

L'hon. M. CALDER: Vous dites, monsieur Doherty, que vous espérez voir la stabilisation des taux. Supposons que je transporte du charbon et que j'établisse un taux de 75c. par tonne. Je ne puis qu'imaginer ces chiffres. Mon taux pour le transport du charbon entre Buffalo et Fort-William est de 75c. par tonne. Supposons que, vous aussi, vous transportiez du charbon et que vous dites: "Ce taux est trop élevé. Je vais transporter du charbon pour 60c. par tonne." Un autre voiturier arrive et dit: "Ce taux est trop bas. Il devrait être de 80c. par tonne." Toute cette affaire doit aller devant la Commission qui décide quel est le taux juste et raisonnable qu'il faut stabiliser pour le transport du charbon. Après cette stabilisation, tous les voituriers devront transporter le charbon à ce taux.

M. DOHERTY: Cela me semblerait très raisonnable.

L'hon. M. CALDER: L'argument de M. Ogilvie me semble donc parfaitement juste; c'est-à-dire qu'avec votre procédé de stabilisation vous allez lui enlever—je ne dis pas que cela ne devrait pas se faire—l'occasion d'obtenir sa cargaison pour le voyage de retour en faisant payer un taux un peu plus bas que le taux stabilisé.

M. DOHERTY: Si vous considérez la chose à ce point de vue, monsieur, vous créez une situation très nuisible à votre industrie du transport. Je crois qu'il a été démontré au comité qu'il est grandement nécessaire d'avoir de bonnes organisations de navires dans nos eaux intérieures. Or si un courtier comme M. Ogilvie peut trouver quelque part un navire libre sur lequel il peut faire transporter sur les Grands lacs des marchandises à un taux plus bas que le taux régulier, détruisant ainsi le tarif de tous les autres navires, cela semble-t-il juste ou raisonnable? Voulons-nous permettre à nos flottes des Grands lacs de continuer leur exploitation? Et pourront-elles le faire si, parmi ces navires, ainsi que l'a dit le sénateur Calder, il s'en trouve qui font payer aujourd'hui 60c. et demain 50c., et si un navire peut abaisser son tarif de 60 à 40c. pour obtenir des cargaisons, et cela indéfiniment jusqu'à ce que l'on constate que le coût de l'exploitation dépasse les revenus? Je crois que ce sont là les problèmes qu'il faut envisager. Ce n'est pas à tel ou tel navire ou à telle ou telle flotte en particulier qu'il faut songer.

L'hon. M. BLACK: Nous ne songeons aucunement aux individus.

M. DOHERTY: Nous parlons du capitaine Ogilvie. Il a parlé d'un navire.

L'hon. M. BLACK: Seulement en partie.

L'hon. M. MURDOCK: Parlant d'une cargaison de sucre transportée d'Halifax à Fort-William, M. Ogilvie a dit qu'il craint qu'avec cette loi ce navire ne puisse prendre une partie de cargaison de farine à Fort-William ni compléter sa cargaison à Port-Colborne ou à Kingston.

M. DOHERTY: S'il s'agit d'un navire canadien ou britannique, il sera certainement capable de le faire, pourvu qu'il se conforme aux dispositions de la loi projetée.

Le PRÉSIDENT: Pour le cabotage?

M. DOHERTY: Exactement.

L'hon. M. MURDOCK: M. Ogilvie a dit, si je l'ai bien compris, qu'il n'a jamais chargé de marchandises de cette façon à deux ou trois endroits, Fort-William, Port-Colborne, Kingston, mais que cette loi l'empêcherait de le faire si l'occasion s'en présentait.

M. DOHERTY: Je puis vous dire que les navires exploités régulièrement par les lignes interprovinciales de navigation prennent des chargements à quatre ou cinq ports des Grands lacs à destination des Provinces maritimes.

L'hon. M. MURDOCK: Les navires venant d'Halifax pourront-ils faire cela après l'adoption de ce projet de loi?