

sur les Grands Lacs et décharge sa cargaison où bon lui semble. Il peut faire escale à Port-Colborne, disons, et prendre une partie de son chargement, se rendre à un autre port en territoire canadien et ajouter une autre partie à sa cargaison, et en dernier lieu la compléter à Montréal. De ce dernier endroit il se dirige vers l'Atlantique et sa destination, quelle qu'elle soit. Cette mesure ne s'appliquerait aucunement à un navire de ce genre. Tout navire des Provinces maritimes doit prendre la haute mer avant de se rendre dans le Saint-Laurent ou les Grands Lacs. Il doit naviguer l'Atlantique, tout aussi bien qu'un navire d'une autre partie de l'Empire, de l'Australie ou d'ailleurs, avant de remonter le Saint-Laurent. Les navires des Provinces maritimes sont des navires de haute mer, ils font le même commerce et arborent le même drapeau que les navires qui viennent de Liverpool ou de toute autre partie de l'Empire. Toutefois, aux termes de ce bill, nos navires ne pourraient pas faire ce que font ceux des autres parties de l'Empire avant d'avoir en premier lieu obtenu un permis, et, en second lieu, avoir observé les règlements établis. Je ne veux pas m'étendre davantage sur ce point; il est bien clair, je crois, que ce bill établit une distinction entre les navires canadiens et les autres navires d'inscription britannique qui ne sont pas possédés au Canada. En d'autres termes le bill traite injustement les navires des Provinces maritimes.

L'hon. M. GUTHRIE: N'est-ce pas simplement dans le cas du commerce d'importation et d'exportation?

L'hon. M. BLACK: J'ai proposé un amendement hier. Vous avez dit qu'il ne pouvait pas y avoir de distinction injuste en vertu du bill, mais j'ai indiqué hier qu'il pouvait en exister de très grandes. Vous nous avez démontré bien clairement que la Commission aurait le dernier mot à dire dans la fixation des taux. Je ne suis pas un expéditeur, mais si j'en étais un je ne pourrais pas fixer les taux. Je pourrais en proposer, mais c'est la Commission, dotée de pouvoirs plus grands, qui déciderait en dernier ressort. Si je faisais partie d'une société de navigation, les taux que j'établirais pourraient sembler trop bas à la Commission dans un cas donné.

J'ai parlé des taux sur le sucre hier, et il me semble qu'ils illustrent très bien la situation. Nos navires transportent le sucre à destination des Grands lacs ou de Montréal à raison de 18 cents, et on me dit que les chemins de fer exigent 22 cents. Mais dès que la navigation cesse, les taux des chemins de fer montent à 44 cents.

L'hon. M. DANDURAND: Au cours de l'hiver.

L'hon. M. BLACK: Oui. Nous ne pouvons pas remonter le Saint-Laurent alors; le fleuve est gelé. Pourquoi les taux de chemins de fer montent-ils? Simplement parce qu'il n'y a plus de concurrence. On se trompe en pensant que la Commission, si ce bill est adopté, ne se prononcera pas sur les plaintes portées par les chemins de fer à l'effet qu'une certaine classe de voituriers transportent le sucre par eau à un tarif trop bas. Le taux du transport par eau sera porté au niveau du taux de transport par chemin de fer, et le taux du chemin de fer montera. Je vous donne une illustration concrète de ce qui arrive dans ces cas, comme vous le savez tous. Peu m'importe ce que les représentants des chemins de fer peuvent prétendre. Ils nous diront peut-être que la chose n'arrivera pas. Nous savons qu'il en a été ainsi et que la chose se répétera.

L'hon. M. GUTHRIE: Mais le taux du transport par eau n'est jamais porté à un niveau aussi élevé que celui du taux de transport par chemin de fer.

L'hon. M. BLACK: Pas du tout; mais le taux de chemin de fer baisse à 22 cents en été. Les chemins de fer se présenteront à cette Commission et ils diront qu'aux termes de la loi on leur fait une concurrence injuste.

L'hon. M. SINCLAIR: Pas aux termes de la loi.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous permettre à M. Guthrie de répondre à la question?