (l'honorable M. Green), j'estime que si nous avions eu, l'autre soir en comité, connaissance des renseignements que nous possédons depuis, nous aurions pu étayer une bien meilleure cause.

L'honorable M. DANDURAND: Vous avez gagné votre point.

L'honorable M. McRAE: Nos affirmations étaient un peu trop modérées.

J'ai été étonné, et plusieurs autres l'ont été comme moi, de la prédominance actuelle des tarifs spéciaux. Nous avons, par exemple, un tarif d'hiver et un tarif d'été pour le bois provenant de la côte du Pacifique. Il est parfois beaucoup plus élevé que celui que l'on a mentionné en comité. Je crains qu'il ne soit impossible d'établir une taxe convenue pour un fabricant sans l'établir pour un autre, de sorte que les taxes convenues ne seront pas applicables à ce commerce, je pense, et les tarifs spéciaux seront maintenus et s'étendront à chaque expéditeur. Je crains que les taxes convenues ne rapporteront pas grand-chose de plus aux chemins de fer et que, pour les diverses raisons qui ont été discutées en comité, elles produiront de la confusion.