

L'hon. M. BALLANTINE: Mais vous et le ministre ne vous entendez pas.

M. DOHERTY: Je le regretterais s'il en était ainsi. Je ne désire pas être en désaccord avec le ministre.

L'hon. M. BALLANTINE: Le ministre a affirmé au comité qu'il désire simplement le dépôt des tarifs et qu'il n'a pas l'intention de relever les taux. Voici maintenant que vous dites que vous visez à la stabilisation des taux, et qu'un exploitant dont les taux seraient trop bas sera exposé à ce que la Commission des Transports l'avertisse que ses taux sont trop bas et qu'il fera mieux de les relever.

M. DOHERTY: Je n'ai pas dit que telle est l'intention formulée dans le projet de loi. Je puis cependant vous dire franchement mon opinion personnelle; c'est que la chose pourrait profiter aux entreprises de transport.

L'hon. M. HOWE: Nous avons ici des hommes appartenant aux chemins de fer, lesquels sont sous le régime de cette loi. Je désire leur demander si la Commission des chemins de fer leur a jamais demandé de relever leurs taux.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas ce qui arrive, d'après ce qu'a dit M. Campbell? Supposons qu'un navire des Provinces maritimes prenne une cargaison à un certain taux. Il ne peut ensuite relever ce taux avant d'attendre un mois.

L'hon. M. HOWE: C'est exact.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a pu demander un taux très bas à cause des exigences des circonstances. Mais ces exigences ne durent pas plus d'un jour. La semaine suivante, il peut obtenir un taux plus élevé. Il ne pourra le faire si ce projet de loi devient en vigueur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne peut pas modifier son tarif selon les exigences du moment. Le projet de loi vise donc à bien d'autres choses que le simple dépôt du tarif des taux.

L'hon. M. McRAE: D'après les remarques de M. Doherty, je crois comprendre qu'il désire un taux minimum stable.

M. DOHERTY: Les choses pourraient se passer ainsi, mais non pas nécessairement.

L'hon. M. McRAE: Revenons à la question de la cargaison de sucre. Il me semble que le navire venant d'Halifax ou de Saint-Jean qui chercherait à se procurer à Fort-William une cargaison pour le voyage de retour ne pourrait trouver bien facilement à lutter contre les compagnies bien organisées des lacs dont vous avez parlé, à moins qu'il ne fasse quelque concession. Autrement dit, vous contrôleriez naturellement l'industrie avec le service régulier qu'il y a là-bas.

M. DOHERTY: Les gens des lacs ont un service très régulier et bien établi entre leur région et les Provinces maritimes. C'est là leur entreprise qu'ils exploitent sans concurrence, je le crois, depuis le début. C'est une industrie qui leur appartient et je ne crois pas que personne veuille leur faire la lutte.

L'hon. M. CALDER: Ne serait-il pas à cause des conditions dans lesquelles se fait leur exploitation?

M. DOHERTY: Leur exploitation est soumise à plusieurs conditions, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Pour les fins de la discussion, disons que le navire ordinaire ne naviguant que sur les lacs et ne se rendant pas jusqu'à Halifax a un taux de 3c. par boisseau pour le blé. Les propriétaires disent: "Il nous faut une cargaison pour le voyage de retour. Nous allons réduire le taux à deux sous et demi par boisseau." C'est ainsi qu'ils doivent faire. Par conséquent, ils peuvent toujours obtenir des cargaisons de grain, de farine ou d'autres denrées à un taux plus bas que celui réclamé par les autres. Vous leur enlevez ce privilège et il y a lieu de prévoir que cela va les ruiner.

L'hon. M. HAIG: Voilà toute la question.