

transport maritimes dans le cas des marchandises, à en arriver à une conclusion définitive à propos de ce qu'il convient de faire pour exercer une certaine haute main sur les tarifs en question. Aujourd'hui, ces navires nous arrivent de l'étranger; ils embarquent nos produits pour les transporter en dehors de ce pays, et cela, sans qu'on tente le moindre effort pour les empêcher d'agir de cette façon, sans même qu'on pose la moindre question aux capitaines qui les commandent.

On dit que ce bill vient en conflit avec la loi sur la marine marchande et que le Parlement ne pourra en faire observer les dispositions; cependant, j'ai pris l'avis des avocats les plus versés dans la connaissance des lois maritimes que j'ai pu trouver, et tous m'ont affirmé que ce bill ne nuisait en rien à l'exécution de notre loi de la marine. Celle-ci ne s'occupe que de la sûreté de la navigation et de la protection des marins.

Je veux demander au Gouvernement de permettre que ce bill soit lu une 2e fois et soit renvoyé ensuite à l'étude du comité présentement chargé du travail de la refonte du statut relatif aux chemins de fer. Il ne m'aurait servi à rien de rédiger ce bill sur les données de l'ancien statut relatif aux chemins de fer; en effet, ce travail aurait été inutile, car ce dernier statut sera biffé de l'ensemble de nos lois, avant que cette session ne se termine. Impossible également pour moi de rédiger ce bill de façon à espérer qu'on en inscrive les dispositions à la nouvelle loi relative aux chemins de fer. En conséquence, je demande au Gouvernement de permettre que ce bill soit lu une 2e fois et qu'on en renvoie l'étude au comité, avec instruction de la Chambre d'inscrire les dispositions de ce projet de loi à l'acte des chemins de fer dont le comité fait la refonte.

S'il est vrai que le gouvernement de la Saskatchewan a nommé une commission et que celle-ci a constaté que les prix de transport des marchandises sur les Grands lacs ont été doublés, depuis 1909, alors, si l'on place les intérêts du commerce de transport par navires sous la haute main de notre commission des chemins de fer, il appartiendra à la commission de voir à ce que ce tarif de transport des marchandises soit fixé à un taux dont bénéficient non seulement les producteurs et les consommateurs, mais encore ceux qui se livrent à cette industrie du transport maritime des marchandises. Il est peut-être utile, monsieur l'Orateur, que je lise cette disposition

[M. Armstrong.]

du projet de loi, afin que la Chambre connaisse la nature des autres stipulations qu'il contient. Voici le premier article:

1. Dans cette loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, "bateau à vapeur" signifie tout navire mû en tout ou en partie par la vapeur ou par un pouvoir autre que voiles ou rames.

Voici la deuxième disposition:

2. Les dispositions de la loi des chemins de fer, Statuts révisés de 1906, chapitre 37, se rapportant aux facilités de transport de marchandises, aux tarifs, à la classification des marchandises et aux taux, s'appliqueront, autant que possible, "mutatis mutandis", à toutes compagnies de navires à vapeur, à tous propriétaires de navires à vapeur et à tous bateaux à vapeur engagés, dans le cas d'une ligne régulière, au transport des passagers ou à celui des marchandises ou des deux d'un port ou d'un endroit quelconque du Canada à un port ou à un endroit hors du Canada; et toutes les conventions arrêtées en vue de ce trafic entre les propriétaires de navires à vapeur et les chemins de fer et toutes autres personnes et tout ce qui a trait aux localités situées le long de la route où les navires à vapeur devront faire escale pour des fins de trafic et au temps où devra se faire tel arrêt et à la durée de ce dernier, sera soumis à l'approbation et à la sanction de la commission.

L'article 3 se rapporte à un détail tout à fait différent. Il étend les pouvoirs de la commission des chemins de fer à l'exercice de la haute main sur des privilèges spéciaux de leur nature. La commission a décidé qu'elle n'a pas le pouvoir d'octroyer certains privilèges aux fabricants et aux individus, privilèges que les compagnies accordent, cependant, aujourd'hui. Je n'ai pas besoin d'entrer dans beaucoup de détails, au sujet de cette question; je me contenterai de dire que cette disposition fait relever ce droit qu'a toute compagnie de chemin de fer, au Canada, d'offrir des avantages spéciaux à des fabricants ou à des individus, de la commission des chemins de fer et qu'elle accorde à cette dernière la faculté d'étendre ces privilèges à toute autre personne, à tout autre manufacturier. Au cours de l'année dernière, les commissaires ont décidé que, bien que certains privilèges eussent été accordés à certains fabricants ou à certains particuliers, ils n'avaient pas le pouvoir d'étendre ces privilèges à d'autres manufacturiers, à d'autres particuliers. Cette disposition décrètera définitivement qu'entant qu'il s'agit de ces privilèges, la commission a le pouvoir absolu d'en faire jouir tout fabricant ou toute personne quelconque. La dernière disposition de ce projet de loi a pour but de prévenir le transbordement, exécuté d'une façon répréhensible, du bagage et des marchandises par les compagnies de chemins de fer. Celles-ci semblent impuissantes, lorsqu'il s'agit pour elles de