

J
103
H72
1914
C4
A44

CANADA. PARL. COM. SPEC.
... LOI DES CHEMINS DE
FER.

Procès-verbaux et tém.

DATE

NAME - NOM

75161
246

PROCÈS-VERBAUX

DU

COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

INSTITUÉ POUR SIÉGER AVEC

UN COMITÉ SEMBLABLE DU SÉNAT

AUX FINS D'ÉtudIER LE

BILL B2 DU SÉNAT, INTITULÉ: "LOI REFONDANT ET AMENDANT
LA LOI DES CHEMINS DE FER."



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA MAJESTÉ
LE ROI.

1915

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE.
Ordre de renvoi, Sénat et Chambre des communes.....	5
Rapports.....	7
Procès-verbaux.....	8
Procès-verbaux et témoignages.....	25
Avis de motions.....	12, 14, 22
Communications de la part de:	
E. B. Read, Londres, Angleterre, <i>re</i> article 161.....	26
M. McLeod, ingénieur des chemins de fer pour la cité de Montréal, <i>re</i> divers articles du bill intéressant les cités et les villes.....	29
T. Marshall, <i>Board of Trade</i> de Toronto, <i>re</i> extension de juridiction de la Commission des chemins de fer à des services spéciaux.....	35
Union des municipalités canadiennes.....	36
Geo. Hadrill, <i>Board of Trade</i> de Montréal, <i>re</i> article 358, etc.....	38
Colin G. Snider, juge de cour de comté.....	40
Francis King, conseil de la "Dominion Marine Association", <i>re</i> taux généraux pour le transport du blé, de 1905 jusqu'à ce jour.....	65
R. McKenzie, de la "Manitoba Grain Growers' Association" <i>re</i> article 358..	67
R. McKenzie, <i>re</i> la résolution de la "Manitoba Grain Growers' Association" <i>Board of Trade</i> de Saint-Jean, <i>re</i> article 358.....	16
"Montreal Corn Exchange Association", <i>re</i> article 358.....	17
"Ogilvie Flour Mills Company", <i>re</i> article 358.....	16
"British Columbia Fruit Growers' Association".....	69
Producteurs de légumes de Sarnia.....	70
Producteurs de fruits de Lambton.....	72
"Lambton Growers' Co-operative Association".....	72
Mémoire de M. Armstrong, député, <i>re</i> article 358 et les communications lues à ce sujet.....	73
Lois américaines relatives au cabotage.....	74
Lois canadiennes relatives au cabotage.....	74
Règlements de navigation côtière concernant les navires étrangers.....	75
Rapport de la "Saskatchewan Grain Markets Commission".....	77
Déclaration de Francis King, au nom de la "Dominion Marine Association", en réponse au mémoire de M. Armstrong.....	18
Amendements au bill tels que proposés:	
Par M. Armstrong, député.....	12, 14, 41
Par M. Geary, conseil de la corporation de Toronto.....	14, 90
Par le ministre du Travail.....	22
Par le département des lois de la cité de Montréal.....	29
Pièces.....	133

ORDRE DE RENVOI.

SÉNAT,

VENREDI, 3 avril 1914.

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, il a été:—

Ordonné,—Que le bill (B 2), intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", soit référé à un comité spécial du Sénat composé des honorables messieurs Béique, Bolduc, Bowell (Sir Mackenzie), Bostock, Douglas, Gordon, Kerr, Power, Ross (Middleton), Taylor, Thompson, Watson, Young et du proposeur, avec instruction d'étudier ledit bill, de communiquer avec un comité spécial de la Chambre des Communes, si un tel comité est constitué, de prendre des témoignages s'il est jugé nécessaire, d'entendre les parties intéressées (avec ledit comité spécial des Communes) et de faire au Sénat un rapport sur ledit bill.

ORDRE DE RENVOI.

CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI, 27 avril 1914.

Résolu,—Qu'un comité spécial soit institué pour siéger avec un comité spécial du Sénat aux fins d'étudier conjointement le bill (B 2) du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", de prendre des témoignages s'il en est besoin, d'entendre les parties intéressées, et de faire rapport à cette Chambre; et que les députés suivants agissent comme membres dudit comité spécial, savoir: Messieurs Ames, Armstrong (Lambton), Bennett (Calgary), Blain, Béland, Carvell, Crothers, Emmerson, Fowler, Graham, Green, Lancaster, Lemieux, Macdonell, MacLean (York), McCurdy, McKay, Meighen, Murphy, Nesbitt, Oliver, Perley, Rainville, Reid (Grenville), Sinclair et Turriff.

Certifié,

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre des Communes.

MERCREDI, 29 avril 1914.

Ordonné,—Que les noms de Messieurs Carroll et Sutherland soient ajoutés au dit comité.

Certifié,

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre des Communes.

MERCREDI, 6 mai 1914.

Ordonné,—Qu'il soit permis audit comité de siéger pendant les séances de la Chambre et lorsque la Chambre est ajournée; et que son quorum soit réduit à neuf membres.

Certifié,

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre des Communes.

MERCREDI, 6 mai 1914.

Ordonné,—Qu'il soit permis audit comité de faire rapport de temps à autre.
Certifié,

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre des Communes.

MERCREDI, 13 mai 1914.

Ordonné,—Qu'il soit permis audit comité de faire imprimer de jour en jour les procès-verbaux des séances conjointes dudit comité, ainsi que les témoignages qui y sont rendus, et que la Règle 74 soit suspendue à cet égard.

Certifié,

THOS. B. FLINT,

Greffier de la Chambre des Communes.

RAPPORTS.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 6 mai 1914.

Le comité spécial institué pour siéger avec un comité spécial du Sénat aux fins d'étudier le bill B 2 du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT.

Votre comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre et lorsque la Chambre est ajournée; aussi, que son quorum soit réduit à neuf membres.

Le tout respectueusement soumis.

J. E. ARMSTRONG,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 13 mai 1914.

Le comité spécial institué pour siéger avec un comité spécial du Sénat aux fins d'étudier le bill B 2 du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", a l'honneur de présenter son

DEUXIEME RAPPORT.

Votre comité recommande qu'il lui soit permis de faire imprimer, de jour en jour, les procès-verbaux des séances conjointes desdits comités, ainsi que les témoignages qui y sont rendus, et que la Règle 74 soit suspendue à cet égard.

Le tout respectueusement soumis.

J. E. ARMSTRONG,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 29 mai 1914.

Le comité spécial institué pour siéger avec un comité spécial du Sénat aux fins d'étudier le bill B 2 du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", a l'honneur de présenter son

TROISIEME RAPPORT.

Votre comité a pris connaissance du bill B 2 du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer" et, pour l'information de la Chambre, il soumet avec les présentes ses procès-verbaux et les témoignages reçus; il en recommande l'impression sous forme de livre bleu, et recommande aussi la suspension de la Règle 74 à cet égard.

Le tout respectueusement soumis.

J. E. ARMSTRONG,
Président.

PROCÈS-VERBAUX.

CHAMBRE DES COMMUNES.

CHAMBRE DE COMITÉ N° 101,

MARDI, 5 mai 1914.

Le comité spécial institué pour siéger avec un comité spécial du Sénat aux fins d'étudier le bill B 2 du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", s'est réuni pour s'organiser.

Les députés qui ont répondu à l'appel sont: Messieurs Armstrong (Lambton), Bennett (Calgary), Blain, Carroll, Emmerson, Graham, Lancaster, Lemieux, Macdonell, Maclean (York), McKay, Nesbitt, Reid (Grenville), Sinclair et Sutherland.

Sur motion de M. Reid (Grenville),

M. Armstrong (Lambton) est élu président du comité.

Le comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

Certifié.

N. ROBIDOUX,

Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES.

CHAMBRE DE COMITÉ N° 211,

MERCREDI, 6 mai 1914.

Le comité se réunit.

PRÉSENTS—M. Armstrong (Lambton), au fauteuil de la présidence; MM. Blain, Carroll, Carvell, Emmerson, McKay, Nesbitt et Sutherland.

Le président rend compte de la conférence qu'il a eue avec le président du comité du Sénat relativement à la procédure à suivre à propos du bill et offre, en conséquence, les suggestions suivantes:

1. Que le comité demande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre et lorsque la Chambre est ajournée; aussi, que son quorum soit réduit à neuf membres.

2. Que les témoignages et les procès-verbaux soient imprimés.

3. Que des représentants des chemins de fer et de la marine soient priés de préparer sous forme concise, les vues, suggestions et amendements qu'ils désirent offrir au sujet du bill.

Ces suggestions sont approuvées par le comité.

M. Emmerson fait les suggestions suivantes:

1. Que le quorum des assemblées conjointes des deux comités soit réduit à quinze membres.

2. Que la date des assemblées ne devrait pas concorder avec celle d'une législation importante en discussion devant la Chambre.

3. Que, à une assemblée conjointe, le bill devrait être examiné clause par clause, que les articles non discutés devraient être adoptés, et que les membres du comité devraient être invités à envoyer au greffier leurs amendements projetés, afin que ces amendements soient imprimés comme avis de motion.

M. Carvell a suggéré la réimpression d'un certain nombre de copies du bill, indiquant en italique les amendements faits aux anciennes lois par le compilateur, ainsi que la nouvelle matière, s'il en est.

Ces suggestions sont approuvées par le comité.

Le comité s'ajourne pour se rencontrer avec le comité du Sénat mardi, le 12 courant.

Certifié.

N. ROBIDOUX,

Greffier du comité.

(Séance conjointe.).

CHAMBRE DE COMITÉ N° 8 du Sénat,

MARDI, 12 mai 1914.

Le comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'étudier le bill B 2 du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer" a rencontré en séance conjointe le comité spécial du Sénat. Présents:—

Membres de la Chambre des Communes.

MM. Armstrong (Lambton)
Blain,
Carroll,
Fowler,
Macdonald,
Maclean (York)
McCurdy,
Nesbitt,
Sutherland.

Sénateurs.

Hon. MM. Bostock,
Kerr,
Lougheed,
Power,
Ross (Middleton),
Thompson,
Young.

Le sénateur Young et M. Armstrong (Lambton), agissent comme présidents de la séance conjointe.

Résolu, qu'un rapport soit fait au Sénat, recommandant que le quorum du comité spécial du Sénat soit réduit à cinq membres.

Résolu, que le quorum de l'un ou de l'autre comité à toute séance conjointe des deux comités constitue le quorum de cette séance conjointe.

Résolu, que le mémorandum explicatif préparé par le compilateur du bill, indiquant les amendements et additions faits par lui aux anciennes lois, soit imprimé.

Sur motion de M. Maclean (York), il est résolu que M. Samuel Price, le compilateur du bill, soit prié d'assister aux séances conjointes des deux comités.

Résolu, qu'il soit fait un rapport à la Chambre des Communes, recommandant que ses procès-verbaux soient imprimés jour par jour et que la Règle 74 soit suspendue à cet égard.

M. Nesbitt propose que les séances conjointes des deux comités se tiennent dans la Chambre du Comité des chemins de fer de la Chambre des Communes.

Motion perdue sur division.

Ordonné, que les séances conjointes des deux comités se tiennent le mardi et le jeudi de chaque semaine, dans la Chambre n° 8 du Sénat, à 11 heures a.m., sur la convocation des présidents.

Sont présentes les personnes suivantes, représentant leurs intérêts respectifs:—

M. Harvey Hall—Les conducteurs et préposés aux chemins de fer du Canada.

M. Calven Lawrence—Les ingénieurs de locomotives.

M. D. McCaughrin—Les télégraphistes.

M. F. Cook—L'Union des municipalités canadiennes.

M. Wm L. Best—Les chauffeurs et mécaniciens de locomotives.

M. W. H. Biggar, C.R.—Grand-Tronc.

M. E. W. Beattie—Pacifique-Canadien.

Résolu, que M. D. McCaughrin soit entendu jeudi prochain.

Les comités s'ajournent alors jusqu'à jeudi, 14 du courant.

Certifié.

N. ROBIDOUX,

Greffier du comité.

(Séance conjointe.)

CHAMBRE DE COMITÉ N° 8 du Sénat,

JEUDI, 14 mai 1914.

Le comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'étudier le bill B 2 du Sénat a rencontré en séance conjointe le comité spécial du Sénat. Présents:—

Membres de la Chambre des Communes

MM. Armstrong (Lambton)
Blain,
Carroll,
Green,
Macdonell,
Maclean (York),
McKay,
Nesbitt,
Rainville,
Sinclair.

Sénateurs.

Hon. MM. Béique,
Bowell (Sir Mackenzie),
Bostock,
Gordon,
Kerr,
Lougheed,
Power,
Ross (Middleton),
Thompson,
Watson,
Young.

Le sénateur Young et M. Armstrong (Lambton) agissent comme présidents.

M. Samuel Price, compilateur du bill, est présent.

On lit une lettre de M. D. McCaughrin, regrettant de ne pouvoir assister à la présente séance (*Imprimée au cours de ce rapport*).

Aussi, une lettre du ministre suppléant des Chemins de fer, contenant deux lettres de M. E. B. Read, de Londres, Angleterre, concernant certains articles du bill (*Imprimée au cours de ce rapport*).

M. J. L. Archambault, C. R., avocat de la cité de Montréal, soumet un rapport de M. N. McLeod, ingénieur en charge des chemins de fer, à M. Geo. Janin, ingénieur en chef des travaux publics (cité de Montréal) concernant certaines dispositions du bill. Ce rapport a été lu. (*Imprimé au cours de ce rapport*).

On demande à M. Frank Hawkins, secrétaire de la *Canadian Lumbermen's Association* s'il désire être entendu maintenant. Réponse négative.

M. Fred Cook dit quelques mots en faveur de l'Union des municipalités canadiennes.

La question de procédure étant soulevée:—

M. Maclean (York) propose que les premiers articles du bill, ayant trait à l'interprétation, etc., soient maintenant pris en considération.

Sur quoi, M. Nesbitt attire l'attention des deux comités sur la législation importante actuellement en discussion à la Chambre des Communes et sur l'impossibilité où se trouvent les membres de la Chambre des Communes de prendre le bill en sérieuse considération à cette époque avancée de la session.

Après discussion du point soulevé par M. Nesbitt,

M. Maclean (York), du consentement du Comité, retire sa motion, et il est Résolu.—Qu'avis soit donné à chaque membre du Comité d'assister à la prochaine séance conjointe pour décider si l'on doit procéder à l'étude du bill pendant la présente session.

Sur motion de M. Nesbitt, les deux comités s'ajournent à mardi prochain, 19 du courant.

Certifié.

N. ROBIDOUX,

Greffier du comité.

(Séance conjointe).

CHAMBRE DE COMITÉ N° 8 du Sénat,

MARDI, 19 mai 1914.

Le comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'étudier le bill B 2 du Sénat a rencontré en séance conjointe le comité spécial du Sénat. Présents:—

Membres de la Chambre des Communes.

Sénateurs.

MM. Ames,
Armstrong (Lambton),
Béland,
Blain,
Carroll,
Emmerson,
Green,
Macdonell,
Maclean (York),
McCurdy,
Murphy,
Nesbitt,
Rainville,
Sutherland.

Hon. MM. Bostock,
Kerr,
Lougheed,
Power,
Ross (Middleton).
Thompson,
Watson,
Young.

Le sénateur Young et M. Armstrong (Lambton) agissent comme présidents.

M. Samuel Price, compilateur du bill, est présent.

M. Cockshutt, député, soumet une lettre de M. T. Marshall, gérant du trafic pour la Chambre de commerce de Toronto, contenant copie des représentations de cette Chambre relativement au bill. (*Imprimée au cours de ce rapport.*)

Les présidents soumettent une lettre de M. Geo. Hadrill, secrétaire du Board of Trade de Montréal, concernant certaines dispositions du bill. (*Imprimée au cours de ce rapport.*)

Ordonné: Que les représentants des Boards of Trade de Toronto et de Montréal soient entendus mardi prochain, le 26 courant.

M. W. D. Lighthall soumet un bref memorandum de la part de l'Union des Municipalités Canadiennes, lequel est lu. (*Imprimé au cours de ce rapport.*)

Le président (M. Armstrong) lit un télégramme venant de la *International Harvester Company*, de Hamilton, et un autre venant de la *Steel Company of Canada*, de Hamilton, demandant d'être entendues devant les comités. (*Imprimés au cours de ce rapport.*)

Le président (M. Armstrong) lit une lettre du juge Colin G. Snider, de Hamilton, concernant certaines dispositions du bill. (*Imprimée au cours de ce rapport.*)

M. Francis King, de Kingston, conseil de la *Dominion Marine Association*, est entendu au nom de cette association.

M. Price est entendu sur certains changements dans la loi affectant les intérêts de la marine.

M. Armstrong (Lambton) donne avis de l'amendement projeté suivant:

Que l'article 358 du bill soit retranché et remplacé par le suivant:—

“Les dispositions de la présente loi, en tant que la Commission juge qu’elles peuvent s’appliquer, s’étendent et s’appliquent aux transports effectués par une compagnie ou une personne par mer ou par les eaux intérieures entre les endroits ou des ports du Canada, ou entre un endroit ou un port du Canada et un endroit ou un port en dehors du Canada; et les dispositions de la présente loi relatives aux taxes, tarifs et tarifs communs, aux conventions de trafic, à la classification des marchandises, à l’accommodation pour le trafic, en tant que la Commission juge qu’elles peuvent s’appliquer, s’étendent et s’appliquent à tout trafic effectué par un voiturier par eau, d’un port ou un endroit du Canada à un autre port ou à un autre endroit du Canada ou en dehors du Canada. Et toutes questions concernant les endroits situés le long de la ligne de route où les navires font escale pour le trafic, l’époque de l’escale et la durée de l’arrêt, sont sujettes à l’approbation et au contrôle de la Commission.”

M. L. Henderson, de la *Montreal Transportation Company*, et président de la *Dominion Marine Association*, est entendu.

Sur motion de M. Ames, il est

Résolu, Que le ministère des Chemins de fer et Canaux soit prié de charger M. Payne, contrôleur des statistiques, de préparer—après en avoir communiqué avec les diverses compagnies de transport à l’intérieur—un état indiquant le taux moyen, par mois, pour chaque boisseau de grain transporté de Port-Arthur (ou de Fort-William) à Montréal pendant les dernières cinq années.

M. Henry W. Richardson, de Kingston, expéditeur de grain, etc., est entendu.

Les comités s’ajournent alors jusqu’à mardi, le 26 du courant, à 11 heures a.m.
Certifié.

N. ROBIDOUX,
Greffier du comité, C. des C.

(Séance conjointe).

CHAMBRE DE COMITÉ N° 8 du Sénat,

MARDI, 26 mai 1914.

Le comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'étudier le bill B 2 du Sénat a rencontré en séance conjointe le comité spécial du Sénat. Présents:—

Membres de la Chambre des Communes.

MM. Armstrong (Lambton),
Fowler,
McCurdy,
Rainville.

Sénateurs.

Hon. MM. Bolduc,
Bostock,
Kerr,
Lougheed,
Power,
Ross (Middleton).
Taylor.
Thompson,
Watson,
Young.

Le sénateur Young et M. Armstrong (Lambton) agissent comme présidents.

M. Samuel Price, compilateur du bill, est présent.

M. le président Armstrong lit des télégrammes et des lettres:—

De MM. C. B. Watts, Toronto; R. Mackenzie, Winnipeg; G. R. Geary, C.R., Toronto (*Imprimés au cours de ce rapport.*)

L'honorable président Young lit un télégramme de M. W. R. Motherwell, Régina. (*Imprimé au cours de ce rapport.*)

Sur motion du sénateur Power, il est

Résolu, Que lorsque les comités s'ajourneront jeudi, le 28 du courant, ils restent ajournés *sine die*.

M. le président Armstrong lit les lettres suivantes:—

De M. Francis King, conseil de la *Dominion Marine Association*, Kingston, contenant un mémoire des taux en cours sur le blé depuis 1906 inclusivement jusqu'à cette date. (*Imprimé au cours de ce rapport.*)

Des membres de la Galerie de la presse, demandant que les séances des comités se tiennent dans la chambre du Comité des chemins de fer de la Chambre des Communes (*Imprimé au cours de ce rapport.*)

De R. MacKenzie, secrétaire de la *Manitoba Grain Growers' Association*, Winnipeg, demandant d'être entendu devant les comités. (*Imp. au cours de ce rapport.*)

M. le président Armstrong donne une liste des raisons à l'appui de l'amendement projeté à l'article 358 du bill et fait part des communications reçues à ce sujet. (*Imp. au cours de ce rapport.*)

M. G. R. Geary, C.R., Conseil de la corporation de la cité de Toronto, est entendu au nom de diverses municipalités du pays, relativement à plusieurs articles du bill. M. Geary est prié de soumettre ses amendements projetés par écrit, afin qu'ils paraissent au cours de son témoignage.

M. T. L. Church, contrôleur de Toronto, est aussi entendu.

Les comités s'ajournent à jeudi prochain, 28 du courant.

Certifié,

N. ROBIDOUX,
Greffier du comité, C. du C.

AVIS DE MOTION.

Par M. Armstrong (Lambton).—Que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 318 du bill B 2 du Sénat:—

“La Commission a le contrôle de tous privilèges et concessions accordés par toute compagnie ou compagnie de messagerie, et si une compagnie ou compagnie de messagerie accorde des concessions ou privilèges spéciaux à quelque personne, ou à quelque catégorie d'entreprises ou dans quelque partie du Canada, la Commission peut ordonner que ces concessions ou privilèges soient discontinués ou modifiés ou accordés, à toute autre personne, ou à toute autre catégorie d'entreprises ou dans toute autre partie du Canada, soit dans la même forme ou dans une forme modifiée.”

Par M. Geary, conseil de Toronto:—

Séparation des pentes.

Retrancher l'article 260.

Modifier l'article 261 de manière à ce qu'il se lise comme suit: “Quant aux ordonnances rendues par la Commission sous l'autorité des trois derniers articles précédents, la compagnie devra, à ses propres frais et dépens (à moins qu'il n'en soit autrement stipulé par contrat conclu entre la compagnie et une corporation municipale ou autre, ou une personne, et agréé par la commission) fournir au public toute protection, toute sûreté et toute commodité à chaque endroit où le chemin de fer traverse une voie publique.”

Garage.

Article 289, alinéa 1, après le mot “locomotive” ligne 6, ajoutez les mots “ou dans le temps ou le mode de garage.”

Obstruction de la voie publique.

A l'article 312 ajouter ce qui suit: “et lorsqu'un chemin de fer croise une voie publique au niveau des rails, les locomotives, tenders, voitures ou wagons doivent être manœuvrés de manière à n'entraver la voie publique d'aucune façon quelconque pendant la période de cinq minutes suivant immédiatement la période de cinq minutes ci-devant mentionnée.”

Prix réduits.

1. L'article 341 de la loi projetée est amendé en retranchant, de la clause (b) dudit article, les mots “ou de cartes d'abonnement”.

2. Ladite loi est de plus amendée par insertion, entre les articles 340 et 341, de l'article suivant:—

“340b. Rien en la présente loi ne doit être interprété comme empêchant l'émission de billets suburbains ou cartes d'abonnement; néanmoins, le transport des voyageurs sous l'autorité de cet article est soumis aux dispositions de la présente loi relative aux autres classes de taxes, en tant que ces dispositions sont applicables.

(2) Lorsqu'une compagnie a régulièrement émis de ces billets suburbains ou cartes d'abonnement, d'une cité quelconque à un endroit quelconque situé au dehors, pour une période de six mois ou plus, l'émission de ces billets ne peut être discontinuée sans le consentement de la Commission.

(3) La Commission peut fixer le rayon dans lequel ces billets suburbains ou cartes d'abonnement peuvent être émis d'une cité, ou rendre toute autre ordonnance que la Commission juge convenable.

(4) En fixant ce rayon, la Commission doit prendre en considération, en sus des autres matières soumises, la distance depuis la cité à laquelle tels billets peuvent, en tout temps antérieurement, avoir été émis, et la distance depuis toute autre cité à laquelle cette compagnie a émis tels billets.”

(Séance conjointe).

CHAMBRE DU COMITÉ N° 8 du Sénat.

JEUDI, 28 mai 1914.

Le comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'étudier le bill B 2 du Sénat a rencontré, en séance conjointe le comité spécial du Sénat. Présents:—

Membres de la Chambre.

MM. Armstrong (Lambton),
Bennett (Calgary),
Béland,
Blain,
Carroll,
Maclean (York),
Murphy,
Nesbitt,
Rainville,
Sinclair.

Sénateurs.

Hon. MM. Bélique,
Bolduc,
Bowell (Sir Mackenzie),
Bostock,
Lougheed,
Power,
Ross (Middleton),
Taylor,
Thompson,
Watson,
Young.

Le sénateur Young et M. Armstrong (Lambton) agissent comme président.

M. J. E. Walsh, secrétaire du département de transport de la *Canadian Manufacturers' Association*, de Toronto, adresse la parole aux deux comités relativement aux dispositions de l'article 358 de la loi. Aussi, MM. W. R. Dunn, de l'*International Harvester Company*, de Hamilton; F. H. Whitton, sous-gérant général de la *Steel Company of Canada*, de Hamilton; Alex McFee, du *Corn Exchange*, de Montréal, et Huntley Drummond, du *Board of Trade*, de Montréal.

M. Francis King, Conseil pour la *Dominion Marine Association*, de Kingston, soumet un mémoire en réponse à l'argument apporté par M. le président Armstrong à l'appui de l'amendement proposé par ce dernier à l'article 358 du bill: *Imprimé à la page 18.*

Les communications suivantes sont soumises et il est ordonné de les imprimer dans le procès-verbal de ce jour.

WINNIPEG, 27 mai 1914.

M. J. E. ARMSTRONG,
Chambre des Communes, Ottawa.

L'exécutif de la M.G.G.A., en séance ici hier soir, a adopté une résolution approuvant la mise sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, des transports effectués par mer ou sur les eaux intérieures lorsqu'il s'agit de navires exploités ou contrôlés par des chemins de fer. Le sénateur Young a télégraphié hier que le comité ne se réunira pas, cette session, après le vingt-huit. Impossible d'arriver à Ottawa pour cette date.

J. M. ROBINSON,
Président.

R. MCKENZIE,
JOSEPH A. LIKELY,
Vice-présidents,

HENRY T. HOAG,
Secrétaire-trésorier.

BOARD OF TRADE DE SAINT-JEAN.

Saint-Jean—Port toujours ouvert du Canada sur l'Atlantique.

SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK, 26 mai, a.m., 1914.

M. J. E. ARMSTRONG,

Communes,

Ottawa, Ontario.

Président du comité conjoint chargé d'étudier la Loi des chemins de fer,

A une assemblée du conseil de la Commission, je reçus instruction de vous aviser que cette commission ne considère pas le bill B2, "Loi refondant et amendant la loi des chemins de fer" comme répondant aux intérêts de nos membres, en tant que l'article 358 est concerné.

Cet article, comme vous le savez, met les compagnies de transport opérant sur les eaux entre des ports et endroits du Canada et d'autres ports et endroits du Canada, entièrement sous la juridiction de la Commission des chemins de fer.

Les membres de notre commission croient que cette mesure tendrait à empêcher toute concurrence dans le transport par eau et aussi à écarter les compagnies concurrentes des mêmes ports et endroits, vu que les compagnies de vapeurs qui se font actuellement concurrence s'uniraient et adopteraient un taux plus élevé que celui qu'elles pourraient espérer si la concurrence était continuée et permise comme aujourd'hui.

Cette cité doit sa prospérité en grande mesure à sa position géographique et à la distribution par eau de ses produits. Notre conseil ne pense pas que la Commission des chemins de fer, corporation si excellente qu'elle soit, serait justifiable de déranger par des règlements les conditions maintenant établies d'une manière satisfaisante et contrôlées par le mode actuel d'opération.

Pour ces raisons, le conseil a confiance que la clause en question sera retirée de ce bill.

PERCY W. THOMPSON,

Président du bureau du trafic.

THE OGILVIE FLOUR MILLS CO., LIMITED.

BUREAU PRINCIPAL, MONTRÉAL, CANADA.

27 mai 1914.

M. J. E. WALSH,

Gérant du Département du transport,

Association des manufacturiers canadiens,

Chambre 8, Sénat.

Ottawa, Ont.

Loi révisée des chemins de fer.

CHER MONSIEUR,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 mai, attirant notre attention sur les amendements projetés à la loi des chemins de fer qui mettraient les voituriers par eau sous la juridiction de la Commission des chemins de fer.

Nous regrettons de ne pouvoir être représentés à la séance du comité qui aura lieu à Ottawa le 28 du mois courant, mais nous désirons déclarer que nous nous opposons à l'amendement projeté pour les raisons suivantes:

En premier lieu, nous ne voyons aucune raison pour laquelle un gouvernement aurait le contrôle tant qu'il y a concurrence suffisante pour assurer des taux équitables et raisonnables, et nous croyons que tel est le cas actuellement.

En tout cas, ce contrôle ne pourrait s'appliquer qu'aux lignes canadiennes chartées, vu que nos lois côtières permettent le transport de marchandises canadiennes le long des côtes des Etats-Unis, d'un port canadien à un port américain. En d'autres termes, les lignes canadiennes, liées par certains taux de tarifs, auraient à lutter contre la concurrence ouverte des lignes américaines sur tous les effets d'exportation, et le résultat serait incontestablement le détournement d'un tonnage considérable vers les routes américaines. On se demande aujourd'hui si l'achèvement du canal Erié et l'opération projetée des barges à moteurs à pétrole ne mettront pas fin à l'avantage que les routes canadiennes par eau ont eu jusqu'à ce jour sur les routes américaines dans le transport des marchandises vers la mer, un avantage qu'il est absolument nécessaire de garder, puisque les ports de mer américains sont considérés meilleurs que les nôtres. Ainsi donc, tout mouvement qui aurait pour effet de restreindre le moindre de cet avantage menacé semblerait être une erreur commerciale bien sérieuse.

On peut alléguer qu'un mouvement de cette nature, combattu par les compagnies de transport, pourrait logiquement recevoir l'appui des fabricants, dont les intérêts, en matière de transport, sembleraient devoir se trouver absolument opposés. Il n'en est pas nécessairement ainsi, cependant. Tant que le fabricant n'est pas gêné par un monopole, son droit de conclure des contrats d'après son propre jugement constitue la base même de son commerce—les marchandises à transporter devant être considérées par lui avec autant de soin que la matière première qu'il emploie.

De plus, nous sommes très fortement d'avis que, en tant que le fabricant et le consommateur sont protégés par la concurrence contre toute injustice, le moins les affaires générales seront gênées par les règlements du gouvernement, plus fortes et plus saines seront nos organisations, et en meilleure position seront les marchands canadiens dans toutes les lignes de servir nos propres marchés ou de faire concurrence sur les marchés du monde.

Nous avons une expérience personnelle très étendue sur les conditions du transport par eau et nous considérons qu'elles sont actuellement satisfaisantes. Nous n'avons pas d'hésitation à dire que, pour les raisons exposées ci-dessus, la loi projetée n'est pas dans les meilleurs intérêts de commerce canadien en général.

Vos dévoués,

THE OGILVIE FLOUR MILLS CO., LTD.

par G. ALFRED MORRIS,

Secrétaire.

MONTREAL CORN EXCHANGE ASSOCIATION.

BUREAU: BOARD OF TRADE.

MONTREAL, 27 mai 1914.

Messieurs,

A cause de la séance, devant avoir lieu demain, à Montréal, de la Commission des Grains pour le Canada, alors que seront prises en considération plusieurs questions d'intérêt vital pour les membres de cette association, il a été jugé impossible de déléguer des représentants à la réunion de votre comité, demain, pour entendre l'avis du public sur la question du règlement et du contrôle des taxes et tarifs imposés aux voituriers canadiens par eau par la Commission des chemins de fer, selon qu'y pourvoit l'article 358 de la loi refondant et amendant la loi des chemins de fer. Cette association, en conséquence, a l'honneur d'exposer ses vues par écrit dans la présente.

Les personnes intéressées dans le commerce local des grains et dans le commerce d'exportation s'opposent très énergiquement à un règlement ou contrôle des taxes du trafic sur les eaux intérieures, qui aurait pour résultat, comme l'aurait la loi projetée, nous en sommes convaincus, l'élimination de la concurrence entre voituriers par eau et conséquemment, la disparition de l'élément qui empêche l'augmentation des taux de chemin de fer.

La mise en vigueur de taxes uniformes sur les voies navigables tendrait incontestablement à concentrer le trafic effectué par eau dans les mains des compagnies les plus puissantes et contraindrait les compagnies plus faibles, qui n'auraient pas droit aux taxes reconnues à cause de leur service irrégulier et de leur manque d'équipement, à se retirer du commerce. Un autre argument très sérieux contre le règlement projeté relativement aux taxes sur le trafic effectué par eau est que les navires des Etats-Unis, n'étant pas soumis à ce règlement, pourraient en tout temps demander moins que les navires canadiens pour le transport du grain, étant libres de transporter le grain canadien des ports du Canada aux ports américains et tout grain des ports des Etats-Unis aux ports du Canada, sans restriction aucune quant à la taxe ou au service.

En tant que le commerce des grains du Canada est concerné, les commerçants d'ici sont unanimement d'avis que l'adoption de la loi projetée nuirait très sérieusement aux intérêts tant des producteurs que des expéditeurs. A ces causes, cette association demande instamment que la loi projetée des chemins de fer soit amendée par le retranchement de l'article proposant de régler et contrôler les tarifs des voituriers par eau.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre dévoué,

J. STANLEY COOK,

Secrétaire.

L'honorable FINLAY M. YOUNG,

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,

Présidents du comité conjoint du Sénat et de la Chambre des Communes chargé d'étudier le bill B2 "Loi refondant et amendant la loi des chemins de fer".

Exposé de M. Francis King.

OTTAWA, Ont., 27 mai 1914.

Aux honorables présidents et aux membres
du comité conjoint sur la loi des chemins de fer.

Messieurs,—

Sans entreprendre de traiter définitivement la question au nom des propriétaires de navires qui n'ont pas eu l'occasion de répondre, et simplement parce que je crois qu'il est désirable que les séances du comité ne soient pas closes, ni les procès-verbaux publiés, sans quelque commentaire sur l'argument présenté par l'un de ses présidents, M. Armstrong, député, à l'appui de son amendement à l'article 358 de la loi, j'accepte la suggestion faite pendant la séance du comité, tenue le 26, et sou mets le *bref exposé* suivant au nom de la *Dominion Marine Association*. J'exprime de nouveau respectueusement l'opinion que, vu la nature des déclarations faites par M. Armstrong, on devrait fournir aux propriétaires de navires l'occasion favorable d'y répondre pleinement avant que la loi ne soit mise en vigueur.

(1) Mardi, le 26e jour de mai, fut fixé pour la présentation de témoignages par les personnes intéressées désirant la législation projetée. Cependant, personne ne se présenta à l'appui des propositions, sauf le président, M. Armstrong, et nul témoin ni conseil ne se soumit à l'examen du comité.

(2) M. Armstrong a dit que: "les plus sérieuses objections, peut-être, aux conditions actuelles viennent de l'expéditeur de grain au Nord-Ouest", et il a soumis à l'appui de son dire le rapport de la *Grain Market Commission of Saskatchewan*, 1914, marquant et soulignant les paragraphes sur lesquels il s'appuyait. Je n'ai pu me procurer cette brochure au ministère du Commerce, lorsque je m'y suis adressé, et l'exemplaire enregistré à la bibliothèque du Parlement manquait, de sorte qu'il m'a été impossible de l'examiner avant que les notes des sténographes fussent terminées. J'ai maintenant vu les extraits de la brochure et je n'ai pas la moindre hésitation à

condamner les conclusions de la Commission contre le voiturier par les lacs canadiens comme manifestement injustes et non appuyées sur la preuve.

La seule déclaration définie faite par la Commission à l'effet que le tarif sur les lacs du Canada est de quelque façon injustifiable se trouve dans la phrase suivante: "on remarquera que, bien que la distance soit beaucoup plus grande en partant des ports sur les grands lacs et vu que Buffalo est situé à l'est de Cleveland (la source de la cargaison de retour), les taux de transport des marchandises jusqu'à Buffalo sont, règle générale, moins élevés que ceux jusqu'aux ports canadiens sur la Baie Georgienne et le lac Huron". Nombre de chiffres sont donnés, mais dans les notes qui m'ont été fournies je ne trouve absolument rien pour appuyer l'accusation mal fondée citée plus haut. Au contraire, le fait est qu'en se reportant au rapport que j'ai examiné depuis, on voit que la Commission donne les taux comparatifs suivants jusqu'à Buffalo et jusqu'à la Baie Georgienne pour 1912:

1912

	Jusqu'à Baie Georgienne	Jusqu'à Buffalo
Mai.....	1.835	2.719
Juin.....	1.765	1.544
Juillet.....	1.914	1.539
Août.....	1.914	.....
Septembre.....	.....	.....
Octobre.....	2.114	2.259
Novembre.....	3.156	2.616
Décembre.....	3.967	3.905

et cet état indique que, pendant l'année mentionnée, pour les six mois dont est donné le taux de transport jusqu'à Buffalo, le taux jusqu'à Buffalo était le plus élevé pendant deux mois et égal au taux canadien pendant un mois, et très légèrement moins élevé dans les autres mois, étant à tout prendre presque identique.

Bien plus, en 1913, je faisais partie de la députation qui, je pense, a convaincu l'honorable ministre du Commerce que les rumeurs à l'effet que le taux jusqu'à la Baie Georgienne était, à cette époque, plus élevé que celui jusqu'à Buffalo, étaient mal fondées et erronées.

Le rapport ne contient pas d'état, autre que celui ci-haut cité et non confirmé, indiquant que le taux par eau jusqu'à la Baie ou Montréal soit le moindrement exorbitant. D'un autre côté, il est constaté que le taux de Montréal a été d'un à deux cents moins élevé que le taux de New-York *via* Buffalo; et un tableau comparatif, indiquant le total des frais d'exportation, fait voir que le taux par les lacs n'est que d'environ 1½ cent contre un taux total jusqu'à l'Europe de presque 21 cents.

En même temps, le rapport indique très clairement les raisons véritables du détournement du grain canadien vers les routes des Etats-Unis en tenant compte d'une foule d'autres circonstances qui y contribuent, y compris les conditions existant aux ports océaniques, le transport océanique, les facilités et les taux, l'assurance et autres chefs de dépense.

Rien n'est montré pour justifier l'imputation apparemment préjugée faite par la Commission contre les voituriers par les lacs canadiens, que l'on pourrait croire basée sur des preuves inexactes fournies à la Commission ou sur un autre malentendu, si les chiffres n'étaient pas cités.

La Commission fait nombre de suggestions destinées à réduire le taux de transport, sans tenir compte du préjudice qu'elles pourraient porter à la marine marchande canadienne; mais des quatre spécialement énumérées, la seule qui ne tendrait pas à détruire tout intérêt dans la construction d'une bonne flotte canadienne sur les lacs est que les lois côtières devraient être abrogées sur les deux côtés de la ligne frontière. Cela permettrait au moins au navire canadien de lui laisser partager l'avantage de la masse du trafic du transport de la houille et du minerai de l'est et de l'ouest actuellement monopolisé par les navires des Etats-Unis.

La Commission ne considère aucunement le désavantage dont souffre le navire canadien sous ce rapport et ne remarque pas apparemment qu'il n'y a pas de cargaison de retour des ports de la Baie Georgienne.

L'attention doit être attirée sur le fait que le rapport fait totalement erreur en indiquant un taux de fin d'automne sur les lacs de \$20 par 1,000 boisseaux en 1913, contre un taux de \$10 par mille boisseaux pendant la même saison de 1909. Au lieu de 1 cent et 2 cents le boisseau pour novembre pendant ces années, les taux étaient plus près de 2 et 2½ cents pour 1909 et de 2½ et 3 cents en 1913, soit une augmentation légère. Le rapport fait une comparaison des taux de Montréal pour les années de 1909 à 1912 et donne une moyenne de 4.93 cents pour 1909 et de 5.93 pour 1912. Le taux de clôture de 1913 était à peu près le même que celui de 1912, et de fait, le contrôleur des statistiques, M. G. L. Payne, le donne plus bas que nous pour l'année précédente. Le taux sur les grands lacs ne pouvait pas doubler si le taux de Montréal a si peu varié.

Maintenant encore, bien qu'un autre tableau porte à 7.25 cents le taux de Montréal au bord de la mer à l'ouverture de 1913 contre un taux de 2.25 cents sur les grands lacs à Buffalo, M. Payne, pour l'ouverture de cette saison, porte ces taux à 6 cents et 2.75 cents respectivement.

L'un des derniers paragraphes des extraits tirés du rapport par le président est juste envers le voiturier par les lacs en signalant que bien qu'un taux de 1½ cent serait très profitable si le navire pouvait obtenir des cargaisons pleines pendant toute la saison le taux doit être beaucoup plus élevé quand le navire est obligé de faire tout le transport en huit voyages au lieu de le répartir en quinze. Il prétend aussi avec raison que les navires devraient être chargés avec diligence, que la dépense courante de \$250 par jour devrait être applicable au transport du grain, et non au navires laissés inactifs dans le port.

Le rapport en question peut mériter un sérieux examen; mais nous soumettons que les extraits cités par M. Armstrong paraîtront à tout lecteur attentif n'être d'aucune valeur pour appuyer la prétention qu'il existe une cause de plainte contre le voiturier du grain sur les lacs.

(3) M. Armstrong, apparemment, ne sait pas que l'affréteur d'une charge en vrac n'est pas un voiturier dans le sens ordinaire de l'expression. Qu'il me soit permis de soumettre la définition suivante, tirée de *Hutchinson sur les affréteurs*, 3e édition, article 27:—

Traduction—“Le voiturier ordinaire est celui qui entreprend, pour salaire ou récompense, de transporter d'un endroit à un autre les effets de toutes personnes qui peuvent demander ce transport, pourvu que les effets soient de la nature de ceux qu'il fait métier de transporter et lorsque la personne qui fait la demande consent à ce qu'ils soient transportés aux termes légaux réclamés par le voiturier; lequel, s'il refuse de transporter ces effets pour ceux qui consentent à accepter ses termes, devient sujet à une action par la partie lésée par tel refus.”

“Si les effets sont transportés en vertu d'une charte-partie donnant à la personne qui loue la capacité totale du navire, l'affréteur n'est pas un voiturier ordinaire, mais un voiturier particulier à louage”.

Lamb vs Parkman,

1 Sprague 343.

(4) M. Armstrong cite la déclaration de M. Henderson disant que les taux sur les lacs ont augmenté de 20 pour cent en 1913. Je ne suis pas sûr si l'on veut dire 1912, mais le seul moyen raisonnable d'étudier les taux et leurs changements est d'examiner leurs fluctuations pendant une période considérable, clairement indiquées dans l'état que nous avons produit devant le comité et couvrant la période de 1905 jusqu'à date. Le taux est encore bien bas en 1914.

(5) Si les améliorations faites par le gouvernement aux cours d'eau et aux ports canadiens l'eussent été pour l'avantage de certaines lignes établies de navires, et pour

elles seulement, le cas pourrait être analogue à celui d'un chemin de fer subventionné. Mais le contraire est vrai. La dépense a été faite pour la population du Canada et pour l'avantage de chacun, même d'un étranger qui serait disposé à exploiter un navire par les canaux améliorés. Il n'y a ni privilège ni monopole.

(6) Le chemin de fer jouit d'un privilège ou monopole sur la voie dont il se sert et que le gouvernement a aidé à construire.

Il opère entre des points définis, d'après des arrangements définis et sur une route déterminée.

Il n'emploie pas nécessairement tout un train et toute une équipe au chargement ou au déchargement des marchandises; en tout cas, il ne transporte pas nécessairement les marchandises et les voyageurs sur les mêmes trains, bien qu'il puisse faire de la sorte le service des messageries.

Il n'est pas soumis aux risques de la marine et ne paie pas de 5 à 8 pour cent pour s'assurer contre ces risques.

Le trafic sur chemin de fer ne comprend pas l'infinie variété de classes de voituriers que l'on trouve parmi les navires qui font le service dans un district et qui comprennent tout, depuis un grand navire jusqu'à une embarcation à gazoline, depuis un steamer jusqu'à un ancien bâtiment à voile, et depuis le voiturier de longue distance, qui ne fait que traverser un district, jusqu'à un navire dont le service est de peu d'étendu.

Le chemin de fer n'est pas soumis aux variations dues aux fluctuations du tirant d'eau. En une année, récemment, les recettes brutes d'une flotte ont diminué d'au moins 20 pour cent par suite de l'eau basse.

On pourrait citer nombre d'autres différences, et celles que nous venons de mentionner sont simplement des suggestions faites à la hâte.

(7) Il n'est pas juste d'insinuer que les propriétaires de navires ne sont pas francs en déclarant que la loi projetée peut finalement donner lieu à des taux plus élevés. Ce qui a été dit, c'est que les navires plus petits, incapables de supporter les restrictions proposées, seraient forcés de se retirer de la lutte, que les navires plus puissants subsisteraient même en engloutissant les plus petits, et que, la concurrence étant détruite, les taux tendraient naturellement à augmenter. Les compagnies plus fortes, et celles affiliées à des chemins de fer, pourront retirer quelque avantage; mais actuellement, tous préfèrent naturellement une concurrence libre, sans restrictions, ce qui serait aussi préférable pour le particulier.

(8) Il est simplement nécessaire de consulter les rapports des journaux, mais on devrait attirer l'attention sur le fait que M. Armstrong ne mentionne pas les capitaux sur lesquels sont réalisés les profits nets des *Canada Steamship Lines, Limited*.

(9) M. Armstrong semble s'être mépris sur la prétention des propriétaires de navires qu'il faut tenir compte de la concurrence des Etats-Unis. Il émet l'idée que les règlements douaniers et les lois côtières protègent suffisamment la marine canadienne. La prétention était cependant que les restrictions proposées sur le commerce canadien serviraient tout simplement les intérêts des concurrents américains, et c'est une prétention qu'il faut reconnaître.

(10) La surveillance de la Commission des chemins de fer n'est pas nécessaire quant à la réglementation de la vitesse des navires dans les rivières. Les départements ont juridiction suffisante et ils l'exercent déjà, notamment sur la rivière Détroit, conjointement avec le Bureau de la guerre des Etats-Unis. Le Gouverneur en conseil a certainement ample juridiction, ou cette juridiction peut lui être donnée.

(11) Quant aux cas particuliers, relativement au transport des colis destinés à l'est et à l'ouest, mentionnés par M. Armstrong, ce serait folie de ma part de tenter de répondre à un seul jour d'avis et sans consulter les directeurs de la ligne des vapeurs mentionnée. Nous prétendons clairement que, pour le transport local par eau, les conditions sont telles que la liberté d'action pour les voituriers est absolument nécessaire, et que les règles naturelles et ordinaires de concurrence ouverte, devraient être observées. Mais je soumets que les lignes particulièrement intéressées ont droit qu'il leur soit donné occasion de répondre aux déclarations maintenant faites contre elles par le président du comité, et je demande respectueusement que l'on ne procède pas *ex parte*.

(12) Je rappelle encore ce qui a été dit à une séance précédente du comité par MM. Richardson et Henderson, au nom de la *Dominion Marine Association*, contre les propositions en question; qu'il a alors été convenu avec le comité que les propriétaires de navires devaient laisser leur cause en suspens jusqu'à ce que les partisans de la législation se soient présentés pour appuyer leurs prétentions; et que, à une date postérieure, il leur soit donné l'occasion de répondre.

Les présentes ne sont qu'un commentaire hâtif et absolument insuffisant de la déclaration du président, que nous présentons parce que la dernière séance du comité est annoncée pour le 28, et afin que le compte rendu ne soit pas publié sans une réponse queconque aux avancés faits hier par le président. Il doit être bien compris que je n'ai pas eu l'avantage de consulter les intéressés que je représente.

Respectueusement soumis,

FRANCIS KING,
*Conseil de la Dominion
Marine Association.*

Ordonné, qu'un rapport soit fait à la Chambre soumettant, pour l'information de la Chambre, les procès-verbaux des séances conjointes des deux comités ainsi que les témoignages reçus, avec recommandation que le tout soit imprimé sous forme de Livre bleu.

Les deux comités s'ajournent alors *sine die*.

Certifié.

N. ROBIDOUX,
Greffier du comité, C. des C.

AVIS DE MOTION.

Par le ministre du Travail.

AMENDEMENT PROPOSE AU NOUVEAU BILL DES CHEMINS DE FER.

Insérer l'article suivant après l'article 460.

Salaires dans l'exploitation des chemins de fer.

460 A. Toute compagnie de chemin de fer doit, le ou avant le premier jour de chaque mois, payer à chacun de ses employés attachés à l'exploitation, à l'entretien ou à la mise en service de son chemin de fer, le salaire qu'il a gagné pendant la première moitié ou les premiers quinze jours du mois qui précède, et le ou avant le seizième jour de chaque mois, payer aux mêmes employés le salaire gagné pendant la dernière moitié ou le reste du même mois qui précède.

2. La mise à la poste d'un chèque dans le délai accordé pour le paiement, est considéré être un paiement au sens de cet article.

TÉMOINS

	PAGE.
Archambault, J. L., avocat de la cité, Montréal.....	28-34
Church, M., contrôleur, Toronto.....	105
Cook, Fred., U. M. C., Ottawa.....	34
Drummond, H., Board of Trade, Montréal	130
Dunn, W. R., International Harvester Co.	116
Geary, G. R., conseil de la Corporation, Toronto.....	90
Hawkins, F., Can. Lumbermen's Association.....	34
Henderson, L., président de la Dominion Marine Association.....	43
King, Francis, conseil de la Dominion Marine Association	40-52-55-64-106
Lighthall, W.D., Union des Municipalités canadiennes.....	38
McFee, Alex., Montreal Corn Exchange	126
Price, Samuel.....	42
Richardson, H. W., expéditeur de grain, Kingston.....	56
Walsh, J. E., Can. Manufacturers' Association	107
Whitton, F. H., Steel Co. of Canada	122

LEAVES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

SÉNAT, CHAMBRE DE COMITÉ N° 8,

OTTAWA, JEUDI, 14 MAI 1914.

Le comité chargé d'étudier le bill (B2) du Sénat—"Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer"—s'est réuni à 11 heures a.m.

Le sénateur Young et M. J. E. Armstrong au fauteuil de la présidence.

M. ARMSTRONG (président) donne lecture de la lettre suivante de M. D. McCaughrin, représentant l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer:—

HOTEL WINDSOR,

OTTAWA, 13 mai 1914.

M. J. E. ARMSTRONG, M. P.,

Président du comité spécial des chemins de fer,

Chambre des Communes,

Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je regrette beaucoup de ne pouvoir assister à la séance du comité, jeudi, étant obligé, par arrangement du 12 mai, d'assister à la réunion du comité des télégraphistes de la division d'Ontario, à la même date.

Je me tiendrai cependant au courant de la discussion relative à la refonte de la Loi des chemins de fer du Canada et serai prêt à rendre témoignage lorsque le comité sera disposé à s'occuper des amendements qui touchent les agents et télégraphistes de chemins de fer.

Respectueusement à vous,

(Signé) D. McCAUGHRIN,

*Représentant des agents et télégraphistes
canadiens de chemins de fer.*

M. ARMSTRONG (président), donne lecture de la lettre suivante du ministre suppléant des Chemins de fer:—

CABINET DU MINISTRE

DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 6 mai 1914.

CHER M. ARMSTRONG,—Pour votre information et la prise en considération du comité, j'ai l'honneur d'inclure sous ce pli copies de deux lettres de E. B. Read, de Londres, Angleterre, faisant quelques suggestions *re* article 161 de la Loi des chemins de fer.

Bien sincèrement à vous,

(Signé) J. D. REID,

Ministre suppléant des

Chemins de fer et Canaux.

M. J. E. ARMSTRONG, député,

Chambre des Communes,

Ottawa, Ont.

Le secrétaire donne lecture de la lettre suivante de M. E. B. Read :—

TEMPLE CHAMBERS,
TEMPLE AVENUE, E.C.,
23 avril 1914.

MONSIEUR,—Mes devoirs professionnels me faisant m'intéresser à plusieurs petites lignes de chemins de fer au Canada, mon attention a été attirée sur l'article 161 de la Loi des chemins de fer actuellement devant le parlement fédéral.

Nous soumettons à votre considération que cet article, s'il était adopté dans sa forme actuelle, pourrait être, et sera de fait, très préjudiciable à un grand nombre de malheureuses personnes qui ont placé leurs fonds dans des chemins de fer canadiens, lesquels, sans faute aucune des obligataires, n'ont pas réussi.

L'article, tel que rédigé, signifie confiscation et, s'il est adopté, aura certainement pour effet d'effrayer les capitalistes et nuira à la construction de nouveaux chemins de fer canadiens.

Naturellement, une compagnie de chemin de fer, qu'elle soit subventionnée ou non, doit remplir ses obligations publiques; mais lorsqu'il s'agit de corporations en défaut, en tout cas de compagnies en défaut par suite de malheurs, ne serait-il pas sage et équitable pour le gouvernement lui-même de prêter les fonds nécessaires à la Commission des chemins de fer, par exemple, aux conditions qui peuvent paraître raisonnables dans chaque cas, avec le consentement du Gouverneur en conseil?

Dans tous les cas, si cet article doit être adopté, ne devrait-il pas être rédigé de manière à indiquer clairement que nul lien qu'il créera n'aura priorité sur les frais d'exploitation déjà encourus (tels que définis dans la Loi des chemins de fer, 1906) ou sur les fonds déjà prélevés pour se conformer aux exigences de la Commission des chemins de fer? Autrement, une nouvelle injustice grave sera faite à ceux qui ont trouvé l'argent en comptant sur la priorité donnée par la Loi des chemins de fer, 1906.

En considération de l'injustice indubitable qui doit être infligée à l'obligataire déjà très malheureux, nous espérons fermement que vous voudrez bien recommander quelque modification juste et équitable à la loi projetée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. B. READ.

L'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Canada.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUEBEC ORIENTAL.

TEMPLE CHAMBERS, TEMPLE AVENUE,
LONDRES, 23 avril 1914.

MONSIEUR,

Ma lettre de même date à propos de l'article 161 de la Loi des chemins de fer projetée actuellement devant le parlement fédéral vous a été écrite parce que j'ai eu beaucoup à faire avec de petites lignes de chemins de fer au Canada, qui seront très sérieusement affectées si l'article projeté devient loi.

Prenons le cas de ce chemin de fer d'une longueur de 100 milles et qui forme un raccordement entre le chemin de fer Intercolonial, à Matapédia, et le réseau Atlantique, Québec et Occidental.

La Commission des chemins de fer a fait au sujet de cette compagnie une ordonnance dont l'exécution coûtera une somme considérable d'argent; mais vu la dépréciation générale des valeurs canadiennes et les conditions exceptionnelles du marché financier du monde, nous n'avons pu emprunter le montant requis.

Le développement du district, longtemps attendu, est enfin commencé, et il n'y a pas de doute que le chemin de fer rapportera cette année un revenu net considérable.

Donc, ceux dont les fonds sont actuellement placés dans ce chemin de fer ne sont pas responsables des malheureux commencements de la compagnie. Pendant plusieurs années elle a continué le trafic, malgré qu'elle eût à rencontrer des déficits sérieux; elle n'a pas retiré un sou de l'entreprise, mais toutes les recettes ont été et sont encore mises dans l'opération. Et pendant toute cette période il n'y a pas eu un seul accident de quelque conséquence, fait dont toute compagnie pourrait être fière.

Les directeurs ne sont pas responsables de la lenteur du développement du district desservi par le chemin de fer.

Ce n'est pas leur faute si le gouvernement, dans les années passées, a vendu les riches concessions de coupe à bas prix, sans imposer aucune obligation de développer le terrain. Si ces terres avaient été améliorées, la compagnie aurait reçu assez de trafic de cette source seule pour faire des opérations avantageuses.

Ce n'est pas leur faute si les splendides droits de pêche ont été vendus ou loués à quelques hommes riches, de sorte qu'il n'y a pas d'encouragement aux sportsmen à venir dans le district.

Ce n'est pas leur faute si la ligne de chemin de fer doit faire concurrence à un steamer subventionné par le gouvernement, de sorte que pendant l'été le trafic se trouve partagé. Et pendant l'hiver, lorsque le trafic n'est pas rémunérateur, le navire subventionné arrête, tandis que le chemin de fer doit continuer à faire le service à grande perte, dans l'intérêt public.

Il est établi que ce district a retiré de grands bénéfices du chemin de fer, si on le compare au district situé à l'est qui, jusqu'à ces derniers temps, n'a pas eu de voie ferrée pour le desservir, et la population du Canada a déjà reçu plusieurs fois la valeur de la subvention du gouvernement, tandis que les propriétaires du chemin de fer n'ont, jusqu'à présent, que souffert de lourdes pertes.

Notre administrateur, M. Chas. R. Scoles, nous assure que si nous pouvons trouver les fonds nécessaires pour faire face aux exigences de la Commission des chemins de fer, nous aurons de suite un revenu net suffisant pour payer les intérêts sur la dépense nécessaire en capital.

Je sou mets avec insistance qu'il n'est évidemment pas ici question de confiscation, mais de l'aide du gouvernement, tant dans l'intérêt du district desservi qu'en justice pour le malheureux obligataire qui, après une longue attente, voit qu'il peut maintenant espérer quelque compensation dans un avenir prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. B. READ,
Président.

L'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Canada.

Sénateur LOUGHEED.—M. Read semble supposer que cette loi est nouvelle?

M. ARMSTRONG (président).—Evidemment.

Sénateur LOUGHEED.—Cet article 161 a été adopté en 1911; c'est l'ancienne loi. La phraséologie est quelque peu changée, voilà tout.

M. ARMSTRONG (président).—Que désirez-vous faire de cette correspondance?

Sénateur POWER.—Je crois qu'il est mieux de la laisser sur la table jusqu'à ce que l'article soit pris en considération; il n'en est pas maintenant question.

Sénateur ROSS (Middleton).—M. Reed devrait être prévenu que ses lettres ont été lues devant le comité.

M. MACLEAN.—Qu'elles soient prises en considération lors de la discussion de l'article.

Le sénateur BÉIQUE.—Comme la première lettre de M. Read traite de l'article 161, il serait peut-être bien de la faire imprimer, afin qu'elle puisse être prise en considération lorsque nous en arriverons à l'étude de l'article 161.

Sénateur YOUNG, (président).—L'avocat de la cité de Montréal est présent. Il désire adresser la parole et déposer quelques documents.

M. J. L. ARCHAMBAULT, C. R.—Avec la permission du comité, je comparais au nom de la cité de Montréal. J'ai reçu ce matin des documents, avec instructions de comparaître devant vous. Je ne m'attendais pas à venir ici, vu que j'ai été appelé devant la Cour Suprême hier. J'ai à déposer devant votre comité un document très important relatif à ce bill, venant de notre ingénieur en chef, en charge des affaires de chemin de fer de la cité de Montréal, M. McLeod. C'est un travail tout technique avec lequel je ne suis pas très familier. Nous sommes cependant obligés de déposer le document devant vous et d'exposer nos vues en la matière, ou autrement je le mettrais entre les mains du président pour qu'il le lise. C'est un document long et très important, traitant de certains articles de ce bill; les observations de notre ingénieur sont jointes aux différents articles sur lesquels nous désirons attirer l'attention de votre comité.

Sénateur KERR.—Quels articles sont affectés?

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Ils sont cités chacun à leur tour,—les articles 162 et 169, avec des observations sur chacun de ces articles, et l'article 194.

Sénateur BÉIQUE.—Le document sera lu.

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Il vaut mieux que le document soit lu à votre propre convenance. Je n'insiste pas sur chaque article aujourd'hui, si vous n'êtes pas prêts à les considérer tous. La meilleure chose est de déposer le document.

Sénateur POWER.—Je crois qu'il vaudrait mieux le lire.

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Vous excuserez le fait que le document a été envoyé si hâtivement qu'il n'est pas revêtu de la signature régulière de M. McLeod. C'est une copie qui m'a été envoyée ce matin par livraison spéciale. J'en ferai préparer une copie régulière.

Sénateur YOUNG, (président).—Avez-vous quelques commentaires à faire?

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Les commentaires sont donnés avec chaque article.

Sénateur YOUNG, (président).—Vous n'avez rien à ajouter?

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Je n'ai rien à ajouter. La meilleure chose que je puisse faire, messieurs, c'est de vous demander de lire les observations qui accompagnent chaque article sur lequel nous désirons attirer l'attention de votre comité.

SÉNATEUR YOUNG, (président).—Vous chargerez-vous de fournir au comité une copie régulièrement signée du document.

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Oui, à mon retour à Montréal, je vous enverrai des expéditions signées par M. McLeod.

SÉNATEUR YOUNG, (président).—M. McLeod a-t-il préparé ce document avec la sanction de la cité de Montréal ?

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Oh, oui, le premier paragraphe indique que la matière a été soumise au département des lois; le document a été préparé par le département légal du Bureau de contrôle.

SÉNATEUR YOUNG, (président).—Pardonnez-moi, mais ce document, en tête, est adressé à "M. George Janin, ingénieur en chef des travaux publics, Hôtel de Ville". Il lui est adressé par M. McLeod; mais nous voulons savoir si ce document contient les vues des autorités de la cité de Montréal ?

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Oh oui, il a passé par le Bureau de contrôle.

SÉNATEUR YOUNG (président).—Vous nous en fournirez la preuve ?

M. ARCHAMBAULT, C. R.—Nous vous fournirons tout ce qui s'y rapporte.

M. MACLEAN.—Devons-nous lire tout le document maintenant ?

SÉNATEUR POWER.—Je pense que le mieux est de le lire; autrement, il sera question de savoir s'il doit être imprimé ou non, et une fois lu, il fait partie du dossier.

Le secrétaire HINDS lit le document:—

28 avril.

M. GEO. JANIN,

Ingénieur en chef des travaux publics,
Hôtel-de-Ville.

"BILL B2". LOI AMENDANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

CHER MONSIEUR,—Relativement à la lettre ci-jointe, en date du 30 mars, des avocats de la cité, et qui se rapporte au "bill B2", refondant et amendant la Loi des chemins de fer, actuellement à l'étude devant le Parlement du Canada, j'ai étudié avec soin les articles de la loi ayant trait aux règlements de construction, à l'opération et à l'entretien des chemins de fer, téléphones, télégraphes et autres lignes de communication, en tant que ces articles touchent les intérêts de la cité et je présente le rapport suivant——les numéros des articles cités correspondant à ceux du nouveau bill:—

Article 162.

Cet article contient les mêmes dispositions que les articles correspondants de l'ancienne loi, mais je considère qu'il serait bon d'ajouter, si possible, une clause stipulant que dans les villes et cités où la pente du chemin de fer doit probablement affecter sérieusement les plans et profils des rues, les égouts et autres travaux de la cité, la construction doit effectivement être commencée dans le délai d'une année après l'approbation du plan et du profil par le Bureau.

La présente loi des chemins de fer ne contient aucune telle disposition et, comme résultat, lorsque les plans et profils ont été soumis à la cité et approuvés par le Bureau, la compagnie peut laisser les travaux en suspens indéfiniment, pendant que la cité est sérieusement embarrassée dans les travaux de nivellement des rues, de posage des égouts et des tuyaux, et dans la détermination des niveaux pour les propriétaires qui se proposent de construire sur les lots affectés directement ou indirectement par la construction projetée du chemin de fer.

L'article 163 (c) se lit comme suit:—

"La compagnie peut,——acquérir, prendre et détenir, de toute personne, et posséder tous terrains ou autres bien nécessaires à la construc-

tion, à l'entretien et à la mise en service du chemin de fer, et aliéner et vendre ceux de ces terrains ou biens dont, pour quelque raison, la compagnie n'a plus besoin pour le service du chemin de fer, ou en disposer."—

Observations.

Ce paragraphe constitue l'un des "pouvoirs généraux" de la compagnie, et il n'est pas considéré comme déraisonnable, mais nous devrions en même temps prendre en considération l'article pourvoyant à l'approbation des plans de l'emplacement; lequel article se lit partiellement comme suit:—

169-2. "Le plan doit indiquer:—

- (a) l'emplacement de la voie, avec les longueurs des sections en milles;
- (b) les noms des têtes de ligne;
- (c) les emplacements des gares et stations;
- (d) les lignes de division des propriétés, avec les noms des propriétaires;
- (e) les étendues et les longueurs et largeurs, en chiffres, des terres qu'il est question de prendre, chaque variation de largeur y étant indiquée."

Observations.

Le plan ci-dessus mentionné doit être approuvé par le Bureau, et une copie doit en être signifiée aux municipalités intéressées et aussi produite aux bureaux d'enregistrement voulus. Il y a un cas important qui est venu à notre connaissance dans le cours de l'année dernière. Là où le chemin de fer Nord-Canadien traverse le quartier Longue-Pointe, Montréal, le plan de la compagnie, approuvé par le Bureau il y a quelques années, donnait un emplacement de 100 pieds de large; mais la compagnie acheta effectivement un morceau de terre de 279 pieds de large, après qu'un tracé de rues eût été homologué par la cité et que la construction d'une rue devant traverser le chemin de fer eût été commencée. La compagnie prétend que cette largeur de 279 pieds a été acquise pour une cour et doit servir comme telle, et elle demande que la cité construise un pont pour porter la rue sur toute la largeur de 279 pieds, avec l'espace libre statuaire de vingt-deux pieds et six pouces au-dessus de ses rails.

Je recommanderais que le département des lois, en traitant de cette affaire, s'efforce de faire ajouter au bill un article obligeant les compagnies à soumettre des plans et profils définis indiquant les dimensions des terrains supplémentaires qui seront effectivement employés comme cours, etc., vu que la cité a certainement droit à des renseignements précis qui entraîneront des obligations et régleront la mise à exécution des plans de la cité pour les rues et autres travaux dans le voisinage du chemin de fer projeté.

Article 194.

Deux nouvelles clauses, nos 4 et 5, sont proposées, autorisant la Commission des chemins de fer, soit à la demande d'une cité, ou de son propre mouvement, à empêcher la construction de deux chemins de fer ou plus dans le même voisinage, en ordonnant à un nouveau chemin de fer l'usage de l'emplacement de voie d'un chemin de fer existant, ou, dans le cas de deux nouveaux chemins de fer ou plus entrant dans une cité, en leur ordonnant l'usage combiné d'un nouvel emplacement de voie, ou l'usage de l'emplacement de voie d'un chemin de fer existant.

Ces clauses sont clairement favorables aux intérêts de la cité et devraient être maintenues.

Article 252 (6).

Cette nouvelle clause stipule que le Bureau peut, à la demande d'une municipalité, exiger qu'une compagnie construise un chemin à l'usage du public

traversant un pont qu'elle est à construire, reconstruire ou modifier dans certaines proportions, le coût additionnel de cette construction devant être payé par la, ou les municipalités, selon que la Commission l'ordonne.

Observations.

Cette clause est à l'avantage des municipalités, mais il peut survenir des circonstances où il serait injuste de faire porter par les municipalités tout le coût du chemin public; il serait, par conséquent, à propos de faire lire la clause comme suit: "le coût additionnel—devant être réparti par la Commission entre les municipalités et la compagnie". La Commission serait ainsi laissée libre de mettre le coût à la charge des parties comme il convient, sans fixer la répartition absolument comme dans le projet de bill B2.

Article 256.

Le paragraphe 1 de cet article est modifié par l'addition de deux clauses importantes, savoir (a) la Commission ne doit pas donner permission de faire circuler un chemin de fer urbain ou tramway ou un chemin de fer qui fait le service de chemin de fer urbain ou de tramway sur le parcours d'une voie publique dans une cité ou une ville constituée en corporation, à moins que consentement à cet effet n'ait d'abord été obtenu par voie de règlement de l'autorité municipale, et (b) lorsque permission est obtenue de faire circuler un chemin de fer sur le parcours d'une voie publique, la Commission peut enjoindre à la compagnie de payer à la municipalité une indemnité que la Commission juge convenable.

Observations.

Ces deux clauses sont importantes pour la cité, et, comme il est bien possible que les compagnies de chemins de fer s'efforcent d'empêcher leur insertion dans la nouvelle loi, ceux qui représentent les municipalités devraient faire tous leurs efforts pour appuyer ces clauses.

Article 259.

"Sans limiter aucun pouvoir général conféré d'autre part, la Commission a, pour diminuer le danger à un croisement de voie publique par un chemin de fer déjà ou ci-après construit, le pouvoir d'ordonner: (a) d'enlever les arbres, les constructions, la terre ou les autres obstacles à la vue, qui peuvent se trouver sur le chemin de fer, la voie publique ou les terrains avoisinants; (b) que rien qui puisse obstruer la vue ne soit placé à ce croisement ou plus près de ce croisement que le désigne la Commission; et, à ces fins, la Commission a le pouvoir d'autoriser ou d'ordonner l'expropriation de tout terrain, l'acquisition de toute servitude et l'accomplissement de toute chose qu'elle juge nécessaire, et elle a le pouvoir de fixer et d'ordonner le paiement de l'indemnité qu'elle juge équitable."

Observations.

Cet article est nouveau. Il a été cité au long. Il peut avoir tant d'importance pour la cité qu'il est nécessaire de l'étudier avec soin. Par exemple, si cet article devient loi, il peut se faire que la cité soit entraînée dans des poursuites en dommages pour avoir donné des permis de construire et des niveaux pour la construction de bâtiments dans le voisinage immédiat du chemin de fer là où il est croisé par une rue. Cette question et d'autres de même nature qui peuvent être soulevées par rapport à cet article, doivent être traitées par le département des lois.

On peut observer ici que, au point de vue du génie civil, les principes énoncés dans l'article sont désirables, dans l'intérêt de la sûreté publique. Fréquem-

ment dans le passé, il s'est élevé des contestations entre les municipalités et les chemins de fer, plus spécialement à l'égard de sérieuses obstructions à la vue à des croisements de voies publiques à la campagne, où le danger pourrait être grandement diminué par l'enlèvement des arbres, constructions, collines, etc., etc. La Commission a réglé ces cas, sans être revêtue par la Loi des chemins de fer d'aucun pouvoir spécial à cet égard.

Il est possible que les auteurs du bill n'aient point en vue que les principes de cet article doivent s'appliquer aux cités plus amplement que dans le passé, mais je suggère qu'il vaut bien la peine que le département des lois s'assure si l'article devrait être modifié de quelque manière pour protéger les droits de la cité.

Article 253.

Cet article contient plusieurs amendements (traitant du "*Railway Grade Crossing Fund*"),—Caisse des passages du chemin de fer à niveau), qui tous sont favorables aux intérêts des municipalités et ne sont cités ici que pour l'information du département des lois.

Le paragraphe 1 est modifié par une clause restreignant les contributions provenant de ce fonds au cas "où les compagnies ne sont pas tenues de se charger des frais entiers."

Le paragraphe 3 est modifié en portant le maximum de la répartition de 20 à 25 pour cent du coût des travaux de construction, et en portant le montant maximum de cette répartition de \$5,000 à \$15,000; et les mots :

"Et nul argent de ladite caisse ne peut être affecté en une seule année à plus de trois passages de l'espèce dans une municipalité quelconque, ni ne peut-il en être affecté plus d'une fois à un même passage" sont changés pour se lire :

"Et nul argent de ladite caisse ne peut être affecté en une seule année à plus de six passages d'un chemin de fer dans une municipalité, ni être affecté plus d'une fois à un même passage dans le cours d'une même année."

On voit que, en vertu de l'arrangement existant, le montant total maximum que pourrait recevoir une municipalité à même cette caisse dans une même année serait \$15,000.

En vertu de la nouvelle loi, une municipalité pourrait recevoir jusqu'à \$90,000 relativement à chacun des chemins de fer dans ses limites, pourvu naturellement que la caisse ne soit pas épuisée. La nouvelle phraséologie, "plus d'une fois à un même passage dans le cours d'une même année", peut fort bien contenir une erreur.

Article 264.

Cet article est le même qu'auparavant et je recommanderais que l'on s'efforce d'ajouter un amendement à l'effet que, dans les cités et les villes, à l'endroit où un chemin de fer devant être construit, passera au-dessus d'une voie publique, la largeur de cette voie ne sera pas à l'avenir réduite à moins qu'à la largeur existante de la rue. La largeur de vingt pieds, déterminée par la Loi des chemins de fer, peut être satisfaisante en plusieurs endroits à la campagne; mais ne devrait jamais, dans aucun cas, être permise dans les limites d'une cité.

Article 268.—Le paragraphe 1, qui est le même qu'auparavant, se lit comme suit:—

"L'inclinaison de la rampe ou de la pente, selon le cas, d'un abord par lequel une voie publique passe au-dessus ou au-dessous d'un chemin de fer, ou au niveau des rails, ne peut excéder un pied d'élévation ou d'abaissement par vingt pieds de longueur horizontale de l'abord, à moins que la Commission n'en ordonne autrement."

Observations.—Je recommanderais l'adoption, si possible, d'un nouveau paragraphe à l'effet que, pour les villes et cités, dans le cas de tout chemin de fer devant être construit à l'avenir, l'élévation d'un abord par lequel une rue passera au-dessus ou au-dessous d'un chemin de fer ou au niveau des rails, doit être spécialement déterminée et approuvée par la Commission, sans égard à l'élévation maximum stipulée au paragraphe 1, et que tous les frais encourus par le changement de l'élévation de la rue, y compris les changements du pavage, des trottoirs et autres travaux, doivent être à la charge de la compagnie.

La raison pour recommander l'amendement ci-dessus est que, sous l'autorité de l'article tel qu'il est actuellement, la compagnie soumet son plan pour le croisement d'une rue et presque toujours adopte l'élévation d'un pied par vingt. Comme question de fait, ce plan est ordinairement adopté par la Commission; mais il arrive plus tard que cette élévation ne donne pas satisfaction, et la cité, lorsqu'elle doit changer l'inclinaison de sa rue, est injustement forcée de payer une dépense qui n'aurait pas été encourue si le chemin de fer ne fût pas entré dans ses limites.

J'espère que les observations ci-dessus ne seront pas prises comme impliquant que la Commission, dans le passé, a traité les municipalités injustement sous ce rapport. C'est une simple explication de ce qui arrive ordinairement, en grande partie parce que les représentants des chemins de fer et des municipalités ont, dans le passé, considéré que l'élévation maximum que la compagnie doit donner est celle de un pied par vingt.

Articles 367 à 378.—Ces articles, traitant des télégraphes, téléphones, forces motrices électriques et autres voies de communication appartenant à des compagnies soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, contiennent un nombre considérable de clauses nouvelles. D'après ce que je puis voir, ces articles ne contiennent rien de repréhensible et il ne reste qu'à déterminer si la loi est assez compréhensive pour couvrir toutes les éventualités possibles.

Le meilleur moyen d'arriver à établir ce point serait d'attendre que la loi ait été en vigueur pendant un an ou deux.

Respectueusement soumis,

Sincèrement à vous,

(Signé) M. McLEOD,

Ingénieur des chemins de fer, etc.

M. ARCHAMBAULT, C.R.—Je n'ai rien à ajouter à ces observations qui sont celles de l'expert en chemin de fer de la cité. Je ne connais pas la pratique du comité, mais ce document devrait peut-être être imprimé.

Sénateur BEIÛUE.—Il devra être accompagné d'un document signé.

M. ARCHAMBAULT, C.R.—Oui.

Sénateur BÉIÛUE.—Ce monsieur fait des suggestions dans ce document au département des lois. Je propose que ce document soit imprimé.

Sénateur YOUNG, (président).—C'est un rapport fait par un ingénieur à un autre et il s'adresse au département des lois. Il veut dire le département des lois de Montréal.

M. ARCHAMBAULT, C.R.—Oui.

Sénateur YOUNG (président).—Le document devrait être rédigé de nouveau et envoyé au comité.

Sénateur BÉIÛUE.—La phraséologie n'importe guère.

Sénateur POWER.—Il sera naturellement porté au procès-verbal comme partie du témoignage de M. Archambault et imprimé.

M. ARMSTRONG, député (président).—Nous comprenons que le Conseil de ville de Montréal prend la responsabilité de ce document.

M. ARCHAMBAULT, C.R.—Il est venu en premier lieu devant le conseil de ville. Il a été envoyé par M. McLeod à M. Janin; ce dernier a fait rapport et a envoyé toutes les pièces au département des lois de la cité. Je ne m'attendais pas à être ici. J'avais des causes devant la Cour Suprême hier; j'ai reçu avis de me présenter ici, et ces documents me sont parvenus ce matin.

Sénateur YOUNG (président).—M. Frank Hawkins, secrétaire de la *Canadian Lumbermen's Association*, est ici, et désire déclarer qu'il voudrait être entendu à une date prochaine. Quand serez-vous prêt, monsieur Hawkins?

M. HAWKINS.—Je ne puis le dire maintenant. Je donnerai une réponse mardi.

M. ARMSTRONG, député (président).—Vous ne pourriez présenter vos vues mardi?

M. HAWKINS.—Je pourrais dire alors quand je serai prêt.

M. FRED. COOK.—J'ai dit à la dernière séance que nous espérions avoir un avocat ici; mais vu le fait que le comité a pris définitivement l'engagement d'entendre les télégraphistes ce matin, j'ai informé M. Lighthall, secrétaire honoraire de l'Union, qu'il ne lui est pas nécessaire d'être ici aujourd'hui. Relativement au document soumis par M. Archambault, je crois que je devrais expliquer comment j'y suis intéressé. Il y a quelques semaines notre Union, appuyée d'une forte délégation des cités de Toronto et de Montréal, s'est présentée chez le ministre des Chemins de fer, et nous eûmes aussi le plaisir d'avoir avec nous en cette occasion M. Price, et M. Drayton, le chef de la Commission des chemins de fer, de sorte que ces messieurs purent apprendre ce que les municipalités demandaient. Quelques-uns des amendements suggérés par nous ont été incorporés dans le bill. Je pense pouvoir dire, généralement parlant, que les municipalités sont assez satisfaites de la loi telle qu'elle est; mais vous comprendrez bien que les cas changent avec les circonstances. Il peut y avoir dans différentes parties du pays, certaines conditions qui sont couvertes par la loi générale. Lorsque le bill a été imprimé, il ne m'a pas été possible d'en obtenir 300 exemplaires, mais nous avons communiqué avec les différentes municipalités du Canada, les informant que le bill était prêt, leur demandant de consulter leur sénateur ou leur député au Parlement et de s'assurer s'ils avaient des suggestions à offrir à ce comité. Les représentations soumises ce matin par M. Archambault, l'ont été à l'instigation de cette union des municipalités. Comme il l'a signalé, le département des lois de la cité de Montréal a présenté un mémoire que vous trouverez très juste, je le crois. Tout ce que j'ai à dire, c'est qu'il peut y avoir plusieurs autres documents de même nature traitant des mêmes articles ou d'autres, et je pense qu'il n'est que juste pour le comité que je fasse ce matin cette déclaration, afin que vous puissiez prévoir ce que vous recevrez de toutes les parties du Canada en tant que les municipalités sont concernés.

M. MACLEAN.—Un monsieur, qui se trouve actuellement parmi les auditeurs, dit qu'il représente les fabricants et les meuniers; mais il a entendu dire qu'un monsieur devait adresser la parole au comité ce matin au nom des marchands de bois. Tous devraient être entendus relativement aux clauses qui s'appliquent au trafic. Mais afin de faire quelque progrès, je proposerais la prise du bill en considération. Je propose que l'étude du bill soit continuée et que, à mesure que nous avançons, avis soit donné au public des articles qui seront soumis à l'examen.

Sénateur WATSON.—M. Watts, représentant les intérêts du trafic, et un autre monsieur, qui représente le commerce de bois, doivent être renseignés sur cette

question. S'ils ne sont pas prêts aujourd'hui, je crois qu'ils devraient être ici mardi prochain.

Après quelque discussion au sujet de la procédure, la motion d'ajournement est mise aux voix et adoptée.

Le comité s'ajourne à 12.15 jusqu'à mardi, 19 mai, à 11 heures du matin.

SÉNAT, CHAMBRE DE COMITÉ N° 8,

OTTAWA, mardi, 19 mai 1914.

Le comité chargé d'étudier le bill B2 du Sénat, intitulé: "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer" se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Le sénateur Young et M. J. E. Armstrong, député, occupent le fauteuil de la présidence.

M. COCKSHUTT.—Je comparais pour le Board of Trade de Toronto en vue de présenter une communication qu'il m'a remise et qui se rapporte aux questions soumises à votre comité. Ce document est en date du 15 mai 1914, et se lit comme suit:—

M. W. F. COCKSHUTT, député,
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je réponds à votre honorée du 13 courant, adressée à M. Lorley.

Comme vous le savez probablement, le Conseil du Board a donné à son comité des chemins de fer et du transport le pouvoir nécessaire pour prendre l'action qu'il jugera à propos pour comparaître devant le comité conjoint du Sénat et de la Chambre des Communes, relativement à la loi projetée pour refondre et amender la Loi des chemins de fer.

Votre lettre ayant été transmise à ce département, je me suis mis en communication avec M. Peleg Howland, président du comité, pour l'informer de son contenu, et nous avons décidé de vous écrire et de vous adresser une copie des représentations du Board à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux relativement au projet d'étendre la juridiction de la Commission des chemins de fer aux services spéciaux des chemins de fer. Cette copie est incluse.

Si vous le jugez opportun, veuillez remettre cette lettre au président du comité conjoint, ou à la personne autorisée à la recevoir; et si vous pouvez fixer une date à laquelle le comité conjoint sera prêt à discuter la question et, s'il est nécessaire, à entendre une délégation de notre Board à ce sujet, veuillez nous en informer et nous prendrons des mesures pour que la délégation se rende à Ottawa. Nous comprenons que le comité conjoint siège les mardis et jeudis. Il ne serait pas possible à nos représentants de comparaître devant le comité mardi prochain, le 19 mai, mais toute date subséquente leur conviendrait probablement.

Sincèrement à vous,

T. MARSHALL,

Commissaire.

Cette lettre porte la signature de M. T. Marshall, commissaire du comité du Trafic du Board of Trade, de Toronto, et M. Marshall a témoigné de beaucoup d'intérêt à la question. Il m'a fait tenir une communication adressée au ministre des Chemins de fer dans laquelle sont formulées les diverses remarques que le Board of Trade, de Toronto, cherche l'occasion de soumettre à ce Comité.

M. W. F. MACLEAN, député.—Quelles sont ces remarques?

M. COCKSHUTT, député.—Ce document est plutôt long et les remarques sont nombreuses.

LE PRÉSIDENT (M. Armstrong)—donne au Comité lecture de cette communication, comme suit :

Révision de la Loi des chemins de fer étendant la juridiction de la Commission, des chemins de fer sur des services spéciaux rendus par les chemins de fer.

Nos représentations se trouvent dans une communication datée du 17 février dernier, adressée à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, dont copie a été adressée au premier ministre à la même date.

Ce que nous désirons soumettre au gouvernement relativement à la révision de la Loi des chemins de fer, c'est la question d'étendre la juridiction de la Commission des chemins de fer sur des services spéciaux rendus par les chemins de fer.

Chapitre 37, la Loi des chemins de fer :

L'article 314 pourvoit à l'établissement de taux par les voituriers;

L'article 315 pourvoit à l'égalité de ces taux;

L'article 317 pourvoit aux facilités des transports, et pourvoit aussi à ce qu'il ne soit point exercé de préférence indue;

Les articles 321, 322 et 323 pourvoient à ce que ces taux soient soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer; et

L'alinéa 30 amendé, article 2, pourvoit à la définition de "prix de transport" et "taux";

L'article 323 stipule que :

"La Commission peut rejeter tout tarif ou toute partie de tarif..... et exiger de la compagnie.....qu'elle y substitue.....un tarif jugé satisfaisant par la Commission."

L'alinéa 30 amendé de l'article 2 définit les termes "prix de transport" et "taux" appliqués aux services d'un voiturier public. Ces services sont énumérés d'une manière spécifique.

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés sous l'empire des articles précédents, la Commission possède indiscutablement l'autorité de se prononcer sur les taux; mais elle s'est vue parfois dépourvue de l'autorité nécessaire au contrôle du service, lorsqu'il s'agit en particulier de quelques-uns des services pouvant être considérés comme "accessoires aux opérations d'un voiturier". Ces services, dont quelques-uns sont spécifiquement énumérés à l'alinéa 30 amendé de l'article 2, sont appelés des services "spéciaux" ou "des privilèges" par les chemins de fer; ils échappent, prétendent-ils, à la juridiction de la Commission, et les chemins de fer peuvent les modifier ou les discontinuer selon qu'ils répondent plus ou moins à leurs objets.

Ce Board of Trade est d'opinion qu'en amendant l'alinéa 30 de l'article 2, le Parlement a dû avoir l'intention de conférer à la Commission des chemins de fer le pouvoir nécessaire pour contrôler non seulement les taux, mais aussi le service auquel ces taux sont appliqués; autrement, le contrôle de la Commission pourrait être rendu de nul effet par le fait que le chemin de fer ignore l'ordonnance de la Commission touchant le redressement des taux en discontinuant le service auquel ces taux se rapportent.

Suivent quelques exemples de cas dans lesquels la Commission a éprouvé l'insuffisance de sa juridiction :

Décision de la Commission, rendue sur une demande, faite par le Board of Trade de Montréal, d'une ordonnance devant amener la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à fournir des tarifs couvrant un arrangement pour la mouture en transit du maïs reçu à Montréal par chemin de fer des

ports de la Baie Georgienne pourvus d'élevateurs, de Détroit, etc. Ordonnance n° 9 (32) (Commission des chemins de fer, dossier 12384), se lisant en partie comme suit:

Nous ne pouvons pas exiger d'une compagnie de chemin de fer qu'elle établisse des taux de mouture en transit sur quoi que ce soit; cela lui est facultatif. Si la compagnie juge elle-même à propos d'établir ces taux, ces taux tombent sous notre juridiction s'ils préjudicient quelqu'un. Mais, en l'absence de taux quelconques de mouture en transit sur le maïs destiné à la consommation locale, je ne vois pas comment notre juridiction puisse s'appliquer de quelque façon. Nous ne pouvons exiger de la compagnie qu'elle établisse de pareils taux, tels que je les comprends. Mais si la compagnie établit ces taux et que ces taux préjudicient quelqu'un, ils tombent alors sous le coup de la clause de disparité.

Il semble au Board of Trade que même la clause de disparité à laquelle fait allusion l'extrait précédent du jugement pourrait être rendue de nul effet du fait qu'une compagnie de chemin de fer ignore l'ordonnance, rendue par la Commission, d'établir un service similaire au profit d'une personne ou de quelques personnes, en discontinuant effectivement un service dans une autre localité au détriment de cette localité, et à l'égard de laquelle la compagnie était assez disposée à publier un pareil tarif jusqu'au moment du prononcé d'une ordonnance exigeant l'extension de ce service à d'autres districts.

Aussi:

Jugement de M. le commissaire McLean (Com. des ch. de fer, dossier 19666), annexé à l'ordonnance n° 18825, dans le cas de la demande faite, par la "Simcoe Fruits, Ltd.", d'un arrêt des trains devant permettre l'achèvement des chargements de fruits, en transit, au cours duquel jugement se lit ce qui suit:

Il est établi, de par diverses décisions de cette Commission aussi bien que par celles de la "Interstate Commission", que la pratique du transit est un privilège, et non un droit.

Jugement de l'assistant-commissaire Scott (Com. des ch. de f., dossier 19666).
re expédition de fruits à des endroits de concentration pour entreposage et inspection, au cours duquel jugement se lit ce qui suit:

Je crois que le pouvoir conféré à la Commission pour rendre une pareille ordonnance (allusion à l'ordonnance n° 18825 du 5 mars 1913) donne lieu à un doute qui nous permet de référer la question à la Cour Suprême.

Jugement de M. le commissaire McLean (Com. des ch. de f., dossier 18663), dans le cas des arrangements au sujet du transport dans l'Est canadien, prononcé le 25 septembre 1913, au cours duquel a été faite la déclaration suivante:

La Commission ne possède aucun pouvoir, sous l'autorité de la Loi des chemins de fer, pour exiger qu'il (le chemin de fer) conclue des arrangements, pour un service de transport, avec des corps sur lesquels elle n'a d'autorité d'aucune sorte.

Nous soumettons que les articles de la Loi qui donnent à la Commission le pouvoir de contrôler les taux et de faire disparaître les préférences pouvant se produire entre expéditeurs et localités, sont incomplets et ineffectifs, à moins que la Commission n'obtienne, de la Loi, le pouvoir nécessaire pour exercer le contrôle du service.

M. W. F. MACLEAN, député.—M. Lighthall est présent et désire soumettre un mémoire de l'Union des Municipalités Canadiennes.

M. W. D. LIGHTHALL.—L'Union des Municipalités Canadiennes, que je représente, m'a chargé de soumettre un bref mémoire, que voici :

A l'honorable Comité conjoint chargé de la révision de la Loi des chemins de fer.

L'Union des Municipalités Canadiennes déclare approuver généralement ce bill, tel que rédigé, en réservant les objections possibles qui pourraient s'élever au cours de la discussion, et laissant libres les diverses municipalités adhérant à l'Union de formuler les suggestions spéciales qu'elles pourraient désirer faire.

Le paragraphe 9 de l'article 373 devrait contenir les mots "ou exploiter un service de téléphone local" après le mot "électricité".

L'Union des Municipalités Canadiennes, par

F. C. BLIGH, *maire de Halifax,*
Président, U.M.C.

W. D. LIGHTHALL,
Sec. hon., U.M.C.

OTTAWA, 19 mai 1914.

M. ARMSTRONG (président).—Quels sont vos vœux au sujet de la date à fixer pour le Board of Trade, de Toronto?

Sénateur YOUNG (président).—Le Board de Montréal entretient les mêmes opinions. Il a adressé les lettres suivantes aux dates du 15 mai et du 18 mai :

Messieurs,—J'ai l'honneur de vous faire savoir que le conseil du Board, avec l'aide de son comité de Transport, a étudié le bill B2 "loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", et qu'il désapprouve fortement les dispositions de la partie suivante de l'article 358 :

"et les dispositions de la présente loi relatives aux taux, tarifs et tarifs communs, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendant et s'appliquent à tout trafic effectué par un voiturier par eau, d'un port ou d'un endroit du Canada à un autre port ou à un autre endroit du Canada."

Le conseil est d'avis qu'il est inopportun d'appliquer au trafic des marchandises transportées par eau entre les ports du Canada les dispositions de la Loi des chemins de fer à l'égard des taux, tarifs et tarifs communs. Le conseil a de nombreuses raisons pour estimer cette application inopportune. La première de ces raisons réside dans une forte conviction que la juridiction de la Commission des chemins de fer aurait pour effet de restreindre la concurrence entre les voituriers par eau eux-mêmes, et cette diminution de concurrence aurait elle-même pour effet d'amoindrir la concurrence entre les voituriers par eau et les chemins de fer. Montréal est situé sur la voie navigable qui se rattache par environ mille milles à l'Atlantique et qui compte un autre mille milles de plus à l'intérieur jusqu'à Fort-William; aussi est-il essentiel pour les marchands de Montréal que ne soit point restreinte la concurrence entre les voituriers par eau eux-mêmes, ou entre les voituriers par eau et les chemins de fer.

A ces causes, le conseil prie instamment votre comité de rejeter la clause susdite du bill.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

A l'hon. FINLAY M. YOUNG,
et à M. J. E. ARMSTRONG, député,

Présidents du Comité conjoint du Sénat et de la Chambre des Communes
chargé d'étudier le bill B2 "Loi refondant et amendant la Loi des
chemins de fer".

18 mai 1914.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de m'adresser à vous de nouveau au sujet du bill B2. "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", et de vous dire que le conseil de ce Board estime qu'une disposition devrait être prescrite pour étendre la juridiction de la Commission des chemins de fer sur les services spéciaux, accessoires aux opérations de voiturier, rendus par les chemins de fer, et qui, répondant à des arrangements spéciaux pour des arrêts, réexpéditions, mouture en transit, etc., ont été désignés par les chemins de fer sous le nom de "services spéciaux" ou "privilèges" sur lesquels les chemins de fer prétendent que la Commission n'a pas de juridiction. Et les chemins de fer croient conséquemment pouvoir accorder, modifier ou discontinuer ces services au mieux de leurs intérêts, pourvu sans doute que cela se fasse sans passe-droit ou préférence illégitime.

Le Board of Trade de Toronto a écrit à l'honorable Ministre à ce sujet, à la date du 17 février dernier, pour lui recommander fortement que la Loi des chemins de fer soit amendée de façon à donner à la Commission des chemins de fer le pouvoir de contrôler ou d'exiger tous services accessoires aux opérations de voiturier, que la Commission des chemins de fer estime être d'intérêt public; et, comme le conseil de ce Board a pleinement souscrit aux observations du Board de Toronto, il insiste pour que, dans la revision projetée de la Loi des chemins de fer, soit conféré à la Commission des chemins de fer le pouvoir de contrôler ou d'exiger ces services.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

A l'hon. FINLAY M. YOUNG,
et à M. J. E. ARMSTRONG, député,

Présidents du Comité conjoint du Sénat et de la Chambre des Communes,
chargé d'étudier le bill B2 "Loi refondant et amendant la Loi des
chemins de fer".

M. ARMSTRONG (président).—Nous allons donner des instructions au secrétaire de convoquer les Boards of Trade de Montréal et de Toronto, pour comparaître devant ce comité mardi prochain.

J'ai un télégramme de la International Harvester Co., de Hamilton, Ont., qui se lit comme suit:

HAMILTON, ONT., 18 mai 1914.

M. J. E. ARMSTRONG, député,
Président du comité conjoint, Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Nous venons d'être prévenus que la revision projetée de la Loi des chemins de fer contient des mesures draconiennes relativement au transport des marchandises par eau. Nous ne nous rendons pas suffisamment compte de ces mesures, et nous vous prions d'en remettre la discussion pour nous donner l'occasion d'exprimer notre opinion. Veuillez nous dire à quelle date nous pourrions être entendus par votre comité.

INTERNATIONAL HARVESTER CO.

M. ARMSTRONG (président).—J'ai reçu un autre télégramme de la Steel Co. of Canada, de Hamilton, Ont. Il se lit comme suit :

HAMILTON, ONT., 18 mai 1914.

Au président du comité parlementaire,
Chambre des Communes, Ottawa, Ont.

On nous informe à l'instant que le comité étudiera demain la question de subordonner les navires à la Loi des chemins de fer. Nous tenons à protester de toutes nos forces contre l'adoption d'une mesure quelconque avant qu'on nous ait permis de nous faire entendre, attendu que cette question a pour nous un intérêt vital, relativement à la concurrence avec les chemins de fer de Buffalo, Cleveland, Chicago, etc. Serions enchantés de comparaître lorsque nous y serons invités; mais devons avoir quelque délai pour préparer notre cause.

STEEL COMPANY OF CANADA.

M. ARMSTRONG (président).—J'ai aussi par devers moi la lettre suivante de Son Honneur le juge Snider, de Hamilton, Ont. :

28 avril 1914.

CHER MONSIEUR STEWART.—Mon attention a été attirée sur une disposition du projet de Loi des chemins de fer, qui fera du juge de la cour de comté le seul arbitre de tous les cas d'arbitrage se produisant dans son comté, et ce sans honoraires et sans augmentation de traitement. A l'heure actuelle, comme vous le savez, lorsque les parties intéressées choisissent un juge pour agir comme arbitre, il est rémunéré pour ses services—les arbitrages ne relevant point de la cour de comté et n'étant point compris dans les devoirs pour l'accomplissement desquels nous recevons notre salaire. Cette disposition serait des plus injustes. Je vous écris pour vous prier d'étudier la question et d'avoir la main à ce que les juges des cours de comté ne soient point traités aussi injustement.

• Votre tout dévoué,

COLIN G. SNIDER.

A M. T. J. STEWART, député,
Chambre des Communes, Ottawa.

M. ARMSTRONG (président).—Je me rends compte que les représentants des transports maritimes sont ici, ce matin.

M. FRANCIS KING (procureur de la Dominion Marine Association).—Nous sommes ici, monsieur le président.

M. ARMSTRONG (président).—Peut-être ferais-je mieux de ne pas prendre le temps du comité à lui faire d'autres communications maintenant, si nous voulons entendre ces messieurs à présent. Lorsqu'ils auront fini, nous continuerons à prendre connaissance de ces communications.

M. FRANCIS KING.—Je comparais comme procureur de la Dominion Marine Association. Cette association comprend pratiquement tous les vaisseaux faisant du service dans les eaux intérieures depuis Montréal jusqu'à Fort-William, sur les Grands lacs, le fleuve Saint-Laurent et les cours d'eau tributaires, y compris les voies latérales telles que celles de Muskoka et Huntsville, Lac-des-Baies, etc., etc. Si vous le permettez, je vais vous donner les noms des messieurs qui m'accompagnent ici et qui se proposent de vous adresser la parole plus longuement que je me propose de le faire moi-même; ces messieurs sont tous membres de l'exécutif de la Dominion Marine Association: M. Lawrence Henderson, directeur-gérant de la Montreal Transportation Co., de Montréal, est le président de la Dominion Marine Association, et exprimera les vues de

l'association en général; M. A. A. Wright, directeur-gérant de la St. Lawrence and Chicago Steam Navigation Co., de Toronto; M. H. W. Richardson, de Kingston, que vous connaissez tous probablement, qui comparait à double titre de propriétaire de navires et d'expéditeur, et qui vous parlera peut-être à ces deux points de vue; M. W. E. Burke et M. C. B. Harris, représentant la Canada Steamship Lines, Limited, la grande fusion organisée récemment; M. Denis Murphy, le dernier nommé, mais non le moindre, de la Ottawa Transportation Co. Je désire être très bref moi-même, aussi ne pourrais-je mieux faire que de céder simplement la parole à ces messieurs. Mais avant d'appeler M. Henderson, il conviendrait peut-être de le mettre au fait de la discussion qui s'est engagée ce matin. Je me le demande. La Loi des chemins de fer contient un article 358 qui semble étendre les pouvoirs de la Commission relativement aux navires. Ces pouvoirs, jusqu'à présent, s'arrêtaient à la juridiction sur les lignes ressortissant aux chemins de fer.

SÉNATEUR LOUGHEED.—Permettez-moi de vous rappeler que M. Price est ici présent, à la demande du comité, et de suggérer qu'avant d'entendre ces messieurs sur la question que nous discutons, nous invitions M. Price, qui a préparé le bill, à nous dire ce qu'était précédemment la loi, et les changements que le nouveau bill propose d'y apporter.

M. KING.—Pourrais-je encore faire une remarque? Je suis informé que le président, M. Armstrong, a aussi un bill à la Chambre des Communes, et qu'il est question de demander que ce bill soit incorporé dans le bill général actuellement devant le comité.

M. ARMSTRONG (président).—J'ai les clauses par devers moi.

SÉNATEUR LOUGHEED.—Sur quoi vous proposez-vous de parler au comité? Sur le bill tel qu'il nous a été présenté?

M. KING.—Nous désirons savoir exactement le sujet de la discussion du comité, Nous ne savons pas exactement si le bill de M. Armstrong est devant le comité, ou si c'est seulement le bill général.

M. ARMSTRONG (président).—Je me proposais de soumettre au comité l'amendement que j'ai par devers moi; mais je n'ai pas cru sage de prendre le temps du comité, ce matin.

M. KING.—Nous ne croyons pas sage de prendre le temps du comité en parlant de choses qui ne l'intéressent point; aussi est-ce par déférence que nous voudrions savoir ce que le comité désire que nous lui disions.

SÉNATEUR YOUNG (président).—Le comité désirerait entendre votre cause.

M. MACLEAN, député.—Je voudrais savoir en quoi consiste le nouveau projet. Cette mesure est nouvelle, et la juridiction y est étendue de façon à l'appliquer aux navires. Je crois, avec le sénateur Lougheed, que nous devrions d'abord entendre M. Price, et nous faire expliquer par lui quelle doit être la portée du bill concernant l'extension des pouvoirs de la Commission. Ces explications ne seront pas très longues, et les représentants des intérêts maritimes pourront alors exprimer leur opinion sur le nouveau projet, quel qu'il soit.

M. ARMSTRONG (président).—Je comprends que M. Price a étudié le bill que j'ai présenté au Parlement, et que c'est un peu à cause de cela que mon bill a été inclus dans la revision. Je propose que l'article 358 de la Loi refondue des chemins de fer soit amendé comme suit:

M. ARMSTRONG, député, propose que la clause suivante soit substituée à l'article 358 de la Loi refondue des chemins de fer. (Telle que libellée, cette clause s'appliquera à tous les navires, etc., quittant le Canada).

358.—Les dispositions de la Loi, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie ou des particuliers, par mer ou dans les eaux intérieures entre des endroits ou des ports du Canada, ou entre un endroit ou un port du Canada et un endroit ou un port hors du Canada; et les dispositions de la présente loi relatives aux taxes, tarifs et tarifs communs, arrangements tarifaires, classification des installations des marchandises destinées au transport, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent à tout trafic effectué par eau d'un port ou d'un endroit du Canada à un autre port ou à un autre endroit du Canada ou hors du Canada. Et toute question se rapportant aux endroits situés sur le parcours et où les vaisseaux doivent faire escale pour les besoins du trafic, aux époques des escales et à la durée des arrêts, est subordonnée à l'approbation et au contrôle de la Commission.

M. MACLEAN, député.—Qu'est-ce que vous lisez là? Est-ce votre proposition?

M. ARMSTRONG (président).—Oui, et je la soumets simplement au comité.

M. NESBITT, député.—Vous allez la faire imprimer en suivant la procédure régulière?

M. ARMSTRONG (président).—Cette proposition est à l'effet de placer sous la juridiction de la Commission tout le trafic par eau, de même que le transport par des navires touchant nos ports. Je ne prendrai pas le temps d'expliquer cette clause ce matin.

Sénateur KERR.—Je comprends que votre proposition ne tend pas seulement à atteindre le transport de l'intérieur ou le transport par les lacs, mais l'exportation des marchandises à l'étranger, que ces marchandises partent des lacs ou d'ailleurs?

M. ARMSTRONG (président).—Nous avons quelque huit mille cinq cents vaisseaux en Canada. Ma proposition n'a d'autre but que d'exiger de tous les expéditeurs maritimes qu'ils déposent à la Commission des chemins de fer les taux et arrangements de leurs tarifs. Il n'y a pas de doute que nous avons le pouvoir de faire insérer cette clause dans la Loi des chemins de fer, parce qu'elle n'intervient aucunement dans la législation sur la marine.

Sénateur WATSON.—Mais la Commission des chemins de fer doit approuver ces tarifs?

M. ARMSTRONG (président).—Sans doute. Cela assujétit simplement ces tarifs au contrôle de la Commission des chemins de fer, de la même manière que pour les chemins de fer.

M. NESBITT, député.—C'est un projet d'amendement à l'article 358 du bill des chemins de fer.

M. SAMUEL PRICE.—Le changement proposé dans le bill, relativement au transport par eau, est simplement celui-ci: d'après la loi telle qu'elle est actuellement en vigueur, indépendamment du nouveau bill, le transport par eau, entre des endroits du Canada et effectué par des vaisseaux appartenant à une compagnie de chemin de fer (en tant qu'il s'agit des taux de transport et des tarifs), est déjà assujéti à la juridiction de la Commission des chemins de fer. Actuellement, l'ancienne loi place sous la juridiction de la Commission les transports par eau entre des endroits du Canada lorsque ces transports relèvent du Parlement du Canada. Nous proposons, en résumé, d'étendre ce principe de façon que les taux, tarifs et tarifs communs de tout trafic par eau, qu'il soit ou non effectué par une compagnie de chemin de fer, soient assujétis à la juridiction de la Commission, et seulement dans cette mesure.

M. MACLEAN, député.—Lorsque vous dites “ par eau ”, voulez-vous parler des transports par mer ?

M. PRICE.—Entre les endroits situés en Canada, par eau. L'amendement de M. Armstrong propose de couvrir tous les transports de marchandises.

M. ARMSTRONG, député (président).—Cela aidera fortement les commissaires nommés par le gouvernement pour s'enquérir des taux des transports par l'Atlantique.

M. CARROLL, député.—La loi nouvelle doit-elle atteindre les navires ou vaisseaux en location transportant les marchandises d'une personne qui détient la location et seulement pour le compte de la personne qui détient la location ?

Sénateur YOUNG (président).—C'est le cas d'un expéditeur chargeant tout un navire à son compte ?

M. CARROLL, député.—Un expéditeur de charbon, par exemple ?

M. PRICE.—L'amendement couvre seulement les tarifs. Si l'expéditeur n'exige pas de taux de transport, il ne tombe pas sous le coup de la loi ou de l'amendement.

Sénateur YOUNG (président).—Ce serait dans le cas où il exigerait des taux de transport ?

Sénateur THOMPSON.—Seulement les parties intéressées dans la location.

M. CARROLL, député.—Je cite le cas d'un navire affrété et chargé par une seule personne.

Sénateur YOUNG (président).—Il y a pour un navire en ce cas, deux manières de charger, à la charge ou à la saison.

M. PRICE.—Le mot “ taux ” est assez large pour s'appliquer à toute charge imaginable.

Sénateur THOMPSON.—Le cas qui vient d'être mentionné s'est produit entre une corporation transportant du charbon et une autre partie. Ce serait un contrat privé intervenu entre une partie possédant la totalité du navire en arrivage, et le particulier propriétaire des marchandises transportées. Je ne puis me rendre compte comment ce cas pourrait être affecté de la même façon qu'un contrat entre deux parties dans lequel tout le marché peut être vérifié par les termes du contrat ou de la location.

M. PRICE.—Le mot “ taxe ” ou “ taux ” est très large.

M. MACLEAN, député.—Qu'entendez-vous par l'expression “ en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer ” ? Quelle juridiction ces termes confèrent-ils à la Commission ? Définissent-ils la propre juridiction de la Commission ?

M. PRICE.—Oui, dans une grande mesure. La clause, telle que nous l'avons insérée dans le nouveau bill, a été rédigée et étudiée par la Commission. En réalité, c'est une clause venant de la Commission.

M. MACLEAN, député.—Le procureur est libre de persuader à la Commission qu'elle a juridiction.

M. LAWRENCE HENDERSON.—Nous avons été prévenus bien tardivement pour discuter cette question. Je crois que c'est samedi que j'ai reçu un mot de M. King me prévenant que nous devions venir ici aujourd'hui, et j'ai convoqué une réunion de notre exécutif, qui a eu lieu ce matin. Les membres de notre exécutif sont ici présents, et leur opinion, exprimée à notre réunion, est que ce serait une grave erreur d'assujétir à la juridiction de la Commission le transport des marchandises s'effectuant librement par eau, ou de l'astreindre à des restrictions quelconques.

Nous devons reconnaître que les compagnies de bateaux à vapeur ne jouissent pas de privilèges semblables à ceux accordés à un chemin de fer. La voie des eaux est libre et ouverte à tout venant. Un individu peut acheter un bateau quand la chose lui plaît, et entreprendre des affaires de transport par eau; et restreindre le transport des marchandises serait une grave erreur, non seulement au point de vue du propriétaire de navires, mais au point de vue de l'expéditeur. Nous savons tous que, durant la saison de navigation, qui ne dure malheureusement que sept mois en ce pays, les compagnies de navigation commandent les taux du transport des marchandises, ou établissent ces taux; et si ces taux étaient fixés par une Commission, et s'il fallait émettre des tarifs qu'il ne serait pas possible de réduire ou de modifier sans un avis d'un mois peut-être, ou d'une semaine, ou d'un jour, ce système gênerait sérieusement nos opérations, non seulement celles de l'expéditeur, mais encore celles du voiturier. Il m'est plus loisible de parler du transport de charges complètes, que du transport des colis ou des lignes qui ont fait le transport de quantités de petits colis. Prenez le grain, par exemple; il nous faut changer les taux de transport parfois à deux ou trois reprises en un jour. Nous devons nous entendre avec l'expéditeur. Parfois, aurais-je aussi à demander un chargement. D'autres fois on me demande mes vaisseaux; mais il ne m'arrive jamais d'établir les taux du transport. C'est l'expéditeur qui les établit. Mais je puis indiquer un taux. Je puis dire: "Je veux 5 cents par boisseau de grain de Fort-William à Montréal." Il peut répondre immédiatement: "Très bien, je vais vous donner 5 cents." D'autre part, il peut calculer à quel prix lui revient son grain à Fort-William, ce qu'il lui en coûtera pour le charger, pour le faire transporter, les redevances qu'il devra acquitter à Montréal et les frais généraux, puis comparer le coût total avec l'offre qui lui est faite de l'étranger, et conclure: "Je ne puis trouver mon compte à vous accorder 5 cents, mais je consens à vous payer quatre cents et sept huitièmes." Et nous acceptons cela plutôt que de laisser passer l'affaire, parce que lorsque les affaires sont passées, il n'est plus temps de les rattraper. Nous, propriétaires de vaisseaux canadiens, sommes les pourvoyeurs du commerce du grain canadien. Nous transportons, depuis la tête des lacs jusqu'à Montréal, par des voies canadiennes, les choses nécessaires à la vie, et si nous laissons passer l'occasion de tenir ces opérations, elle sera perdue pour nous, même si nous y mettons un prix plus élevé, et elle ira aux gens de Buffalo qui font les expéditions par Philadelphie ou Boston ou par d'autres ports de l'Atlantique situés aux Etats-Unis. C'est pour cela que nous devons avoir des taux mobiles.

M. BRISTOL, député.—Quelle est la cause de la concurrence? Sont-ce les taux de passage du canal Erié?

M. HENDERSON.—Je crois que le principal facteur dans l'établissement des taux à Buffalo n'est pas le canal, mais le chemin de fer. Il est bien possible que le canal exerce une influence sur l'établissement des taux, mais c'est surtout avec les taux du chemin de fer que nous devons compter. Il peut être avantageux aux navires d'avoir un tarif fixe pour le transport des marchandises. Je crois que si nous pouvions obtenir les mêmes taux de transport que ceux accordés aux chemins de fer par la Commission des chemins de fer, nous réaliserions peut-être plus de bénéfices que nous n'en réalisons aujourd'hui. Mais, pour mener nos affaires, je me rends compte que nous devons hausser et abaisser nos taux. Nous transportons maintenant le blé de Fort-William à Montréal à raison de quatre cents et demi par boisseau. A cette même époque, l'an dernier, nous obtenions 7 cents du boisseau. Ce n'est pas parce que nous le voulons que nous faisons aujourd'hui le transport à quatre cents et demi; nous préférons 7 cents. Mais l'état du marché ne le permet point, et nous avons à nous conformer aux exigences du marché. Si l'on nous imposait aujourd'hui un taux fixe de 5 cents, nous ne pourrions entreprendre aucune affaire, et le transport serait fait par Buffalo parce que les chemins de fer partant de Buffalo établiraient des taux inférieurs à nos taux fixes et accapareraient le trafic. Si nous pouvions avoir un tarif assez flexible pour nous permettre de réduire nos taux à une minute d'avis, et si nous

étions libres d'informer la Commission après que les taux auraient été réduits, notre situation serait meilleure.

M. ARMSTRONG (président).—Devons-nous comprendre que vous désirez obtenir le privilège d'augmenter le taux de quatre cents et demi à sept cents en donnant un jour d'avis?

M. HENDERSON.—Oui, et de l'augmenter de deux cents et demi à sept cents, et même jusqu'à 8 cents. J'ai eu connaissance que les taux ont été portés à 10 cents pour du transport de la tête des lacs à Montréal. Il y a seulement quelques années, nous faisons du transport à raison de 4 cents.

Sénateur BOSTOCK.—Les taux ne sauraient varier autant en un jour.

M. HENDERSON.—Non, mais cependant il peut se produire une variante d'une fraction de cent dans l'obtention d'une commande, et ces affaires sont d'un genre qui ne vous permet point de les différer d'un jour à l'autre.

M. ARMSTRONG (président).—Avez-vous lu la discussion qui s'est engagée à la Chambre des Communes, durant cette session, et qui a duré deux jours, sur les taux du transport des grains du Nord-Ouest? Vous dites que les orateurs n'étaient pas justifiables de faire les déclarations qu'ils ont faites?

M. HENDERSON.—Je ne suis pas très certain des déclarations qu'ils ont faites.

M. ARMSTRONG (président).—Ils ont dit que les taux sur le transport du grain avaient doublé dans l'espace d'un jour ou deux; et le rapport de la Commission de la Saskatchewan, nommée pour s'enquérir des taux de transport par les eaux de l'intérieur, concluait dans le même sens.

M. HENDERSON.—Nos taux haussent ou baissent selon l'offre et la demande. Tel est absolument le cas. C'est la loi de l'offre et de la demande qui régit les taux aujourd'hui; et nous préférons le maintien de cette loi à une règle rigoureuse établie par une commission quelconque.

M. F. W. MACLEAN, député.—Comment les chemins de fer s'accommodent-ils de ce système? Sont-ils astreints à une loi?

M. HENDERSON.—Oui, ils sont assujétis à une loi, mais je ne sais pas exactement à quoi m'en tenir là-dessus. Les chemins de fer ont un taux de transport, de la baie Georgienne à Montréal et plus à l'est, de 5 cents par boisseau, mais ces taux ont été soudainement abaissés à trois cents et quart.

M. NESBITT, député.—Est-ce qu'il n'y a pas d'appel en ce cas?

M. HENDERSON.—Non, il ne se fait pas grand bruit lorsque nous avons des taux abaissés. Nous nous objectons aux restrictions qui nous seraient imposées si nous passions sous le contrôle de la Commission.

M. NESBITT, député.—Cela se rapporte aux taux élevés, et non aux taux réduits?

M. HENDERSON.—Aux deux. Si vous émettez un tarif, nous avons à nous y soumettre et donner un certain avis avant de pouvoir l'élever ou l'abaisser. Je comprends que si un tarif est établi à des taux que la Commission approuve, nous devons nous y soumettre; nous ne pouvons l'abaisser.

M. ARMSTRONG (président).—Non.

Sénateur LOUGHEED.—Que dites-vous d'un avis de dix jours pour réduire les taux, et d'un avis de trente jours pour les élever??

M. HENDERSON.—J'ai réduit des taux en dix secondes. J'ai à dire oui ou non.

Sénateur LOUGHEED.—Etablissez-vous une distinction entre vos navires et ceux des compagnies de chemin de fer? La loi est en vigueur à l'égard des navires appartenant aux chemins de fer. Quelle serait la distinction?

M. HENDERSON.—Les navires possédés par un chemin de fer reçoivent chaque jour des quantités de trafic aux têtes de lignes des chemins de fer, et ils commandent ce trafic. Je suis d'opinion que si ce bill est adopté, son application sera avantageuse aux lignes des lacs et aux voies ferrées, mais désavantageuse au public en général.

Sénateur KERR.—Désavantageuse aux expéditeurs en général?

M. HENDERSON.—Elle sera désavantageuse aux expéditeurs en général. Les expéditeurs, les manufacturiers et les consommateurs ont aujourd'hui l'avantage de taux de transport par eau moins élevés que ceux du transport par voie ferrée; et si nous étions astreints à un tarif, vous vous rendriez compte que cela donnerait lieu à une augmentation générale des taux. C'est ce que je crois fermement.

Sénateur KERR.—Les taux d'entier parcours par voie ferrée et par eau sont-ils réglés de quelque manière, ou sont-ils adoucis par le fait que les transports sont effectués par les lacs?

M. HENDERSON.—Je dois dire que les taux du transport par les lacs et par voie ferrée sont affectés par les taux se rapportant aux transports effectués entièrement par navigation.

Sénateur WATSON.—Quel pourcentage des expéditions par les lacs votre organisation contrôle-t-elle?

M. HENDERSON.—“The Canadian Shipping”?

Sénateur WATSON.—Oui.

M. HENDERSON.—Presque 90 pour 100 de ces expéditions.

Sénateur WATSON.—Est-ce que cela ne constitue pas, en pratique, un monopole de l'expédition par les lacs?

M. HENDERSON.—Non, parce que notre association ne s'occupe pas des taux du transport. Nous n'avons jamais discuté des taux de transport dans notre association.

Sénateur THOMPSON.—Si la Commission, pouvant dire que vous réalisez tous les bénéfices que peut légitimement réaliser une corporation en rendement de son placement, vous fixait une limite à l'élévation des taux, la chose vous satisferait-elle; ou voudriez-vous que l'élévation des taux suivit les fluctuations du marché?

M. HENDERSON.—Je voudrais que les taux fussent élevés autant que l'offre et la demande nous permettraient de les élever; et nous sommes assez préparés à subir de temps à autre des réductions.

Sénateur THOMPSON.—Vous désirez suivre le marché?

M. HENDERSON.—Oui.

M. F. W. MACLEAN, député.—Et monopoliser le marché?

M. HENDERSON.—Non.

M. F. W. MACLEAN, député.—N'est-ce pas là l'objet de votre combinaison?

M. HENDERSON.—Il n'existe pas de combinaison, et l'administration de la société n'est pas une combinaison pour restreindre le commerce. Au fait, l'association n'a jamais discuté le transport. Nous discutons sur des questions qui intéressent notre association. Nous nous occupons de l'aide à donner à la navigation, de l'éclairage de nos voies de navigation et de nos ports, ainsi que de leur creusement et de la pose des

bouées. Nous surveillons aussi la présentation de mesures législatives telles que celle-ci, mais cela ne s'appelle pas de la discussion sur les taux de transport.

M. CARROLL, député.—Supposons que vous soyez assujétis à cette loi et que la Commission vous demande de lui soumettre votre tarif. Ne vous serait-il pas possible, à vous qui vous êtes familiarisé avec les taux les plus hauts et les plus bas, de faire une échelle de ces taux, avec un minimum et un maximum?

M. HENDERSON.—Si l'on établissait un minimum et un maximum, cela ferait disparaître l'objection que j'apporte aux réserves que l'on veut prescrire.

M. CARROLL, député.—D'après ce que vous prétendez, tout ce que vous voudriez serait d'établir un tarif avec un maximum et un minimum?

M. HENDERSON.—Le bill ne comporte pas cela.

M. CARROLL, député.—Si ce bill devenait loi, la Commission des chemins de fer vous demanderait de lui soumettre vos taux se rapportant à certains articles déterminés. Vous devriez spécifier les articles et soumettre votre échelle à la Commission. Est-ce que votre objection contre le bill ne disparaîtrait pas s'il vous était loisible de faire tenir à la Commission des chemins de fer le dernier minimum des taux auquel vous pourriez transporter le grain, de même que le maximum que vous obtiendriez de ce transport?

M. HENDERSON.—Cela serait possible et ferait disparaître mon objection; mais je ne vois pas de quel avantage serait l'établissement d'un pareil tarif.

M. CARROLL, député.—En quoi le bill affecte-t-il ce genre particulier de transport?

M. HENDERSON.—Autant que je puis m'en rendre compte, le bill nous assujétit à la Commission des chemins de fer, et la Commission nous obligera à établir un tarif. Je ne savais pas que la Commission pût permettre d'établir un tarif variant de un cent à \$5 du cent livres.

Sénateur YOUNG.—Vous avez parlé des navires appartenant à un chemin de fer. Ces navires transportent-ils beaucoup de grain?

M. HENDERSON.—Ils transportent un peu de grain, mais bien peu. Quand je parle des navires occupés au transport par les lacs et par voie ferrée, je fais allusion aux navires du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. Ces navires transportent relativement peu de grain, mais ils en transportent une certaine quantité.

Sénateur YOUNG.—Se conforment-ils à votre tarif lorsqu'ils transportent du grain?

M. HENDERSON.—Je ne le sais pas, mais je le présume.

Sénateur BOSTOCK.—Ils n'ont pas de rapports avec votre association?

M. HENDERSON.—Non.

Sénateur BOSTOCK.—Vous avez dit qu'ils réduisent à trois cents et demi leur taux de 5 cents. Comment font-ils cela?

M. HENDERSON.—Je ne le sais pas.

M. MACLEAN, député.—Les taux du service par les lacs et par voie ferrée sont-ils variables?

M. HENDERSON.—Ils sont absolument variables.

M. MACLEAN, député.—Notre Commission peut alors pourvoir à la variation des tarifs?

M. HENDERSON.—Je ne saisis pas exactement.

M. MACLEAN, député.—Vous dites que les taux du transport par les lacs et par voie ferrée sont variables?

M. HENDERSON.—Je ne crois pas qu'ils le soient.

M. MACLEAN, député.—J'ai cru que vous aviez dit cela.

M. HENDERSON.—Le transport à Montréal et à l'est (*at-and-east*) n'est pas variable, à moins d'avis.

M. MACLEAN, député.—Qu'entendez-vous par cela?

M. HENDERSON.—Des ports de la baie Georgienne jusqu'au port de mer; mais je tiens à vous déclarer que cette question ne m'est pas beaucoup familière, et je crois que M. Richardson pourrait prochainement vous faire une déclaration à cet égard.

M. NESBITT, député.—Ces navires transportaient le grain à raison de 5 cents il y a quelque temps, et ils le transportent à présent pour trois cents et quart. Le taux doit donc avoir été variable.

M. HENDERSON.—Cela a pris quelque temps à s'accomplir; ils ont attendu avant de faire cela.

Sénateur WATSON.—Je ne pense pas que la Commission s'objecterait à l'abaissement des taux.

M. HENDERSON.—Avec un avis. Mais je crois que vous vous rendrez compte que cela entraînerait le détournement d'une grande proportion de nos opérations, par les voies américaines, si nous devons nous appuyer sur un tarif, tandis que les lignes américaines ne sont assujéties à aucun tarif, parce que la "Inter-State Commerce Commission" n'assume aucun contrôle sur les transports en vrac.

Sénateur WATSON.—Le commerçant libre de l'Ouest s'intéresse plus aux taux du transport qu'aux routes par lesquelles il doit s'effectuer.

M. HENDERSON.—Il se pourrait qu'il s'intéressât plus que le commerçant de l'Est aux taux de transport.

Sénateur WATSON.—Il s'intéresse plus aux taux qu'au chemin.

M. HENDERSON.—Depuis le port de mer.

Sénateur WATSON.—Non, depuis sa ferme jusqu'à la mer.

M. HENDERSON.—C'est possible, et c'est assez juste. La concurrence canadienne aide le cultivateur ou le producteur de grain à obtenir des taux inférieurs à ceux qui lui seraient imposés si cette concurrence n'existait point; et, d'après moi, l'effet de réserves semblables à celles que l'on propose d'établir par ce bill, sera désavantageux au petit propriétaire, et avantageux au gros propriétaire. Le petit propriétaire de deux ou trois vaisseaux, fournissant un service moins fréquent, n'aura pas la clientèle des corporations plus puissantes et fournissant un service quotidien, s'il opère aux mêmes taux. Je tiens à bien faire comprendre ce point, parce que je représente l'un de ces petits propriétaires; et je crois qu'en définitive le changement projeté aura pour résultat de mettre les opérations de transport aux mains d'un plus petit nombre de propriétaires de navires et occasionnera ainsi une hausse des taux.

UN MEMBRE.—Existe-t-il, entre les propriétaires, une différence de taux d'un jour à l'autre?

M. HENDERSON.—Il en existe, absolument; et les propriétaires canadiens n'ont jamais eu de consultations au sujet des taux. Je puis me présenter chez M. Wright, par exemple, un beau jour, et lui demander son opinion personnelle; et il peut me dire quels taux il exige, et je puis lui dire les miens.

M. MACLEAN, député.—N'avez-vous aucun système d'échange de taux ?

M. HENDERSON.—Non. S'il m'arrive de rencontrer M. Wright, je puis m'entendre avec lui. Je n'ai jamais écrit à un autre propriétaire pour lui demander quels étaient ses taux. J'établis mes propres taux que je base sur l'information fournie par l'expéditeur, et non pas d'autres propriétaires de navires. L'expéditeur m'informe qu'Un Tel prend du transport à tel taux. Si je veux du transport, je dois me conformer à ce taux.

M. MACLEAN, député.—D'où viennent les récriminations dans le pays contre l'augmentation soudaine, rapide et considérable des taux de transport à l'intérieur, au cours des deux ou trois années dernières ?

M. HENDERSON.—Je pense qu'il n'y a eu aucunes récriminations; je n'en ai pas entendu. J'allais demander qui ou quels intéressés inspirent ces mesures ? J'ai entendu les manufacturiers exprimer l'opinion qu'ils seraient peinés de voir les navires assujétis à une commission, qu'ils désirent la mobilité des taux telle qu'elle existe aujourd'hui avec les taux plus bas que les navires établissent. J'ai entendu quelque discussion parmi l'association des meuniers au sujet des taux, et bien d'autres choses. Mais je n'ai pas entendu les meuniers, ni personne, faire des objections aux taux pour le transport par les lacs.

M. MACLEAN, député.—Est-ce que la Commission n'a pas conclu au besoin de faire des objections ?

M. HENDERSON.—Un "merger" de navires a réussi à s'organiser, si je ne me trompe, en décembre dernier, mais il n'a pas donné lieu à l'augmentation des taux. Il y a un an, nous obtenions 7 cents pour le transport depuis la tête des lacs jusqu'à Montréal; aujourd'hui nous recevons $4\frac{1}{2}$ du boisseau. Cela n'indique pas une élévation des taux. Nous ne pouvons les élever parce que l'état du marché ne le permettrait point. Nous voudrions faire plus d'argent, je voudrais faire plus d'argent, mais ça n'est pas possible. D'aucuns perdent de vue un fait important. Ils font attention à un gros "merger" de navires, "The Canada Steamship Line, Ltd.", qui a obtenu des quantités de réclame gratuite dans les journaux. Je voudrais bien me procurer une pareille réclame, mais ne le puis. Or, on semble croire que cette compagnie est la seule qui opère sur les lacs.

M. ARMSTRONG (président).—Comment y a-t-il de compagnies canadiennes qui opèrent sur les grands lacs ?

M. HENDERSON.—Au moins une douzaine.

M. KING.—Il y en a vingt ou vingt-cinq qui font le commerce du grain.

M. HENDERSON.—La "Canada Steamships" est un "merger" de cinq ou six de nos compagnies particulières.

Sénateur WATSON.—Quel pourcentage du tonnage représente ce "merger", à peu près ?

M. HENDERSON.—Je crois qu'il n'a pas 50 pour 100 de la quantité de grain qui s'expédie par navires.

M. BURKE.—Moins de 40 pour 100.

M. HENDERSON.—J'ai cru que je pourrais conduire mes affaires sans m'occuper de la "Canada Steamship Company". J'avais dans la tête que la "Canada Steamships" élèverait les taux; mais, au lieu de s'affermir, les taux, si vous me permettez l'expression, sont allés au diable. Nous ne réalisons pas, cette année, les bénéfices que nous avons réalisés l'an dernier. Aucune combinaison de compagnies de navigation ne peut exercer d'influence prépondérante, pas même une combinaison de toutes les compa-

gnies canadiennes. Nous serions tous fusionnés que nous ne pourrions pas exercer de prépondérance, parce que nous devons compter avec la concurrence de nos amis de l'autre côté de la frontière, qui font le service de Buffalo; et Buffalo a une demi-douzaine de débouchés sur l'Atlantique, cependant que nous n'en avons qu'un, Montréal. L'on parle beaucoup du détournement du grain canadien sur Buffalo. L'on semble croire que Montréal peut manutentionner tout le grain que nous avons à exporter. C'est une erreur. Montréal reçoit tout le grain qui peut y être manutentionné, et, en règle générale, l'excédent est dirigé sur Buffalo parce que Montréal ne peut le manutentionner.

SÉNATEUR LOUGHEED.—Dans quelle proportion ce détournement se fait-il?

M. HENDERSON.—Environ 50 pour 100 des récoltes canadiennes.

SÉNATEUR YOUNG.—Je crois que la proportion est plus forte que cela.

M. HENDERSON.—L'an dernier, nos accommodations de tête de ligne à Montréal laissaient tellement à désirer que nous eûmes des navires qui durent attendre cinq ou six jours avant d'être déchargés. Le voyage de Fort-William à Montréal dura six jours, et autant le retour; malheureusement l'état de nos accommodations à Fort-William nous fait attendre trois ou quatre jours avant d'obtenir un chargement; et, à Montréal, nous pourrions finir nos affaires en deux jours, mais il nous faut ordinairement attendre quatre, et parfois six jours... Osez dire alors que les propriétaires de navires canadiens réalisent des fortunes. La seule épargne que nous réalisons en gardant un vaisseau dans le port, c'est 75 pour 100 du prix du combustible. Au lieu de dépenser 15 à 20 tonnes de charbon par jour, nous n'en dépensons que 5 tonnes; mais nos provisions se dépensent quand même et le service du navire s'exécute aussi de la même manière, et cela nous coûte environ \$125 par jour durant notre séjour au port, déduction faite de l'épargne réalisée sur le combustible. Nous tenons le navire au port quatre jours de plus que le temps nécessaire, et les dépenses que ce séjour inutile occasionne représentent environ $\frac{3}{4}$ de cent par boisseau de la cargaison.

SÉNATEUR WATSON.—A supposer que vous ayez des facilités convenables, estimez-vous que 3 cents par vaisseau serait un taux profitable?

M. HENDERSON.—Non. Le bon taux pour le transport à Montréal serait 5½ cents par boisseau, si l'on pouvait compter sur un trafic ininterrompu du printemps jusqu'à l'automne, avec une bonne expédition. Cela produirait un bon rendement du capital.

SÉNATEUR LOUGHEED.—En quoi ces accommodations de tête de ligne sont-elles défectueuses?

M. HENDERSON.—Cette question est très embarrassante. Il y a deux ans, nous disions que Montréal n'avait pas d'entrepôts pour le grain; or, l'espace d'entreposage de Montréal a été augmenté de deux millions à cinq millions et demi de boisseaux, dans le cours des deux années dernières, et les accommodations de Montréal ne semblent cependant pas être de beaucoup meilleures, aujourd'hui. Nous avons une meilleure ouverture au printemps, mais les élévateurs s'empressent et nous ne nous trouvons pas en meilleure posture que ci-devant.

SÉNATEUR LOUGHEED.—A cause de l'insuffisance des élévateurs?

M. HENDERSON.—Oui. Cela vient de la quantité de grain dirigée sur Montréal. J'ai dit que la cause était le manque d'accommodations de tête de ligne à Montréal, et je puis compter aussi dans ces facilités qui nous manquent, les steamers océaniques partant de Montréal. Si le service océanique de Montréal était double, nous pourrions manutentionner double quantité de grain.

SÉNATEUR YOUNG (président).—N'a-t-on pas allégué, l'an dernier, que l'embarras que l'on rencontrait dans le port de Montréal était en grande partie causé par les mar-

chands de grain qui faisaient servir les élévateurs à l'emmagasinage, au lieu de faire uniquement servir les élévateurs au transit?

M. HENDERSON.—Cette plainte a été faite; mais, je ne suis pas en mesure de dire si elle était fondée. Ce sont les expéditeurs qui pourraient répondre.

Sénateur YOUNG (président).—N'y a-t-il pas une amende appliquée à ceux qui se servaient ainsi des élévateurs?

M. HENDERSON.—Oui, mais je ne crois pas que ce changement ait duré longtemps.

Sénateur WATSON.—Vous dites que, dans les conditions actuelles, 5 cents serait à votre avis un taux raisonnable?

M. HENDERSON.—J'ai dit que 5½ cents serait un taux raisonnable dans les conditions actuelles. Mais c'est à supposer, songez-y, que nous puissions maintenir ce prix depuis le printemps jusqu'à l'automne.

Sénateur WATSON.—En comptant que vous puissiez effectuer votre chargement en une journée à Fort-William, et votre déchargement en une journée à Montréal, quelle réduction pourriez-vous consentir pour que le taux vous reste profitable?

M. HENDERSON.—Je crois que nous pourrions enlever un demi-cent par boisseau; mais nous ne pouvons pas affréter des navires de cette façon. Si vous demandez à un expéditeur de charger un navire en une demi-journée, il ne le fera pas; mais d'autres peuvent se présenter et vous dire: "J'en cours le risque." Il est indubitable que l'amélioration des facilités à un port de tête de ligne où l'expéditeur pourrait compter sur la dépêche de son chargement, constituerait un puissant facteur dans la réduction des taux.

Sénateur WATSON.—Un demi-cent par boisseau?

M. HENDERSON.—Oui.

M. NESBITT, député.—Vous avez parlé de retard se produisant à Port-Arthur. Quelle est la raison du retard à cet endroit?

M. HENDERSON.—Cela semble provenir des désappointements qui se produisent aux élévateurs, à la multiplicité des qualités de grain qui doivent être chargées, du partage de ces qualités entre les différents élévateurs. J'ai envoyé des navires à Port-Arthur pour prendre des chargements, et pour composer une cargaison d'été de 70,000 à 100,000 boisseaux de grain, ces navires ont dû aller à 8 ou 10 élévateurs différents. Les navires prennent une partie de leur chargement à un élévateur; puis ils vont à un autre élévateur et trouvent deux ou trois navires qui doivent être servis d'abord; ils y prennent encore quelques milliers de boisseaux, et vont à un autre élévateur, où ils attendent encore leur tour, et ainsi de suite.

Sénateur WATSON.—Je comprends que, d'après les nouveaux arrangements de la Chambre des compensations de Fort-William, un navire peut effectuer son chargement à un seul élévateur, sans avoir à faire ces allées et venues?

M. HENDERSON.—Le navire peut effectuer son chargement à un seul élévateur si son chargement ne se compose que d'une qualité de grain et si la Chambre des compensations peut lui donner le grain de cet élévateur; mais notre expérience et aussi les registres donnent la certitude que, depuis l'établissement d'une Chambre des compensations à Fort-William, les opérations des élévateurs à cet endroit n'ont pas été plus expéditives qu'auparavant. Je ne crois pas que les propriétaires de navires aient trouvé quelque avantage de la "Lake Shippers Clearing House".

M. NESBITT, député.—C'est tout à fait bien.

M. HENDERSON.—Je veux parler en toute franchise; je n'ai rien à vous cacher.

Sénateur WATSON.—Alors, un taux de 3 cents, de Fort-William à Montréal, ne paie pas?

M. HENDERSON.—Non, c'est un taux de ruine. Il me semble que le président a parlé d'un rapport de la Commission de la Saskatchewan. J'ai reçu la visite d'un homme de la Saskatchewan, l'an dernier. Il se nommait Haslam, si j'ai bonne mémoire, et je lui ai donné tous les renseignements que j'ai pu. Je lui ai fait voir nos livres et consulter nos contrats de grain, de même que l'état de nos recettes de nos navires durant l'année précédente. Mais, avant cela, nous nous sommes entendus sur une évaluation raisonnable pour un navire faisant du service par le canal de Montréal, et nous avons établi le chiffre des gains que ce navire devait réaliser en une saison pour faire profiter le capital qu'il représente. A ce moment, je lui ai fait voir les gains réalisés par une flottille de sept vaisseaux de canal, tous assez modernes. Durant une période de 5 ans, la moyenne des recettes nettes de ces vaisseaux, sans compter les frais d'administration, se trouva 25 pour 100 au-dessous de ce que M. Haslam avait accepté comme étant un rendement équitable. Je n'ai pas entendu parler de M. Haslam depuis.

M. MACLEAN, député.—Il a déclaré que les taux du transport ont augmenté de 75 pour 100 à 100 pour cent, et que si cela doit continuer, la culture du blé deviendra impossible dans l'Ouest canadien, et c'est ainsi que le problème se présente à nous—il ne s'agit pas autant de prendre soin des taux de transport que de leur faire rendre possible la culture dans la région de l'Ouest.

M. HENDERSON.—Cette déclaration est absolument incorrecte en tant qu'elle se rapporte aux transports de Fort-William à Montréal, ces transports étant ceux auxquels nous sommes intéressés aujourd'hui. Il y a eu exactement trente ans au premier avril de cette année que j'appartiens à la compagnie, et je me souviens d'une année où toute notre flottille, d'après l'affrètement de la saison, de Fort-William à Montréal, reçut 8 cents par boisseau de grain.

M. NESBITT, député.—Il y a quelque dix ans de cela?

M. HENDERSON.—Il y a quelques années, mais M. Haslam dit que les taux ont augmenté.

Sénateur WATSON.—Ils étaient de 8 cents l'an dernier.

M. HENDERSON.—J'ai dit qu'à une certaine période ils ont monté jusque-là.

M. NESBITT, député.—Il s'est fait beaucoup de discussion à la Chambre des Communes, relativement à l'augmentation des taux. Serait-il possible à l'un de vous, intéressés, de nous fournir un état des taux par boisseau durant les mois de navigation, disons, des dix dernières années?

M. HENDERSON.—Je ne crois pas que vous puissiez vous procurer un état pareil. Une compagnie pourra peut-être individuellement vous donner ces taux; mais nous n'avons pas de bureau de statistiques. Vous pourriez obtenir une moyenne assez exacte en calculant les taux des cinq années dernières.

M. KING.—Nous ne nous sommes jamais préoccupés de dresser ces chiffres.

M. NESBITT.—Nous voulons aller au fond des choses, et c'est pour cela que je tiendrais à ces statistiques des dix dernières années. J'ai entendu quelqu'un faire une conférence aux cultivateurs de l'Est et leur déclarer que le fret avait monté de 100 pour 100 durant les dix dernières années, si je ne me trompe. Ces chiffres nous en apprendraient beaucoup, et si vous, intéressés, dites la vérité, il n'y a pas de raison qui vous empêche de nous donner un tableau des taux que vous avez exigés depuis dix ans.

M. HENDERSON.—Très bien; il est possible que M. Payne, du bureau des statistiques du ministère des Chemins de fer et Canaux, puisse fournir ces chiffres-là. Quant à

notre compagnie, je serai très heureux de lui produire tous nos livres dans lesquels il pourra remonter cinq, dix, quinze ou trente années en arrière, si la chose lui plaît. M. Payne tient ces statistiques depuis deux ans maintenant. Nous devons à présent lui adresser des rapports de nos taux de transport, et nous les lui fournissons franchement et carrément. Si vous vous procurez son rapport de l'année dernière, vous verrez que les taux de transport par eau se comparent avantageusement avec ceux du transport par voie ferrée; et que les taux du transport par les eaux canadiennes, par les ports canadiens, se comparent avantageusement avec les taux de transport à Buffalo, par les navires américains.

M. ARMSTRONG (président).—Alors, il n'est pas vrai que vous ayez doublé les taux, même l'année dernière, à certaines saisons ?

M. HENDERSON.—Je crois que nos taux de transport étaient, l'an dernier, environ 20 pour cent plus élevés que l'année précédente. A mon avis, ils sont restés à peu près stationnaires durant environ deux années. Ils étaient plus élevés qu'en 1910. D'autre part, nos taux sont inférieurs, cette année, à ce qu'ils étaient l'an dernier.

M. ARMSTRONG (président).—Je crois avoir saisi, de la discussion qui s'est engagée à la Chambre des Communes, que vos taux ont été élevés l'an dernier, disons de 3 à 6 cents, ou de 3½ à 7 cents, dans la saison.

M. HENDERSON.—Non, je ne crois pas qu'ils soient tombés à 3 cents l'an dernier. L'année dernière a été notre année prospère par excellence—simplement une question d'offre et de demande.

M. ARMSTRONG (président).—Quel est le taux le plus élevé qui ait été chargé l'an dernier ?

M. HENDERSON.—Je crois que le taux le plus élevé, l'an dernier... Je ne crois pas qu'on ait dépassé 8 cents par boisseau sur quelques chargements incomplets. Il me semble que le taux moyen, d'après les statistiques de M. Payne, a été d'environ 5½ cents par boisseau.

M. ARMSTRONG (président).—Pouvez-vous nous dire quel a été le taux le plus bas ?

M. HENDERSON.—D'environ 4½ cents, je crois.

Sénateur YOUNG.—Parlez-vous du transport de Fort-William à Montréal ?

M. HENDERSON.—Oui, c'est le seul transport auquel nous nous intéressions.

Sénateur YOUNG (président).—Quels étaient les taux de transport des grains de Fort-William et de Port-Arthur aux ports de la Baie, l'an dernier, comparativement aux taux de l'année précédente ?

M. HENDERSON.—Je ne puis vous le dire. M. Wright le pourrait. Il me semble que si vous preniez le taux de transport aux ports de la Baie et que si vous y ajoutiez les taux du chemin de fer "at-and-east", vous verriez que ces taux sont de beaucoup plus élevés que ceux de l'entier parcours par eau.

M. AMES, député.—Je recommanderais que la suggestion de M. Henderson fût adoptée, et que, avant que ce Comité se réunisse l'an prochain, tous les chiffres que l'on pourra se procurer soient fournis au comité pour lui faire connaître le taux moyen par boisseau de grain, exigé chaque mois, disons pour une période de cinq années, en prenant toutes les expéditions de ce mois et en montrant quel serait le taux moyen de transport de Port-Arthur à Montréal, et quelle serait la moyenne mensuelle des taux de Port-Arthur à Montréal, pour la même période.

M. ARMSTRONG (président).—Le Comité désire-t-il que ces renseignements lui soient fournis ?

Sénateur BOSTOCK.—Je voudrais demander si l'on peut se procurer des renseignements, de l'autre côté de la frontière? De pareils renseignements sont-ils publiés aux Etats-Unis?

M. NESBITT, député.—Vous pouvez être sûrs que ces gens-là ont des taux pour nous faire concurrence.

M. HENDERSON.—Vous avez parlé des taux de l'autre côté. Je ne crois pas que vous puissiez obtenir de statistiques sur les chargements en vrac; la statistique ne se rapporte qu'aux navires sous le contrôle des chemins de fer—des expéditeurs de colis, qui relèvent de la Inter-state Commerce Commission. Et je crois que, de l'autre côté, la plupart des navires qui font ces expéditions de colis, sont la propriété de chemins de fer.

M. AMES (député).—Dois-je comprendre que ma suggestion—à laquelle je vais donner la forme d'une résolution—a été adoptée?

M. ARMSTRONG (président).—Oui. (A M. Hendeson): Vous réclamez nettement que les navires faisant du transport dans nos eaux intérieures ne soient astreints à aucune restriction; qu'on vous laisse absolument libres d'établir tous les taux qu'il vous plaît d'établir, libres aussi de vous servir de nos ports pour lesquels notre ministère des Travaux publics a dépensé près de quatre-vingt-dix millions de dollars, et de nos canaux qui nous auront coûté plus de deux-cents millions, lorsque le Welland sera terminé, et de tous les autres ouvrages, et de ceux du ministère des Pêcheries; vous croyez légitime que la population du Canada fournisse toutes les facilités pour servir à vos entreprises, sans que vous soyez assujettis à aucune réserve quelconque?

M. HENDERSON.—C'est ce que je pense. L'eau est une voie publique, où tout le monde peut aller. Vous pouvez vous procurer un bateau, ou n'importe qui peut acheter un bateau et le mettre en service, tout comme vous pouvez acheter un cheval et une voiture et vous servir du chemin. Je ne vois pas en quoi une route d'eau diffère d'une route de terre; et vous n'imposeriez aucune réserve à un particulier qui voudrait...

Sénateur POWER.—Nous en imposons.

M. MACLEAN, député.—Une voie ferrée est également un chemin du roi.

M. HENDERSON.—Mais le chemin de fer possède une concession, d'un endroit à un autre. Il détient une concession sur cette ligne.

M. MACLEAN, député.—C'est un chemin du roi. Vous devriez déterminer la signification de ce que vous considérez être "un voiturier public", comme on dit communément.

M. HENDERSON.—Si je me rendais compte que le public souffre du système actuel, je n'aurais pas l'audace de me présenter devant vous tous et de vous parler comme je l'ai fait.

Sénateur WATSON.—Vous soutenez cette discussion depuis longtemps; y êtes-vous habitué?

Mr. HENDERSON.—Je suis convaincu que la restriction serait désavantageuse au public autant qu'aux propriétaires de navires. Je ne veux être astreint à aucune restriction. Il y a un certain stimulant à perdre de l'argent un jour et à le retrouver le lendemain. C'est ce que nous faisons. Les entreprises de transport par eau sont plus ou moins un jeu de hasard, aujourd'hui, il n'y a pas à en douter. J'ai vu des années où nous avons fait du 4 pour cent, d'autres où nous avons fait du 20 pour cent, et d'autres où nous avons perdu de l'argent. Mais, à tout prendre, nous faisons une moyenne raisonnable de gain, et nous sommes toujours disposés à conclure un marché. Je ne veux pas m'abaisser à devenir un quêteur de transport, à conformer un taux à ceux des autres, et puis à m'asseoir pour attendre que les chargements

s'amassent dans mon hangar, avec quelques agents à la poursuite des clients. Je veux être libre de faire mon commerce comme je l'ai fait, et je pense que le public se trouve bien de cette façon de faire. Je ne suis cependant pas un libre-échangiste; je suis de l'autre politique.

M. ARMSTRONG (président).—Voudriez-vous fournir au comité une liste des propriétaires de navires canadiens, avec le nombre des compagnies?

M. HENDERSON.—Nous le ferons avec plaisir.

M. NESBITT, député.—Quelle compagnie représentez-vous ?

M. HENDERSON.—The Montreal Transport Co.

M. MACLEAN, député.—Admettez-vous que votre compagnie soit un "voiturier public" ?

M. HENDERSON.—Non, monsieur, nous ne l'admettons pas.

M. MACLEAN, député.—Voilà la question véritable. Pourquoi votre compagnie n'est-elle pas un "voiturier public"; pourquoi dites-vous qu'elle n'est pas un "voiturier public" ?

M. HENDERSON.—C'est une question de droit, et je vais prier mon aviseur légal de répondre. Je crois cependant que vous, comme avocat, devriez savoir pourquoi je ne suis pas un "voiturier public"; je ne suis qu'un particulier.

M. MACLEAN, député.—Je ne suis pas avocat.

Sénateur POWER.—Je voudrais demander à M. Henderson quel serait, à son avis, l'effet de l'adoption d'un tarif fixe sur les proportions relatives des expéditions—quel en serait l'effet sur les chargements qui vont par les Etats-Unis et sur ceux qui vont par Montréal? Autrement dit, l'adoption de ce tarif fixe aurait-elle pour effet de détourner une partie de notre trafic vers les ports des Etats-Unis, ou d'en amener davantage à Montréal ?

M. HENDERSON.—En réponse à la dernière question, je crois que ce tarif fixe aurait pour effet de détourner une plus grande quantité de nos affaires vers les hangars des Etats-Unis; je crois aussi qu'il aurait pour effet de détourner les affaires des petites compagnies vers les grandes compagnies, finalement de faire disparaître les petites compagnies, de les acculer, et, en définitive, d'augmenter les taux de transport.

M. ARMSTRONG (président).—L'on m'a prié de demander à M. Henderson une réponse à la question de M. Maclean, de savoir s'il est un "voiturier public" ou quelle espèce de voiturier il est. Je pourrais ajouter que certains entrepreneurs de transport par les lacs ont été qualifiés de "pirates". M. Henderson ne voudrait pas être ainsi qualifié ?

M. HENDERSON.—Me serait-il permis de répondre par le ministère de mon avocat ?

M. ARMSTRONG (président).—Oui.

M. KING.—Je risque l'expression d'une opinion au pied levé; mais il me semble que la question est venue devant la "Inter-state Commerce Commission" qui a jugé que le voiturier public diffère de l'affrètement en masse, comme on dit, lequel fait le transport, en vertu d'un contrat d'affrètement (ainsi qu'un membre du comité l'a fait remarquer), d'une quantité de marchandises correspondant à la capacité entière et déterminée de son navire. Il en va autrement du particulier qui suit le tarif, qui annonce un tarif, et qui fait un service spécifié depuis un endroit déterminé jusqu'à un autre endroit déterminé, de façon que tout le public le sache, et qui se charge de tout ce qui se vient à son entrepôt, et qui est tenu de se charger de tout ce qui vient. Mais, M. Henderson

est libre de vous refuser ou de refuser à n'importe qui de se charger d'une cargaison, s'il lui plaît de refuser, il n'est pas voiturier public dans ce sens.

M. ARMSTRONG. (président).—Voilà une des sérieuses objections que j'ai entendues de part et d'autre. On m'a représenté que vous ne receviez que les marchandises qu'il vous plaisait d'accepter, que vous ne consentiez à transporter que les chargements qui vous agréaient, et que vous dictiez à la population le genre de marchandises qu'il vous plaît de transporter.

M. KING.—Je n'ai jamais entendu dire avant aujourd'hui qu'un homme organisé pour fréter la totalité de son navire dût être traité comme un voiturier public. Ce sont tous des navires irréguliers sur les lacs, prenant les chargements que nous pouvons obtenir de celui-ci ou de celui-là, et les transportant au meilleur compte possible.

M. MACLEAN, député.—Vous n'êtes pas tenus de faire le service?

M. KING.—Non.

M. H. W. RICHARDSON (de Kingston).—Je me présente devant vous comme expéditeur et aussi comme propriétaire de navires. Je représente à la fois les intérêts des expéditeurs et ceux des producteurs de grain du pays.

M. KING.—Comme hommage à la modestie de M. Richardson, puis-je ajouter qu'il est probablement l'un des plus gros expéditeurs de grain du Canada, possédant des élévateurs par tout l'Ouest; il n'est pas seulement intéressé à l'expédition du grain de l'Ouest à la mer, mais il est encore propriétaire conjoint de huit ou neuf navires transportant le grain par les lacs.

M. RICHARDSON.—On a posé tant de questions que je me rends compte que ce comité désire beaucoup d'informations. Je ne crois pas qu'il soit possible de se lever et de vous donner ces renseignements en quelques minutes, ni même en quelques heures, parce qu'il serait difficile de vous fournir les renseignements précis dont vous aurez besoin pour vous rendre un compte exact de la situation. Je vais donc commencer par le commencement. La congestion de l'emmagasinage, le chargement et le déchargement des navires ont beaucoup à faire avec le coût du transport. Vous pouvez parfois charger rapidement à un élévateur de Fort-William, et de même opérer un chargement rapide à Montréal, et réaliser d'assez bons profits. Mais ce n'est plus la même chose, s'il vous faut aller et venir autour de Fort-William pour prendre des qualités différentes de grain dans les divers élévateurs. A l'automne, le grain arrive en masse à Fort-William, et il n'est pas difficile de faire un chargement complet à un même élévateur; tout se termine en six heures. Mais au printemps, alors que les élévateurs n'ont que de petites quantités de grain chacun, le navire doit faire beaucoup d'allées et de venues pour obtenir son chargement et attendre son tour, parce que l'approvisionnement de grain s'épuise. Nous ne pouvons rien à cela.

Sénateur YOUNG (président).—C'est seulement pour enlever ce qui reste de la récolte.

M. RICHARDSON.—Oui, nous ne pouvons rien à cela. Prenez un expéditeur plaçant son grain à Montréal; mon entreposage à Fort-William me coûte 1 cent par boisseau par mois, cependant que mon entreposage à Montréal me coûte la moitié moins; c'est pourquoi je dépose mon grain à Montréal en attendant le marché. Qu'arrive-t-il? un faux marché s'établit à Winnipeg. Je veux dire qu'on jette le cri d'alarme au sujet de la récolte, alors que presque tout le grain est expédié; nous allons vendre le blé de juillet pour protéger les expéditions à Montréal. Je dépose mon blé à Montréal dans l'intention de le vendre en Europe. Je vends mon blé en Europe et je supprime mon option de blé de juillet; le prix monte; que puis-je faire à Winnipeg? mon grain doit rester à Montréal pour couvrir ma vente à courte échéance. Ces conditions se produi-

sent nonobstant tout ce que vous pouvez faire; vous n'y pouvez rien; tout ce qui vous est possible, c'est de vous assurer des facilités suffisantes d'emmagasinage pour la quantité de grain qui vous arrive ordinairement. Quant aux steamers faisant du transport par les lacs, leurs taux sont aussi mobiles que ma main, et doivent l'être. Vous ne comprenez pas cela, messieurs. Dans le cours d'une soirée, cent expéditeurs en Amérique vont envoyer cent câblogrammes à un port, peut-être à Londres, et cent autres câblogrammes à Berlin, Rotterdam, Paris ou ailleurs. Chaque expéditeur fait ses calculs d'après sa route particulière. Il peut obtenir un taux avantageux par Baltimore, ou par New-York qui lui assure les taux les plus bas pour le transport océanique, ou par Boston, où il peut trouver un navire irrégulier, en quête de chargement, et s'assurer ainsi le transport pour presque rien. Il télégraphie à l'autre qu'on lui a offert tant, et cet autre lui répond: "Je puis vous donner un meilleur taux.". Vous avisez votre homme à Winnipeg. Le marché ne va pas à votre convenance; vous vous adressez alors au courtier et si vous pouvez réaliser un profit d'un huitième, vous expédiez, parce que votre télégramme doit arriver à Londres avant 5 heures de l'après-midi, et, pour cela il vous faut le faire partir avant midi et demi. Vous ne pouvez pas agir sur les taux du grain. Détroit et Buffalo prennent environ 50 pour cent de notre grain. A l'automne, il se produit de la concurrence dans les taux de transport par le fait que les vaisseaux américains chôment. Cela dure jusqu'en juin. Ces vaisseaux américains sont la propriété de deux ou trois grandes compagnies de charbon, d'huile et d'acier. Ils remontent pour faire des chargements de fer; ils obtiennent 40 cents de la tonne pour rapporter le minerai; ils chargent du charbon pour le retour à 30 cents la tonne—et il en va ainsi durant les mois d'été. Le minerai sert à l'approvisionnement des fonderies de l'Est, et le charbon est transporté à l'Ouest. Lorsque les transports américains ne vont plus, les bateaux prennent des cargaisons à Fort-William et les transportent à Buffalo, ou bien font un voyage et ramassent une cargaison. De tels bateaux obtiennent les meilleurs taux qu'ils peuvent. Ces bateaux sont très vastes; ils peuvent transporter 300,000 à 400,000 boisseaux de blé. Bien peu de nos bateaux ont ces dimensions. Plus le navire est grand, plus il peut abaisser ses taux et réduire ses faux frais. Ils obtiennent, en été, du transport que nous ne pouvons pas obtenir. Nous n'avons pas de charbon à transporter; nous n'avons pas de minerai; nos vaisseaux vivent durant l'été et font ce qu'ils peuvent. Ils font des chargements à Fort-William à quelque prix qu'ils obtiennent. J'ai vu des navires qui venaient à vide de Fort-William pour y rapporter simplement des colis. Si vous imposez un taux, vous devez certainement imposer à l'Ouest un taux plus élevé que celui que l'Ouest peut obtenir aujourd'hui, et vous détruirez de cette façon notre commerce d'exportation. C'est seulement par de menues concessions, de ci, de là, que les taux restent bas, et ces taux sont établis à un instant d'avis. Ce n'est pas d'un jour à l'autre; c'est en moins d'une heure qu'ils s'établissent.

M. ARMSTRONG (président).—S'il vous était loisible d'établir un taux aussi bas que vous le désireriez, mais qu'un taux maximum fût fixé, vous objecteriez-vous à cela?

M. RICHARDSON.—Je ne sais pas si même cela pourrait être fait. A supposer qu'un taux maximum fût fixé, voudriez-vous que votre grain fût immobilisé tout l'hiver, et le faire expédier vers la côte à raison de 12 cents au lieu de 8 cents le boisseau? Le taux de la Baie Georgienne est environ et en moyenne de 1½ à 1¾ durant toute la saison. Au printemps, les navires tâchent d'obtenir 2 cents, mais ils ne les obtiennent pas souvent; ils obtiennent 1¾ au premier voyage, et 1½ au second voyage s'ils ont de la chance, puis 1¾. En automne, lorsque la moisson commence à entrer, les taux montent parfois à 2½ et même jusqu'à 3¼, mais ces taux sont des taux pour l'entreposage d'hiver. Le grain est pris à Midland et à Port McNicol ou à d'autres endroits jusqu'à ce que le négociant dispose de son chargement et l'expédie en Europe. Bien peu de grain a été expédié l'an dernier par bateau; tout est allé par voie ferrée de Fort-William à l'Est, jusqu'à St. John, Boston ou New-York. Une bonne quantité fut expédiée l'année précédente, parce que la récolte de cette année-là était moite et humide, fut tard livrée des champs et n'arriva pas à

Fort-William à temps pour profiter des taux du transport par les lacs, ce qui obligea le producteur à défrayer un transport supplémentaire par voie ferrée. L'an dernier, la moisson a été très belle; aucune interruption ne s'est produite, et le chemin de fer a fourni tous les wagons requis. Aucun expéditeur ne fut obligé de garder son grain, aussi le grain est-il arrivé en abondance à Fort-William. L'état financier du pays était difficile, l'automne dernier, et les expéditeurs purent seulement se procurer le crédit ordinaire; mais le crédit ordinaire ne suffisait pas à une livraison extraordinaire, et ils durent expédier le plus promptement possible, et le propriétaire de navires obtint un taux plus élevé.

M. MACLEAN, député.—Le cultivateur dit que c'est la pire année qu'il ait traversée.

M. RICHARDSON.—Le cultivateur n'avait pas raison de se plaindre.

M. MACLEAN.—Mais il s'est plaint.

M. RICHARDSON.—Vous ne pouvez pas empêcher le cultivateur de se plaindre. Regardez, son grain n'était presque rien qu'un échantillon de n° 1 et de n° 2 du Nord. Qu'était-il l'année précédente? Il avait souffert de la gelée; c'étaient des n^{os} 2, 3, 4, 5 et 6, et même du rejeté.

M. NESBIT, député.—Il récrimine contre le taux qu'il a obtenu pour son échantillon n° 1 et n° 2 du Nord.

M. RICHARDSON.—Cette année-là a cependant donné une merveilleuse qualité de grain; si le cultivateur a récolté du mauvais grain, c'est de sa faute.

Sénateur WATSON.—Il s'est plaint des taux inférieurs qu'il a eus pour son blé de bonne qualité.

M. RICHARDSON.—Il a eu le prix du marché. Ce n'est pas lui qui a fait les prix; ce n'est pas nous qui les avons faits; c'est le Seigneur qui les a faits.

M. NESBITT, député.—Les cultivateurs de l'Ouest prétendent que c'est vous, les propriétaires de navires, qui êtes responsables.

M. ARMSTRONG (président).—Ce fut l'un des forts arguments qui furent apportés dans la discussion au Parlement, à savoir que les propriétaires de navires exercent une forte influence sur les taux et sur les prix des marchés de l'Ouest.

M. RICHARDSON.—Celui qui a formulé cette plainte ne savait pas de quoi il parlait. Il arrive parfois que les taux du transport par les lacs deviennent un facteur dans l'établissement des prix; quelquefois ce sont les taux du transport océanique. J'ai vu le taux du transport, à Montréal, à 96 cents pour 8 boisseaux, et à ce taux le navire se chargeait de mettre le grain en place et d'en faire la livraison en Europe. D'autre part, j'ai vu le taux à 3 $\frac{1}{4}$ par boisseau, à partir de Montréal. J'ai expédié du grain à New-York parce que j'ai pu obtenir le transport presque pour rien, et j'ai payé une guinée par 1,000 quarts.

M. KING.—Une réduction réalisée dans le transport des lacs peut être absorbée par les taux océaniques.

M. RICHARDSON.—Il est rare de voir à la fois des taux bas sur les lacs correspondre à des taux bas sur l'océan. Il se produira, dans quelques années d'ici, un état de choses qui nous fera mettre tous nos efforts à maintenir notre grain dans nos propres routes. Le canal Erié sera parachevé en 1916. Le canal Erié réduira tellement les taux de Buffalo à New-York que nos propres navires auront beaucoup de mal à subsister.

M. MACLEAN, député.—Ce sera un cadeau du ciel pour le cultivateur de l'Ouest.

M. RICHARDSON.—Le Gouvernement actuel fait creuser le canal Welland. Cette entreprise ne se terminera pas de sitôt, mais, quand elle sera achevée, elle deviendra un facteur dans la restauration de l'équilibre du commerce; elle ne fera pas que restaurer cet équilibre, mais nous procurera un léger avantage sur la route de l'Erié.

Sénateur TALBOT.—Quelle sera la profondeur du canal Erié lorsque le creusage sera terminé—douze pieds?

M. RICHARDSON.—Il pourra donner passage à des charges de 60,000 boisseaux. Ce canal Erié n'a pas été, en premier lieu, construit pour le transport de notre blé, ni même pour le transport du blé des Etats de l'Ouest. Il a été construit pour le transport des matériaux bruts aux villes manufacturières de l'Est de New-York, le ciment, le bois de charpente, la pierre, etc. C'est pourquoi il est assez probable que ce canal obtienne les transports montants aussi bien que les transports descendants, mais il est difficile de prédire quel sera l'effet de ces opérations. Et c'est à cause de cela que je recommande de ne pas toucher au présent; laissez les choses en leur état. Notre association s'est constituée pour la protection de nos navires, non pas pour la surveillance des taux de transport. Je n'ai entendu, à aucune réunion de notre association, de discussion sur les taux de transport.

M. KING.—Depuis 1907.

M. AMES, député.—En quoi estimez-vous que l'élargissement et le creusage du canal Welland doivent amoindrir l'effet de l'élargissement du canal Erié?

M. RICHARDSON.—Le taux de transport de Fort-William à Port-Colborne est aujourd'hui de $1\frac{1}{2}$, alors que le taux de Port-Colborne à Montréal est de $3\frac{1}{4}$. Le voyage de Port-Colborne à Kingston dure un jour—ce qui fait 24 heures en comptant le retour. Si vous obtenez $1\frac{1}{2}$ cent du boisseau pour le transport de Fort-William à Port-Colborne pour, disons, un voyage de dix jours, c'est-à-dire chargement à Fort-William et déchargement à Port-Colborne et retour, il faut ajouter deux jours pour le voyage à Kingston par le canal élargi de Welland, et $\frac{1}{2}$ de cent au taux. Le navire tirera le même profit d'un voyage de douze jours en augmentant sa cargaison de $\frac{1}{2}$. Le taux de Kingston à Montréal serait de $1\frac{3}{8}$ cent. Je ne crois pas que le canal de la Baie Georgienne, ni le chemin de fer, ni rien autre ne fasse jamais de concurrence à cette route-là.

M. ARMSTRONG (président).—Cette route ferait-elle de la concurrence à la voie d'Ogdensburg à New-York?

M. RICHARDSON.—Il serait difficile à un gros navire d'arriver à Ogdensburg. Mais la chose se peut.

Sénateur WATSON.—Avec l'aide du canal de la Baie Georgienne, nous allons faire disparaître les Américains.

M. RICHARDSON.—Je n'en suis pas sur le canal de la Baie Georgienne.

Sénateur KERR.—Supposons que le blé passe à Oswego.

M. RICHARDSON.—Pourquoi passerait-il par Oswego, quand il peut passer par Buffalo? Oswego est de 40 milles plus rapproché de New-York que Buffalo, par le canal. Pourquoi un navire ferait-il 120 milles afin d'en épargner 40 en passant par le canal? Cela semble ridicule. Je ne crois pas que l'on ait jamais parlé de cela.

M. MACLEAN.—Considérez-vous comme essentiel au commerce du grain la spéculation ou le jeu?

M. RICHARDSON.—Il n'y a aucun jeu dans le commerce de grain.

M. MACLEAN, député.—J'ai entendu dire, il y a quelques semaines—au fait, c'est le *Globe*, de Toronto, qui l'a déclaré—que la spéculation et le jeu sont des facteurs ab-

solument essentiels pour faire la provision des aliments du monde. N'est-ce pas votre avis ? Vous avez parlé des choses à venir, et vous avez escompté l'avenir, et vos opérations reposaient plus ou moins sur l'avenir en tenant compte de ce que serait probablement le marché de grain. Croyez-vous que cela soit essentiel ?

M. RICHARDSON.—Vous ne pouvez rien faire là où ne germe pas un ferment de chance qui puisse produire des fruits.

M. MACLEAN, député.—Je ne nie pas cela.

M. HENDERSON.—Il n'y a pas plus de spéculation dans l'industrie du grain que dans beaucoup d'autres. Vous pouvez vous protéger contre tous les risques et vous pouvez spéculer si vous le voulez. Vous pouvez dire : "Je puis obtenir des taux plus bas le mois prochain. Je ne m'engagerai pas avec M. Henderson, mais je vais attendre une chance dans l'établissement du taux du transport, et je vais courir la chance dans les taux océaniques. Les transports maritimes ne sont guère considérables et ne sont pas beaucoup pris pour le mois prochain"—De cette façon, l'on court évidemment des chances.

M. MACLEAN, député.—Le cultivateur s'en ressent-il ?

M. RICHARDSON.—Pas du tout. Je suis propriétaire du grain. Je le paie de mon argent, et j'emploie mon intelligence et mes efforts à lui faire produire des bénéfices. J'achète ce grain à marché ouvert, le marché change d'heure en heure, il monte et descend huit fois. J'achète le grain et je le vends. Je ne l'achète pas souvent à moins de savoir que je puis le vendre. Il m'est souvent arrivé d'acheter, de revendre et de tout bâcler en cinq minutes. Vous ne pouvez empêcher cela. Si vous assujettissez cette association maritime à la Commission des chemins de fer, vous allez faire immédiatement tomber une taxe sur la population de ce pays et gêner les affaires. Rien n'est plus sûr au monde. La grande majorité de la population ne comprend pas grand'chose au commerce et à l'expédition du grain ; elle n'en connaît pas beaucoup plus que j'en connais sur la construction d'une locomotive.

M. ARMSTRONG (président).—Ne pourriez-vous pas dire la même chose du transport par voie ferrée ?

M. RICHARDSON.—Il n'y a pas de vent, ni de tempête, ni rien de semblable qui puisse arrêter ou gêner ce genre de transport. Les chemins de fer connaissent le coût du transport des marchandises, et ils marchent douze mois par année.

Sénateur WATSON.—Mais, ils sont exposés aux affouillements.

M. RICHARDSON.—Très peu. Ces accidents se représentent par fraction décimale ; mais vous ne pouvez pas calculer les conséquences d'une tempête comme celle du 9 novembre dernier, qui a été une catastrophe. Cette tempête a donné lieu à une augmentation des taux. Le nombre des navires devient insuffisant. Les navires engloutis dans le lac Huron ne pouvaient plus servir au transport.

Sénateur WATSON.—Les taux étaient plus élevés avant la tempête.

M. RICHARDSON.—Je cherchais à faire baisser les taux et j'y avais réussi, et dès le commencement de la tempête, nous nous sommes précipités pour expédier ; et il n'y avait pas assez de vaisseaux pour faire le service. Nous avons simplement lutté à qui mieux mieux pour faire le transport.

Sénateur WATSON.—A quelle date eut lieu cette tempête ?

M. RICHARDSON.—Le 9 novembre.

UN MEMBRE.—A quelle date avez-vous fait des expéditions après cette date ?

M. RICHARDSON.—Nous avons fait des expéditions de Fort-William, le 15 ou le 16 décembre, il y a un an; mais notre police d'assurance régulière expire le 5 décembre. Cependant nous avons obtenu une extension de cinq ou dix jours en payant une prime supplémentaire.

Sénateur WATSON.—Quel était le taux à Montréal ?

M. RICHARDSON.—5½. Il n'a pas beaucoup dépassé 6½ durant cette saison. Les taux n'ont pas été élevés l'automne dernier.

M. ARMSTRONG (président).—Quelle objection avez-vous à déposer vos taux à la Commission des chemins de fer ?

M. RICHARDSON.—Cela ruinerait notre industrie.

M. ARMSTRONG (président).—De quelle façon ?

M. RICHARDSON.—Je ne pourrais rien faire. Nos opérations doivent se faire promptement, autrement, n'importe qui nous couperait l'herbe sous le pied, en réduisant le taux; et les taux se réduiraient tellement que tout bénéfice deviendrait impossible.

M. NESBITT, député.—Du point de vue des négociants en grain, vous estimez que la fixation d'un tarif tendrait à faire élever les taux ?

M. RICHARDSON.—Oui.

M. ARMSTRONG (président).—De quelle façon ?

M. RICHARDSON.—Supprimez la concurrence et vous ne pourrez pas fixer de taux pour ces vaisseaux.

Sénateur THOMPSON.—Si l'on fixait un taux maximum, et un taux mobile, de sorte que vous ne puissiez descendre au-dessous d'un certain taux, ni monter au-dessus d'un certain taux, comment ce système fonctionnerait-il ?

M. RICHARDSON.—A quoi vous servirait-il de fixer un taux maximum élevé ? Vous voyez que je suis assez large. Je suis venu ici l'an dernier, à l'automne, et j'ai demandé au Gouvernement de permettre aux vaisseaux américains d'entrer à Fort-William, parce que je savais—ce que mes confrères de l'association ignoraient—que l'emménagement était insuffisant à Fort-William, et que nous allions être obligés de forcer les lois de cabotage, et je l'ai fait. Lorsque le Gouvernement connut la situation, l'association m'appuya, et, dans l'intérêt du pays, abandonna les bénéfices qu'elle aurait réalisés.

M. KING.—La Marine Association est irrévocablement opposée au maintien des lois de cabotage. Nous en avons souffert, et nous avons enduré du mieux que nous avons pu.

M. RICHARDSON.—N'avez-vous pas essayé de la combattre ?

M. KING.—Non.

M. MACLEAN, député.—Nous avons été prévenus que l'augmentation annuelle des dépenses nationales pour l'amélioration des ports, des rivières et des canaux ne servaient qu'aux expéditeurs et aux propriétaires de navires, et que le pays n'en profitait en aucune façon.

M. RICHARDSON.—Mais, vous en avez bien le bénéfice.

M. MACLEAN, député.—Les taux s'élèvent apparemment.

M. RICHARDSON.—Non. Lorsque j'étais jeune homme, j'ai payé 25c du boisseau sur du maïs transporté par le canal Welland. Plus tard, le canal a été creusé, et les

taux sont immédiatement tombés de 25c à 4, 5, 6 et 7 cents. Le pays a profité de cette réduction. Vous avez là et alors réalisé une économie, puisque le pays s'est fait rembourser une économie formant le quadruple de ses dépenses, et le canal Welland va vous faire réaliser une autre économie. Il fera rembourser tout l'argent qui y a été dépensé. A cet égard, l'entreprise a été une bonne affaire.

M. MACLEAN, député.—J'espère que tel sera le résultat.

Sénateur YOUNG (président).—Que dites-vous au sujet des chargements en colis?

M. RICHARDSON.—Vous allez gêner considérablement l'industrie de l'expédition en colis. Une grande quantité de l'expédition en colis se fait précisément à la clôture de la saison. Vous pouvez effectuer ce transport par un bateau irrégulier ou de toute autre façon.

Sénateur WATSON.—La Commission a le contrôle des taux de transport des vaisseaux qui sont la propriété des chemins de fer.

M. RICHARDSON.—Elle a ce contrôle dans une grande mesure; mais allez-vous me dire que vous ne pouvez faire d'expéditions de Kingston à Fort-William sur un navire m'appartenant? Je suis propriétaire de navire et je suis propriétaire de colis.

Sénateur WATSON.—Ce cas ne relève pas de la Commission.

M. RICHARDSON.—Septembre et octobre sont deux gros mois dans l'industrie de la mise en conserve, et les boîtes de conserve ne sont pas prêtes à être expédiées avant le 1er novembre. Si je pouvais envoyer un bateau à Pictou, je sauverais beaucoup d'argent; mais je ne le puis pas. La marchandise doit venir d'abord de Kingston à Pictou pour être embarquée à cet endroit. Prenez, par exemple, Fort-Stanley où je livre du grain destiné à St-Thomas. Fort-Stanley est plus rapproché de l'Ouest que Port-Colborne. Je ne puis pas envoyer un navire à Fort-Stanley et y décharger une cargaison, comme à Port-Colborne. Il me faut ici encourir plus de frais. C'est un port de peu de profondeur et pourvu d'élévateurs inférieurs; et il nous faut tenir compte de ces conditions. L'état d'un port a son influence sur les taux. Prenez encore un navire venant à Port-Colborne, passant à Buffalo et dans l'Erié et faisant son charbon dans son trajet. L'établissement des taux se ressent avantageusement de la possibilité qu'ont les navires de se procurer un chargement de retour.

Sénateur WATSON.—Quelle cause attribuez-vous à l'arrêt du trafic qui s'est produit l'automne dernier à Montréal?

M. RICHARDSON.—La cause de cet arrêt se rattachait à quelque condition du marché.

Sénateur WATSON.—On y faisait servir les élévateurs à l'emmagasinage?

M. RICHARDSON.—On vend aussi vite qu'il est possible.

Sénateur WATSON.—Qu'est-ce qui fait défaut dans l'expédition océanique?

M. RICHARDSON.—Des vaisseaux de transport à un taux convenable.

M. MACLEAN, député.—Ne serait-il pas bon de retarder le transport jusqu'à ce que vous obteniez un abaissement de taux?

M. RICHARDSON.—J'ai toujours cru qu'un homme qui vend immédiatement sa marchandise, qui met de l'argent dans sa poche et paie ses dettes, est dans une meilleure posture que celui qui attend son argent en mai et paie de l'intérêt.

M. MACLEAN, député.—Cela surcharge les compagnies de transport.

M. RICHARDSON.—Le grain de l'Argentine arrive en Europe vers le 1er mars. Chacun cherche un marché pour y acheter à meilleures conditions, lorsque la récolte de

L'Argentine commence à partir; de sorte que si vous gardez votre grain, vous pouvez le garder à perte. La récolte de l'Argentine a été mauvaise, cette année, presque nulle; mais si elle avait été bonne, je ne crains pas de le dire, tous ceux qui ont gardé du blé jusqu'en mai auraient perdu de l'argent.

SÉNATEUR WATSON.—Le spéculateur et le négociant en grain ne font-ils pas suffisamment baisser les prix du marché pour donner lieu à une compensation ?

M. RICHARDSON.—Non.

M. MACLEAN, député.—En ce cas, nous serions peut-être obligés de toujours vendre notre grain, sous une pression quelconque, et nous aurions besoin de grandes facilités de transport.

M. RICHARDSON.—Malheureusement, notre grain ne mûrit pas tous les mois, mais s'expédie plutôt en septembre, octobre et novembre; si vous le mettez en entrepôt, il vous coûtera de l'assurance et des intérêts, et vous y perdrez encore quelque chose.

M. ARMSTRONG (président).—Vous paraissez vous objecter à l'établissement d'une restriction à l'égard de toute espèce de colis et de toute autre sorte de transport ?

M. RICHARDSON.—Oui.

M. ARMSTRONG (président).—Vous n'admettez aucune règle, même si vous deviez accepter des produits en colis à transporter à différents ports? A cet égard, nous viennent de sérieuses objections de la part de membres de l'association. Vous croyez qu'il ne devrait y avoir aucune restriction ?

M. RICHARDSON.—Je crois que l'établissement d'une restriction serait préjudiciable au pays.

M. MACLEAN, (député).—Le comité n'est-il pas d'avis que nous devrions entendre les personnes qui se plaignent des propriétaires de navires, et ensuite entendre la réponse de ces propriétaires ?

M. RICHARDSON.—J'aimerais entendre ces plaintes. Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. MACLEAN, (député).—Les meuniers ont quelque chose à dire, et je voudrais que la Commission de la Saskatchewan comparût. Je lui fais publiquement l'invitation de venir ici et de prouver les déclarations que les meuniers ont été les victimes de passe-droit, que les propriétaires de vaisseaux de cette province leur ont imposé des taux injustes; et, après avoir entendu la charge, je voudrais entendre la réponse des propriétaires de navires. S'il existe un moyen d'atteindre ces meuniers pour leur faire formuler leurs accusations, je crois que nous devrions les entendre avant d'ajourner.

M. EMMERSON, député.—Je désire poser une question à M. Richardson. Vous estimez que le moins les législateurs se mettent le nez dans ces questions, le mieux ça vaut pour le pays ?

M. RICHARDSON.—Absolument.

M. MACLEAN, député.—M. Emmerson dit que nous nous mettons le nez dans des questions qui ne nous regardent pas.

M. KING.—Je désire attirer votre attention sur un point. Lorsque l'on a fait allusion à la résolution du Board of Trade de Montréal, il me semble qu'on l'a mentionnée comme étant favorable aux propositions formulées devant le comité; je suis maintenant d'avis que cette résolution est en plein accord avec les allégations des représentants de la Dominion Marine Association. Je cite ce Board comme étant une des grandes organisations commerciales, appuyant notre manière de voir.

Sénateur YOUNG (président).—Les délégués qui n'ont pas été entendus aujourd'hui, désirent-ils faire quelques déclarations? Leur cause a-t-elle été pleinement exposée?

M. WRIGHT.—Oui, je le crois.

M. KING.—Nous voudrions réserver pour plus tard ce que nous pouvons avoir encore à dire, jusqu'à ce que les représentants d'autres intérêts aient été entendus à l'appui des propositions formulées au comité, pourvu que nous ayons le loisir de leur répondre.

M. MACLEAN, député.—Quels sont ceux qui font des accusations contre les négociants en grain. J'ai mentionné le cas de la Commission des Grains. Dois-je comprendre que les meuniers, comme corps, aient formulé des accusations contre eux?

Sénateur YOUNG, (président).—Nous ne le savons pas.

M. KING.—Si des accusations doivent être portées, elles devraient être formulées d'avance, pour que nous ayons le loisir d'y répondre.

Le Comité s'ajourne au mardi, 26 mai, à 11 heures.

OTTAWA, mardi, 26 mai, 1914.

Le comité institué pour étudier le bill (B2). "Loi refondant et amendant la Loi des chemins de fer", s'est réunie à 11 heures aujourd'hui.

M. ARMSTRONG (président).—Le comité doit se rappeler que M. C.-B. Watts s'est présenté devant nous et nous a priés de le recevoir aujourd'hui. Il est censé représenter la cité de Toronto, et il vous envoie le télégramme suivant :

TORONTO, Ont., 26 mai 1914.

M. J. E. ARMSTRONG, député,
Ottawa, Ont.

Regrette avoir à rencontrer les commissaires des grains mardi et les représentants des propriétaires de navires, le 28.

C.-B. WATTS.

Il serait désirable d'avoir quelque moyen de forcer ces messieurs à comparaître, lorsqu'ils nous mettent dans une pareille situation. J'ai reçu de M. Geary, de Toronto, la communication suivante:

TORONTO, 21 mai 1914.

M. J.-E. ARMSTRONG, député.
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,

J'ai l'honneur de vous remercier de votre lettre du 19. Je ferai tout mon possible pour être présent, et saurai gré à votre secrétaire de m'informer de l'heure et du lieu de la réunion.

Je sais que les représentants de la cité de Winnipeg désirent être entendus, et j'espère que vous les avez prévenus. Diverses municipalité de l'ouest ont précédemment fait des représentations au Ministre de même que l'Union des municipalités canadiennes, la cité de Montréal, la cité de Windsor, je pense aussi la cité de London, et probablement d'autres dont le nom m'échappe.

Votre tout dévoué,
W. R. GEARY.

J'ai reçu un télégramme de M. McKenzie, de la Canadian Grain Growers. Il a été décidé de communiquer avec ces messieurs et de les recevoir mardi prochain, si possible. Voici le télégramme de M. McKenzie:

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA, ONT.

Lettre reçue: peut être à Ottawa le 2 juin, ainsi que vous le demandez. Télégraphiez si gouvernement doit payer mes frais.

R. McKENZIE.

Sénateur LOUGHEED.—Il sera absolument impossible de terminer la besogne de ce comité durant la présente session, et c'est à savoir si nous devons poursuivre notre enquête. D'ici à la fin de la session, le sénat sera débordé. Il semble que la prorogation devrait avoir lieu jeudi de la semaine prochaine. C'est ce qui a été entendu, si je ne me trompe, à la Chambre des Communes.

Sénateur YOUNG (président)—J'ai reçu de Regina le télégramme suivant :

Sénateur YOUNG,
Sénat.

Reçu dépêche. Hon. George Dangley, ministre des affaires municipales et membre de la commission des marchés de grain créée récemment, sera à Ottawa à la fin de la semaine prochaine, les 29 et 30 mai, et sera prêt à comparaître devant votre comité.

W. R. MOTHERWELL.

M. KING.—Cette question m'a fort intéressé; j'étais présent à la dernière séance du comité, comme représentant de la Dominion Marine Association, et j'aimerais à ce que fut confirmée, ou rectifiée si elle est erronée, mon impression qu'aujourd'hui doivent être entendus les partisans de la législation dont il s'agit, et qu'alors le comité ajournerait pour permettre aux représentants de la Marine Association de formuler les autres objections qu'ils croiraient devoir soulever.

M. ARMSTRONG, député (président)—Cela a été fixé au jeudi de cette semaine. Les représentants de l'Association des Manufacturiers et les représentants de l'industrie de l'acier sont venus ici, et il a été décidé qu'ils seraient entendus jeudi prochain.

M. KING.—Il avait été entendu que les représentants de la Marine Association auraient la faculté d'assister aux dépositions, et d'y répondre ensuite.

M. ARMSTRONG, député (président)—Je suis responsable de l'introduction de cette clause dans le bill. Je regrette qu'il m'incombe d'étudier et de soumettre au comité les représentations qui ont été formulées à son égard; mais si le comité a l'obligeance de me prêter son attention, je vais lui donner les raisons qui m'ont fait introduire cette clause.

Sénateur POWER.—Je propose qu'après la séance de jeudi prochain, le comité s'ajourne sine die.

La proposition est adoptée.

M. ARMSTRONG, député (président).—J'ai par devers moi une communication de l'un des messieurs qui ont été entendus par le comité relativement aux taux de transport, lorsque le comité a demandé un état des taux dominants sur le blé. L'un des intéressés nous communique ces taux :

DOMINION MARINE ASSOCIATION.

KINGSTON, Ont., 23 mai 1914.

M. N. ROBIDOUX,
Greffier du Comité,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous remercier de votre lettre du 22. Dans l'intervalle, je vous envoie ci-inclus un mémoire sur les taux dominants du blé à partir de l'année 1905 inclusivement jusqu'à présent, tel que l'a demandé le comité conjoint chargé d'étudier la Loi des chemins de fer. Ce mémoire est en duplicata. Vous seriez bien aimable de le faire tenir au président du comité avant la séance de mardi.

J'espère être présent à la séance de mardi.

Votre tout dévoué,

FRANCIS KING.

TAUX DOMINANTS SUR LE BLÉ

	A l'ouverture.	Au milieu de l'été.	Novembre.
1905.	Blé	Blé.	Blé.
Taux, en haut du canal Welland	2	1 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
" à Montréal.....	6	5 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$
1906.			
Taux, en haut du canal Welland.....	2 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	2
" à Montréal.....	7	5 $\frac{1}{2}$	7
1907.			
Taux, en haut du canal Welland.....	2	1 $\frac{1}{2}$	2
" à Montréal.....	7	6 $\frac{1}{2}$	7
1908.			
Taux, en haut du canal Welland.....	2	1 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
" à Montréal.....	7	4 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$
1909.			
Taux, en haut du canal Welland.....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
" à Montréal.....	5 $\frac{1}{4}$	3	6 $\frac{1}{2}$
1910.		Aussi bas qu'en 1909, et même p. b. une car. a été t. à Montréal p. 2 $\frac{1}{2}$	
Taux, en haut du canal Welland.....	2		2
" à Montréal.....	5 $\frac{3}{4}$		5 $\frac{1}{2}$
1911.			
Taux, en haut du canal Welland.....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$	3
" à Montréal.....	5	3 $\frac{1}{4}$	7
1912.			
Taux, en haut du canal Welland.....	2	1 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$ à 3
" à Montréal.....	7	4 $\frac{1}{2}$	8
1913.			
Taux, en haut du canal Welland.....	2 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{3}{4}$	3
" à Montréal.....	6	4	6 $\frac{1}{2}$
1914.			
Taux, en haut du canal Welland.....	1 $\frac{3}{4}$		
" à Montréal.....	5 $\frac{1}{2}$		

M. ARMSTRONG, député (président).—J'ai reçu la communication suivante des membres de la Galerie de la Presse, pour faire réunir le comité dans la salle du Comité des chemins de fer:—

CHER MONSIEUR ARMSTRONG.—L'intérêt public devant profiter des rapports complets et détaillés des séances du comité spécial chargé d'étudier le bill des chemins de fer, les journalistes vous sauraient gré de prendre les dispositions nécessaires pour que les séances de votre comité, surtout lorsqu'il reçoit le témoignage de délégations, aient lieu dans la salle du Comité des chemins de fer des Communes. Sénateurs et députés s'en trouveraient mieux généralement. La chambre du Sénat est trop exigüe, et les journalistes s'y trouvent fort mal à l'aise. Nous avons la certitude que le Sénateur Young se rendra à cette suggestion.

Vos dévoués,

C. L. BISHOP,
FRED. LANDON,
PAUL BILKEY, (tant pour nous que pour nos confrères).

A M. J.-E. ARMSTRONG, député.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Nous nous occuperons de cela à la prochaine séance. J'ai reçu la lettre suivante de M. R. McKenzie, secrétaire de la Manitoba Grain Growers' Association:

WINNIPEG, MAN., 23 mai 1914.

M. J. E. ARMSTRONG,
Président du Comité des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR.—J'accuse réception de votre honorée du 20 courant, me pressant de comparaître devant un comité conjoint du Sénat et de la Chambre des Communes chargé d'étudier le projet de refonte de la loi des chemins de fer. Je n'ai pas reçu le télégramme que vous dites m'avoir expédié à la même date que votre lettre.

Je serais bien aise de pouvoir comparaître, au nom de la Manitoba Grain Growers' Association, devant le comité s'occupant de l'importante question de la refonte de la loi des chemins de fer, et tout particulièrement de l'article 358 du bill, sur lequel vous avez attiré mon attention. Il me semble que la Commission des chemins de fer ni aucun autre corps ne peut exercer de contrôle effectif sur les taux d'exportation que si ce corps peut aussi contrôler les taux de navires qui font partie de l'organisation de l'entier parcours de transport. Pour les chemins de fer, c'est une simple opération de tenue de livres que de répartir une perte soufferte sur un chemin de fer, et de la refaire sur le trajet par eau de l'entier parcours.

Télégraphiez-moi si mes frais de voyage seront payés si je comparais devant le comité.

Votre tout dévoué,

MCKENZIE,
Secrétaire.

M. ARMSTRONG, député (président).—J'ai reçu aussi une communication du Board of Trade, de Montréal, qui demande à être prévenu de la date à laquelle nous pourrions entendre ses représentants.

Sénateur WATSON.—Ne devait-il pas nous être adressées des représentations de Montréal et de Toronto?

M. ARMSTRONG, député (président).—Oui, mais nous ne les avons pas reçues. Au sujet de l'amendement que j'ai proposé à la clause 358 de ce bill, je désirerais lire des extraits de quelques-unes des nombreuses lettres que j'ai reçues demandant que cette législation soit accordée. Je demande donc qu'il me soit permis de soumettre au comité les extraits suivants :

Le premier est d'un manufacturier qui déclare :

Comme vous le savez peut-être, les manufacturiers situés comme nous le sommes sont victimes du plus criant passe-droit . . .

Sénateur POWER—Où est-il situé ?

M. ARMSTRONG, député (président)—A Sarnia, Ont.

Comme vous le savez peut-être, les manufacturiers situés comme nous le sommes sont victimes du plus criant passe-droit. A l'heure actuelle, les compagnies de navigation feront du transport de Montréal à la tête des lacs, à ce qu'on nous dit, aux mêmes taux que ceux que nous payons pour du transport de service à la tête des lacs. Nous tenons pour certain qu'il existe un taux de 10½ cents pour le transport de Cleveland à Fort-William, cependant que nous payons 16½ cents à partir de Sarnia. Voilà un cas qui illustre le passe-droit qui se pratique en vertu du système actuel. Ce passe-droit nous affecte en ce qu'il permet aux producteurs de mêmes articles que nous produisons, de Montréal ou de Hamilton, de nous faire de la concurrence sur un territoire qui, de par notre situation naturelle, devrait nous appartenir.

D'autre part, pour tout le transport expédié à l'Est, par chemin de fer, nous devons payer un taux beaucoup plus élevé sur ces lignes, et nous ne pouvons entrer en concurrence avec le manufacturier comme peut le faire une compagnie intermédiaire, à Montréal ou à Hamilton dans son propre district, puisque ce manufacturier peut expédier ses articles dans notre région au même taux que nous devons payer nous-mêmes.

M. ARMSTRONG, député (président)—J'ai aussi une lettre de la *Ontario and Western Co-Operative Fruit Company*, en date du 23 mars, qui se lit comme suit :—

“ C'est avec beaucoup de plaisir que nous apprenons que vous faites un vigoureux effort pour obtenir certains amendements ou certaines additions à la Loi des chemins de fer. Notre compagnie comprend cent cinquante producteurs de fruits pour le compte de qui nous avons manutentionné, la saison dernière, près de 350,000 paniers de fruits équivalant à environ 225 wagons, et à peu près la moitié de cette quantité a été expédiée par grande vitesse. Vous voyez par cela que la question comporte pour nous un intérêt vital. Nous avons saisi de la question les conseils du village de Grimsby et du township de Grimsby-Nord, qui ont adopté des résolutions appuyant la législation proposée. Je vous inclus des copies des résolutions telles qu'adoptées.

M. ARMSTRONG, député (président).—Les résolutions suivantes ont été adoptées par une compagnie de producteurs de fruits de l'Ouest d'Ontario, et donne de nouveaux exemples de la situation :—

“ A l'heure actuelle, la Commission des chemins de fer n'a aucun contrôle sur une compagnie de navigation qui n'est pas possédée, affrétée ou utilisée par une compagnie de chemin de fer relevant de la Commission. En d'autres termes, la compagnie Richelieu et Ontario, dans son service entre Queenstown, Niagara-on-the-Lake et Toronto, transporte une très grande quantité de fruits. A Niagara-on-the-Lake n'existe aucun aménagement, aucun abri quelconque pour la

réception des fruits sur les quais, et la pluie fait parfois subir des dommages aux fruits. Nous n'avons aucun moyen de forcer cette compagnie à établir des abris, parce qu'elle n'est pas possédée, affrétée ou employée par une compagnie de chemin de fer relevant de la Commission. La *Northern Navigation Company*, dont le *Huronic*, le *Hamonic* et le *Sarenic* font le service de Sarnia aux ports situés au haut du lac, refusant depuis deux ans d'accepter des fruits ou tout autre transport pour le Sault Sainte-Marie, sous prétexte qu'ils n'ont pas le temps d'en faire le déchargement à cet endroit; ce refus a fait perdre l'un de leurs meilleurs marchés aux expéditeurs de fruits et de légumes de l'ouest d'Ontario, qui avaient l'avantage d'y expédier leurs produits plus rapidement que par le trajet de chemin de fer. Ce marché est maintenant, presque entièrement accaparé par les producteurs de l'Etat de New-York. Voilà un autre exemple de l'impossibilité de remédier à un état de chose désavantageux, parce que la Commission des chemins de fer a dit:—

“Ces compagnies ne sont pas possédées, affrétées ou employées par des compagnies de chemin de fer relevant de la Commission pour le transport des marchandises et ne se trouvent pas, par conséquent, sous la juridiction de la Commission.”

M. ARMSTRONG, député (président).—Permettez-moi de lire maintenant un extrait ou deux d'une lettre du secrétaire de la *Fruit Growers' Association of Ontario*, comité du transport, à Forest, Ontario:—

“Quant aux expéditions par eau de l'année dernière, 52,053,913 tonnes de marchandises ont passé par les divers canaux. De cette quantité, 39,951,661 tonnes consistaient en produits des mines, 8,522,327 tonnes en produits de l'agriculture, et la plus grande quantité suivante fut celle des manufactures, 1,881,699 tonnes. Il est bon de noter que la moyenne des taux par tonne sur le transport canadien par eau, en 1912, a été de 91.04 cents, et, en 1913, de 99.37 cents. Durant ces deux mêmes années, le taux sur le transport américain a été de 56.62 et de 55.19 cents respectivement. Le taux du transport canadien, par tonne, a augmenté en 1913, alors que ceux du transport américain ont diminué.

M. ARMSTRONG, député (président).—Les intéressés dans la production des fruits de la Colombie-Britannique expriment leurs vues dans une lettre adressée à M. Robert T. Green, député, et dont voici la copie:

NAKUSP, C.-B., 6 avril 1914.

M. ROBT. F. GREEN, député,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Les producteurs de fruits de la Colombie-Britannique s'intéressent beaucoup au bill de la Chambre des Communes n° 82. C'est M. J. E. Armstrong, député de Lambton, qui presse l'adoption de ce bill, si je ne me trompe.

A la distance où je me trouve d'Ottawa, je ne puis me rendre compte des progrès que fait l'étude de ce bill; mais je croirais que nombre d'objections y seront faits. C'est pourquoi je vous prie d'appuyer ce bill, et au besoin d'assurer à M. Armstrong qu'il a le ferme appui des producteurs de fruits de la Colombie-Britannique, et que, comme membre de l'Association des Producteurs de Fruits de la Colombie-Britannique, je lui souhaite plein succès.

Si le bill n'est pas déjà adopté, je vous prie de faire tout votre possible pour qu'il le soit au cours de la session actuelle, attendu que cette adoption est de la plus grande importance pour les producteurs de fruits aussi bien que pour les commerçants dont les marchandises doivent être transportées par les lignes de transport ordinaires. Si vous en avez le loisir, informez-moi des progrès de la discussion, et dites-moi si le bill est adopté, ou s'il est mis de côté pour le moment; mais ayez la main à ce qu'il ne soit pas mis de côté.

Je vous serais obligé de recevoir un exemplaire de ce bill, s'il en est d'imprimé.

Je regrette de vous importuner si souvent, mais ce bill nous intéressant extrêmement, je crois de mon devoir d'aider à son adoption, si mes lettres ont quelque influence.

Je demeure, votre respectueux,

THOS. ABRIEL.

Vice-président de l'A.P.F., C.-B.

M. ARMSTRONG, député (président).—Les producteurs de légumes nous font aussi de fortes représentations, comme suit:

J'apprends par le journal de ce matin qu'une délégation d'une centaine d'intéressés de Leamington s'est présentée au gouvernement et lui a demandé un crédit considérable pour l'établissement d'un port. C'est le même cri que poussent tous les autres ports sur les lacs. A quoi cela servirait-il que le gouvernement dépense nos millions à ouvrir des ports pour les compagnies de transport qui veulent bien consentir à bénéficier des avantages de ces ports, sans compter les innombrables millions qui ont été largement dépensés par la population du Canada pour agrandir et creuser nos voies d'eau et rendre la navigation possible, si le peuple qui fournit l'argent nécessaire à ces améliorations n'a aucun pouvoir à exercer sur les compagnies de navigations?

Cela semble le comble de l'absurdité qu'on demande au comté de Lambton, qui est au centre de la navigation intérieure, d'envoyer toutes ses marchandises par voie ferrée jusqu'à Owen Sound et là, qu'elles soient embarquées sur les steamers de la compagnie Northern Navigation et transportées au Sault-Ste-Marie. Cela signifie qu'elles devraient rester quatre ou cinq jours en transit tandis que le délai serait à peine de vingt-quatre heures si on les chargeait à Sarnia.

Dans quel but le gouvernement dépenserait-il des milliers de dollars pour ouvrir un port à Leamington si cet endroit est similaire à Lambton en ce qui concerne le même marché? En ce moment, Lambton retire-t-il quelque avantage au point de vue d'affaires de sa situation géographique à la tête des lacs? Bien qu'on n'ait pas encore publié les taux de transport, on sait couramment qu'un expéditeur de Montréal ou de Toronto doit payer exclusivement le taux de transport par eau jusqu'à la tête des lacs et ce, au même taux que Lambton et plus que cela puisque tel est le fait qu'un expéditeur de Lambton, pour obtenir de l'espace sur un bateau, doit s'adresser à Toronto trois ou quatre jours avant la date de l'expédition. Il arrive souvent qu'on lui promet l'espace en question puis on le trompe.

On a traité cette question de raccordement avec le Sault à l'assemblée du comité exécutif du Board of Trade. Le représentant de la compagnie Northern Navigation, qui est aussi membre du conseil du Board of Trade, a expliqué la position de la compagnie. Il a déclaré énergiquement qu'en sa qualité de chef des opérations, il ne favorisait pas l'acceptation, par sa compagnie, des affaires du Sault.

Il est d'avis que les expéditeurs de Lambton sont tactuellement très favorisés sous le rapport des taux, qu'ils ont mauvaise grâce de suggérer la mise en vigueur de la législation projetée car ils auront tout à perdre. Telle est son opinion comme membre de l'exécutif.

D'un même trait il demanda en vertu de quel droit le gouvernement ou le peuple se mêlait de dicter à quelque compagnie de navigation que ce soit la manière de conduire ses affaires.

Permettez-moi d'affirmer que toutes les associations maritimes de la province, qui s'occupent de l'exportation des fruits et des légumes, sont d'accord pour appuyer la législation que vous projetez; je vous assure qu'elles apprécient l'excellent travail que je vous souhaite de mener promptement à bonne fin.

Au printemps dernier la compagnie Northern Navigation nous avertit qu'elle avait fortement haussé les taux de transport des légumes. Après un ou deux entretiens mouvementés avec ses directeurs et une énergique campagne de presse, nous en arrivâmes à une entente par laquelle seules les marchandises en paniers seraient atteintes par une certaine hausse déterminée. Nous demandâmes une réduction de taux sur certains produits tels que les pommes de terre expédiées par pleines charges de fourgon; mais on nous refusa.

Les compagnies de chemin de fer accordent ce qu'il est convenu d'appeler un taux d'accommodement lorsque les envois de certains produits sont considérables.

Notre comté devient rapidement un grand producteur de pommes de terre et exigera des taux beaucoup moins élevés que ceux qui subsistent aujourd'hui. Nous ne pouvons donc trop insister auprès de vous afin que vous obteniez ces avantages pour notre propre comté.

Par exemple, nous payons aujourd'hui pour le transport, par eau, des pommes de terre, au Sault-Sainte-Marie, soit 300 milles, 15 cents par 100 plus le mouillage aux deux extrémités, formant un total de 20 cents par 100. Même taux pour Port-Arthur, 600 milles de distance. Comparez ces chiffres avec ceux des taux de chemin de fer tels que nous les fournissent les expéditeurs du Nouveau-Brunswick.

Nouveau-Brunswick à Toronto, 900 milles, 22 cents par 100.

Nouveau-Brunswick à Sarnia, 1,075 milles, 26 cents par 100.

Nouveau-Brunswick à Port-Arthur, 1,450 milles, 36 cents par cent.

Ce taux de transport par la voie des lacs, est hors de proportion avec les services qu'ils rend, et tant que la commission des chemins de fer n'aura pas pris le plein contrôle de la situation, il nous sera impossible d'obtenir un taux plus favorable.

Nous pouvons dire que notre association est la plus importante société coopérative de la province; notre production excède, sans nul doute, celle de toute autre association qui s'occupe exclusivement de la production des légumes.

Proposé par Peter Gardiner, appuyé par W. J. Menzies—

Que nous le conseil du township de Sarnia, approuvons par les présentes la législation soumise dès maintenant à la chambre des Communes à Ottawa par J. E. Armstrong, député, dans le bill n° 85, ayant pour but l'adoption d'une loi amendant la Loi des chemins de fer. Nous croyons fermement que le dit amendement sera dans l'intérêt général du commerce.

JOHNSTON TAYLOR,

Reeve.

SARNIA, ONT., 20 mars 1914.

Proposé par A. J. Wellington, appuyé par Jared Moore:—

Que nous, l'Association coopérative des Producteurs de fruits de Lambton, dans le comté du même nom, au cours d'une assemblée, avons approuvé, par les présentes, la législation soumise dès maintenant à la chambre des Communes à Ottawa par J. E. Armstrong, député, à savoir le bill n° 85, ayant pour but l'adoption d'une loi amendant la Loi des chemins de fer.

Nous croyons de plus que cette législation est faite dans l'intérêt général de tous ceux qui ont à faire affaire avec les compagnies de transport; aussi nous, comme association coopérative comprenant plus de cent membres qui auront une quantité de produits capables de remplir plus de deux cents fourgons cette année, demandons que cette législation soit mise en vigueur le plus tôt possible.

(Signé) J. W. SMITH,

Président.

W. T. FERGUSON,

Secrétaire.

SARNIA, ONT., 21 mars 1914.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—J'ai ici un télégramme des producteurs de fruits de Lambton qui se lit comme suit:—

SARNIA, ONT., 25 mai 1914.

J. E. ARMSTRONG, député,
Ottawa, Ont.

Nous notons avec plaisir que votre comité se réunira demain afin d'étudier la nouvelle loi des chemins de fer; nous notons également que des représentants de la compagnie de navigation Intérieure ont vigoureusement protesté contre le fait de passer sous la juridiction de la Commission des chemins de fer alors que la dite compagnie tente d'imposer aux expéditeurs de certains produits des taux de transport, par eau ou par terre, 75 pour 100 plus élevés que la cote ordinaire exigée par mille sur chaque tonne pour les mêmes produits; ils protesteraient sans doute contre l'attaque de leurs taux exorbitants; mais au nom des exportateurs de London qui enverront cette année quatre ou cinq cents fourgons de ces produits, nous demandons que la nouvelle loi soit promptement mise en vigueur.

L'ASSOCIATION COOPERATIVE DES PRODUCTEURS DE FRUITS DE LAMBTON.

Par GEO. FRENCH, *Manager*.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Je vais vous lire maintenant le mémoire que j'ai préparé au sujet de l'amendement que je projette de la clause 358 de ce bill.

(Au cours de la lecture de ce mémoire, M. Fowler, député, entra dans la chambre et la discussion suivante s'engagea):

M. FOWLER, député.—Malheureusement je n'assistais pas à la dernière assemblée. Est-ce le jugement du comité que vous êtes à lire?

M. ARMSTRONG, député (président).—J'ai dit ce que c'était au comité avant de commencer.

M. FOWLER, député.—Est-ce la preuve?

M. ARMSTRONG, député (président).—C'est la preuve.

M. FOWLER, député.—N'êtes-vous pas censé être l'un des juges?

M. ARMSTRONG, député (président).—C'est bien cela.

M. FOWLER, député.—Je ne comprends pas bien la situation; elle est pour le moins anormale, voilà tout.

M. ARMSTRONG, député (président).—Je comprends parfaitement ce que vous demandez. J'ai expliqué au comité, avant de commencer cette lecture, que je me rendais responsable de la clause à insérer dans le bill. Je suis peiné de me voir placé dans une telle position. J'ai fait valoir auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux la nécessité de cette législation. J'ai soumis un bill au parlement incorporant cette législation et ai demandé au parlement de l'accepter. Je regrette beaucoup que cette mesure soit la première qu'il faille traiter de la sorte; mais comme nombre de personnes nous ont laissé savoir qu'elles s'objectaient à cette législation, plusieurs membres du comité ont insisté pour avoir quelques déclarations de ceux qui la supportaient, et c'est ainsi que j'ai préparé cette preuve à l'intention du comité. Je reconnais pleinement ma situation et suis peiné qu'on ait soumis cette législation à l'heure actuelle, mais la nécessité s'en faisait sentir car jeudi de cette semaine quatre ou cinq municipalités importantes s'opposent à la mesure. Ce matin M. King a demandé instamment qu'une preuve telle que celle-ci soit soumise au comité. Si le comité s'y objecte ou s'il trouve à redire sur l'attitude que j'ai prise, je serais heureux de le savoir.

M. FOWLER, député.—Je n'ai aucune objection. Je ne faisais qu'entrer et n'avais pas eu l'avantage de m'informer; je pensais que vous étiez à lire le jugement du comité.

Le sénateur WATSON.—Ce matin le comité n'avait rien autre chose à faire.

M. ARMSTRONG, député (président).—Il n'y avait rien autre chose devant le comité. On attendait M. Geary et plusieurs autres messieurs. Je serai très content de remettre le mémoire et de le faire imprimer.

Le sénateur WATSON.—Avez-vous quelque preuve que les compagnies de transport font plus d'argent qu'elles ne devraient en faire?

M. ARMSTRONG, député (président).—J'en ai. Si le comité le désire, je produirai cette preuve. Je vais continuer, aussi rapidement que possible, la lecture du mémoire. Si vous avez quelques objections à poser, M. Fowler, veuillez donc les poser de suite.

M. FOWLER, député.—Non, je n'ai rien à dire. Je lirai ce mémoire lorsqu'il sera imprimé.

M. ARMSTRONG, député (président) lut alors le mémoire suivant:—

FUSION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER, CLAUSE 358.

J'assume la pleine et entière responsabilité pour avoir inséré la clause 358 dans la loi des chemins de fer. Au commencement de cette session, j'insistai auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux sur l'importance de placer les navires de nos eaux intérieures sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Je crois que le peuple en général aura tout à bénéficier d'une telle législation. Aussi, après avoir, dans trois occasions, pendant la session actuelle, écouté, à la Chambre des communes, un débat qui dura longtemps sur la question du transport des marchandises sur nos grands lacs, je décidai de soumettre le bill au parlement. L'amendement que j'ai ajouté à la clause pourvoit seulement au contrôle, par le bureau des commissaires des Chemins de fer, de tous les navires mouillant dans nos ports, les obligeant à soumettre à la Commission leurs tableaux de tarifs et de péage.

Mon but, en demandant cela, est d'obtenir des données exactes qui aideront la commission actuelle lorsqu'elle enquêtera sur les taux de fret océaniques. En faisant cette requête aux paquebots océaniques, je ne vois pas en quoi nous nous ingérons dans le trafic de même nature; mais, il importe, en ce moment, que nous soyons au fait des ententes conclues par les compagnies intéressées qui viennent dans nos ports. On m'a aussi représenté que les compagnies océaniques faisaient une distinction entre les ports canadiens. Cette clause pourvoit de plus à ce que tous les bateaux naviguant dans nos eaux intérieures, portant des marchandises ou des passagers d'un port ou endroit du Canada à un port ou endroit hors du Canada, soient sous la juridiction de la Commission des Chemins de fer.

Depuis plusieurs années, on me dit que les expéditeurs importants payent des impôts très minimes pour le transport de leurs marchandises dans nos eaux intérieures, que les compagnies maritimes n'y réalisent qu'un profit infime, quand, d'autre part, dans bien des cas, on exige des taux excessifs des petits expéditeurs pour le transport de produits identiques. Je suis convaincu que cette discussion dans les taux de transport du fret dans nos eaux intérieures existe au détriment du producteur, du petit manufacturier, de l'expéditeur et du consommateur.

Cette clause a pour but d'essayer d'amener une solution quelconque, en vertu de laquelle le petit expéditeur, soit manufacturier ou producteur, sera traité avec équité, et je ne connais pas d'autre moyen de régler le conflit qu'en faisant contrôler les différends par la Commission des chemins de fer.

Je possède des lettres de manufacturiers et de producteurs qui se plaignent des taux excessifs qu'on leur charge; la pénurie de règlements en ce qui concerne les ports d'escale, est cause que des navires marchands n'arrêtent point pour quelques fourgons de produits manufacturés, de foin, de fruits ou de légumes, que ces produits demeurent sur les quais à leur détriment et à celui du producteur pendant plusieurs jours sinon des semaines comme cela s'est vu.

Il est vrai que les compagnies de transport font les déclarations suivantes et je sais qu'en certains cas elles ont raison: Que bien souvent les quais appartiennent soit aux compagnies de chemin de fer soit à l'initiative privée, et qu'elles préfèrent imposer des taux excessifs et perdre le commerce plutôt que d'être contraintes aux frais onéreux d'escale. Qu'on doit prendre en considération les arrimeurs et les aides nécessaires aux différents centres d'expédition. Telles sont les matières qui tomberaient sous la juridiction de la Commission des chemins de fer et qu'elle serait appelée à régler convenablement. Les dépenses encourues par l'expéditeur sont parfois très élevées et, en ce moment, il n'y a personne qui puisse le secourir en remédiant à cet état de choses.

Les compagnies peuvent, à leur choix, faire escale ou non; le même embarras existe pour les marchandises qui viennent de la tête des lacs et nuit particulièrement aux colis de tous genres, soit pour aller, soit pour venir.

Je crois bien faire en mettant au dossier un court mémoire ayant trait aux caboteurs américains et à la manière dont on les régleme:—

LOIS AMERICAINES.

Le congrès américain, par acte en date du 10 février 1886, tel qu'amendé par l'acte en date du 17 février 1898 pourvoit à ce qui suit:—

“ Tout navire étranger portant des passagers d'un port ou d'un endroit à un autre des Etats-Unis, soit directement ou par un port étranger, est passible d'une amende de \$200 pour chaque passager ainsi transporté et mis à terre.”

La s. 26 de l'acte en date du 17 février 1898 pourvoit de plus à ce qui suit:—

“ Sera passible d'amende tout navire autre qu'un navire américain qui transportera des marchandises d'un port des Etats-Unis dans un autre port du même pays, soit directement ou par un port étranger, ou pour toute partie du voyage.”

“ On ne devra pas interpréter cette section dans le sens de prohiber à tout navire étranger le passage d'un port des Etats-Unis dans un autre du même pays: Pourvu qu'aucune marchandise étrangère autre que celle importée sur le dit navire d'un port étranger quelconque et n'ayant pas été déchargée, soit transportée d'un port ou endroit des Etats-Unis dans un autre.”

LOIS CANADIENNES.

La Législature canadienne par l'acte, 2 E. VII, c. 7, s. 3 (1902) et maintenant section 955 du chapitre 113 des Statuts refondus, 1906, décrète ce qui suit:—

“ Il ne peut être transporté de marchandises ni de passagers par eau, d'un port du Canada à un autre, que sur des navires britanniques.

“ Si des marchandises ou des passagers sont transportés, ainsi qu'il est dit plus haut, en contravention à la présente Partie, le capitaine du navire ou bâtiment qui fait ce transport, encourt une amende de quatre cents dollars; et toutes marchandises ainsi transportées sont confisquées comme si elles étaient de contrebande.

“ Le navire ou bâtiment peut être détenu par le percepteur des douanes, au port ou lieu dans lequel sont amenés les marchandises ou les passagers, jusqu'à ce que l'amende ait été payée ou que le paiement en ait été garanti par cautionnement à sa satisfaction, et jusqu'à ce que les marchandises lui aient été livrées, desquelles il est disposé comme de marchandises confisquées suivant les dispositions de la loi des douanes.”

REGLEMENTS DU CABOTAGE RELATIVEMENT AUX NAVIRES ETRANGERS.

Tous navires étrangers faisant le commerce sur les côtes et pénétrant dans les ports du Canada, venant de la mer ou des eaux intérieures, sont gouvernés par les règles suivantes:—

Section 1. Les navires étrangers pourront transporter une cargaison ou des passagers d'un port étranger et les décharger ou les débarquer à deux ports canadiens ou plus, recevant leur acquit à chacun de ces ports successivement jusqu'à ce que toute la cargaison soit déchargée et tous les passagers débarqués.

Sec. 2. Les navires étrangers pourront prendre une cargaison ou des passagers de deux ports canadiens ou plus et les transporter à un port étranger, en s'acquittant à chaque port successivement, mais ne recevant un acquit final pour ce port étranger qu'au dernier port canadien dans lequel ils entreront dans leur voyage.

Sec. 3. Il ne sera pas permis aux navires étrangers de prendre du fret ou des passagers à un port canadien et de le décharger ou de les débarquer à un autre port canadien et le capitaine ou propriétaire du navire en contravention sera passible d'une amende de \$400 pour chaque infraction, et le navire pourra être détenu jusqu'au paiement de l'amende.

Sec. 4. Les navires étrangers transportant une cargaison ou des passagers d'un port étranger peuvent, après chargement, recevoir acquit pour un port canadien dans le but de prendre une cargaison pour un port étranger et recevoir acquit de port en port, pour compléter leur cargaison, prenant acquit final tel que ci-haut.

Sec. 5. Les navires étrangers pourront remorquer d'autres navires ou choses d'un port étranger à un port canadien, mais s'ils abandonnent un navire ou se séparent de l'objet remorqué dans les eaux canadiennes, il ne leur sera pas permis de reprendre ce navire ou objet à la remorque pour le transporter à un endroit plus éloigné dans les eaux canadiennes.

Sec. 6. Les navires étrangers pourront remorquer d'autres navires ou choses d'un port canadien à un port étranger, mais après s'être séparés de ces navires ou objets, ou d'aucun d'eux, dans les eaux canadiennes, ils ne pourront les reprendre en remorque pour les transporter à un endroit plus éloigné dans les eaux canadiennes; mais cette règle et la précédente ne s'appliqueront pas à une séparation accidentelle causée par la rupture du câble de remorque ou autre dommage temporaire.

Sec. 7. Les navires étrangers auront droit aux privilèges ci-dessus, pourvu qu'ils se conforment rigoureusement aux dispositions de l'Acte des Douanes, 1883, concernant la déclaration à l'entrée et à la sortie des ports canadiens, par le capitaine de ces navires.

Sec. 8. Dans le cas où des navires apportent une cargaison ou des passagers d'un port étranger à plusieurs ports canadiens, les capitaines de ces navires devront faire un rapport complet du contenu entier au premier port d'entrée et y distinguer les objets qui doivent y être déchargés, et les ports auxquels tous les autres objets doivent être déchargés. Ce rapport doit être fait en double, avec une copie additionnelle pour chaque port successif où il doit être déchargé des marchandises; et le percepteur ou autre officier autorisé des douanes devra marquer chaque item dans ce rapport du numéro de la déclara-

tion, s'il en a été fait une, et au cas d'un objet déchargé et placé dans l'entrepôt de tolérance sans déclaration, il devra être marqué de la lettre "L" dans le dit rapport; des copies en double devront être déposées au dit premier port d'entrée, et les autres devront être portées avec le navire, et une en devra être déposée à chaque autre port d'entrée.

Sec. 9. Abrogée.

Sec. 10. Pour toute contravention aux présents règlements, le capitaine ou le propriétaire du navire sera passible d'une amende de \$400 ou de toute autre amende ou pénalité prescrite par le dit acte, selon le cas, et le navire pourra être détenu jusqu'à ce que l'amende ou la pénalité soit payée.

Le sénateur WATSON.—N'a-t-on pas le contrôle des taux, aux Etats-Unis ? On n'en dit absolument rien.

M. ARMSTRONG, député, (président).—On n'a pas le contrôle des taux dans les eaux intérieures. J'essaye de démontrer seulement que les lois de navigation au Canada et celles des douanes, en ce qui a trait à nos navires naviguant ou faisant le commerce le long de nos côtes, procurent une protection absolue contre tout navire étranger pour ce qui est de ce travail; et en ne mentionnant que cela, je tiens à démontrer le fait que nous protégeons notre exportation.

Le sénateur WATSON.—Les américains exercent-ils la même protection de leurs navires ?

M. ARMSTRONG, député, (président).—Oui, à peu près.

Le sénateur WATSON.—C'est une question de contrôle des taux.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Je n'ai fait que démontrer qu'ils ont le contrôle absolu de notre commerce le long de la côte. Maintenant, j'aimerais à citer des extraits du rapport de la Commission des Marchés à grains de la province de la Saskatchewan pour 1914 et si vous me permettez d'inclure ces extraits, je n'en parlerai pas davantage au comité. La commission s'est appuyée sur de très fortes déclarations, et je crois que c'est agir sagement que de nous procurer toutes les informations que nous pouvons avoir sur le sujet.

Ce sont probablement les expéditeurs de grains dans le Nord-Ouest qui protestent le plus énergiquement contre l'état actuel des choses.

La Commission Royale mentionnée fût nommée par le province "afin d'examiner les voies et moyens d'améliorer la situation du grain de la Saskatchewan sur les marchés européens".

Cette commission rapporte que l'on impose sur la grain du Canada, pour le transporter à Liverpool, un taux de fret plus élevé que celui dont on taxe le blé de toute autre contrée du monde; que de plus, il n'y a eu pratiquement, aucun changement, depuis 1909, dans ce coût de transport et la vente à commission d'un wagon de blé de Fort-William à Port-Arthur. (M. Anderson a dit, qu'en 1913, le taux avait augmenté de 20 pour 100).

La Commission ajoute :—

Si Winnipeg et Fort-William étaient le marché le plus éloigné pour notre blé, il ne serait pas nécessaire de poursuivre l'enquête à l'est de ces points. Bien entendu, on dispose admirablement d'une bonne part de notre blé à Winnipeg, mais il n'en est pas ainsi de la majeure partie. De plus, on fixe d'après le prix reçu pour le blé destiné aux endroits les plus éloignés, le prix qu'on exigera pour le reste pendant la saison où le marché est le plus achalandé. Donc, plus que tout autre, le fermier est intéressé à connaître quelles sont les relations entre le marché de Winnipeg et les marchés importants de l'Europe, car, d'une part, le prix reçu par le fermier dépendra du coût de transport et autres liens connexes entre ces marchés.

(Extraits du rapport de la Commission des marchés à grains).

ARTICLE VI.

PRIX DE MARCHÉ ET D'IMPORTATION DU BLÉ DE LA SASKATCHEWAN.

Afin de démontrer, sous une forme complète et aussi clairement que possible les formalités qu'ont à accomplir les différents intéressés en ce qui concerne l'exportation du blé de la Saskatchewan en Grande Bretagne, on a préparé un tableau qu'on trouvera plus bas, énumérant ces formalités et les taux exigés en 1913 pour leur accomplissement. Afin d'établir une comparaison, on trouvera également l'énumération des taux imposés pour l'accomplissement de ces formalités en 1909.

Les formalités énumérées sont celles qu'on dut accomplir, pour l'expédition de 1,000 boisseaux de blé n° 3 du Nord, ce blé ayant été retiré de l'entrepôt d'une campagne de la Saskatchewan, envoyé à Winnipeg, là échantillonné et étalonné par le gouvernement, vendu à commission à un exportateur, envoyé à l'entrepôt de Fort-William, passé à l'inspection dans un navire des lacs avant la clôture de la navigation, transporté à un port de la Baie Georgienne ou du lac Erié, déchargé au moyen d'un transbordeur dans un fourgon, envoyé à Montréal, déchargé du fourgon dans un entrepôt de transfert, chargé enfin sur un steamer et transporté à Liverpool ou à Londres. On a choisi cette manière de procéder et cette route parce qu'on a fait passer plus de grains de cette méthode que par toute autre et qu'on en a exporté une plus grande quantité par cette route que par toute autre route canadienne. On verra un peu plus tard quels sont les taux exigés sur les autres routes par lesquelles de grandes quantités de blé sont expédiées.

On peut grouper naturellement ces taux sous deux chefs:

1. Taux payés directement par le fermier ou l'expéditeur sur le grain consigné.
2. Taux payés directement par l'acheteur du grain consigné, mais indirectement par le fermier et l'expéditeur, parce que ces taux sont déduits du prix réalisé sur le grain.

Le propriétaire d'un élévateur de campagne—

Pour recevoir, peser, monter, nettoyer (quand c'est possible) déverser, assurer contre le feu, entreposer pour les premiers quinze jours et charger dans un fourgon (Pour entreposage subséquent et assurance s'il y en a, trois quarts de cent par boisseau par mois. Sans changement).	\$ 17 50	\$ 17 50
--	----------	----------

La compagnie de chemin de fer—

Pour transporter d'un point d'expédition de la Saskatchewan à Fort-William, soit une distance de 641 à 1,086 milles, \$96 à \$144 par 1,000 boisseaux, à une moyenne, disons de...	120 00	120 00
Pour transporter d'un port de la Baie Georgienne ou de Port-Colborne à Montréal...	42 50	42 50

(Ceci est un taux de cinq pour 100, mais il comprend les droits d'entreposage à l'une ou à l'autre extrémité du trajet; on a déduit trois quarts de cent pour ces formalités).

Le gouvernement du Canada—

Pour échantillonner et inspecter à Winnipeg, cinquante cents par fourgon; pour peser à Fort-William, trente cents par fourgon; pour inspecter la cargaison hors de Fort-William, cinquante cents par 1,000 boisseaux; pour peser la cargaison hors de Fort-William, trente cents par 1,000 boisseaux....	1 60	1 60
--	------	------

Le marchand à commission—

Pour vendre le blé à la Bourse des Grains de Winnipeg, un cent par boisseau	10 00	10 00
--	-------	-------

L'exportateur—

Pas possible de déterminer exactement, disons (Voir chapitre sur l'exportation).	10 00	5 00
---	-------	------

Le propriétaire de l'élevateur terminus—

Pour recevoir, monter, nettoyer, déverser, assurer contre le feu et entreposer pendant les premiers quinze jours	7 50	7 50
--	------	------

La banque—

Intérêt et échange sur valeurs avancées pour reconnaître la traite de l'exportateur sur le marchand à commission; intérêt sur disons \$700 pour un mois	3 50	3 80
Echange sur disons \$700	90	1 75
Intérêt sur valeurs fournies à l'exportateur pour financer l'exportation du blé, \$1,000 disons pour deux mois	10 00	10 85

La compagnie de navigation des lacs—

Pour transporter le blé de Fort-William ou de Port-Arthur aux ports de la baie Georgienne ou à Port-Colborne (d'après la charte d'octobre ou novembre)	10 00	20 00
--	-------	-------

La compagnie de l'élevateur transfert—

Pour le montage du blé du navire dans les fourgons aux ports de la baie Georgienne ou du lac Erié et pour quinze ou vingt jours d'entreposage libre du grain exporté	2 50	2 50
Pour le transfert du blé, du fourgon dans le paquebot océanique à Montréal et vingt jours d'entreposage libre	9 00	9 00

La compagnie de paquebots océaniques—

Pour transporter le blé de Montréal à Liverpool, Londres ou Glasgow	40 00	75 00
(Sur la base de novembre 1912, taux de fret; les taux pendant les mois de mai, juin, juillet et août 1913, étaient plus élevés.)		

Assurance maritime—

Assurance pour la traversée des Grands Lacs; chiffre moyen (sur les bateaux de première et de deuxième classes) pour les envois, de septembre à novembre, aux ports des lacs situés plus bas, 7 pour 100 sur \$800	5 60	5 60
Assurance pendant la traversée de l'Atlantique (première moitié de novembre, taux de Montréal) 4 pour 100 sur \$1,000	4 00	4 00

Dépenses diverses—

Assurance contre le feu pendant l'entreposage transfert de l'est, transfert des valeurs monétaires de l'Europe au Canada, débours se rattachant à divers documents, certificats, etc., disons	10 00	10 00
Total	\$304 60	\$346 60

On se rappellera que ces impôts sont ceux que l'on prélève sur le blé exporté par l'une des routes les plus directes et les plus en usage et avec le moins de délai. On expédie directement plus de blé, sans le garder en transit pour un temps quelconque à quelque endroit que ce soit, qu'on en garde en magasin pendant de longues périodes de temps en route. Cet état de choses provient du fait qu'on exige et qu'on retient des taux plus élevés en automne pour le transport sur les lacs et l'océan et de la baisse du prix que les importateurs sont consentants à payer pour notre blé livré durant les derniers mois de l'année.

Le prix plus élevé que pourraient obtenir les importateurs pour les dernières livraisons ferait-il plus que compenser les frais d'entreposage, d'intérêt et d'assurance qui s'ajouteraient mois par mois au prix du blé une fois qu'il aura été placé en entrepôt public à grains, est le point que, par la nature des choses on ne peut élucider.

On se pose également la question de savoir si l'on pourrait obtenir de l'argent qui permettrait de garder en entrepôt public pendant l'hiver, un plus fort pourcentage de notre blé que nous vendrions ensuite en Europe au printemps.

On a fait le calcul de l'envoi imaginaire de mille boisseaux de blé par une route très en vogue, dans le but de compter les frais divers que ce blé encourt avant d'atteindre les marchés les plus reculés. Afin de corroborer en général le total des frais cités plus haut, et afin d'établir une comparaison avec les frais encourus par notre grain lorsqu'on l'exporte par les Etats-Unis, il sera intéressant de lire le relevé suivant dressé par l'un des principaux exportateurs. Nous remarquons d'abord (automne 1912) que le coût de transport par les lacs du blé de Fort-William à un marché étranger tel qu'Anvers, Rotterdam ou Londres se rapproche sensiblement de ce qui suit:—

Montage à Fort-William et frais	\$ 83 par boisseau.
Fret sur le lac, Fort-William à Buffalo, moyenne pour la saison	1 50
Assurance Maritime	40
Par voie de chemin de fer, Buffalo à New-York y compris l'entreposage à Buffalo	6 00
Entreposage et débarquement à New-York	1 00
A la commisison riveraine pour la remise du grain et des documents	25
Assurance sur mer	35
Moyenne des taux de caboteur l'automne dernier	10 50
Total	\$20 83

Outre cela, il y a encore certains item incidents tels que l'intérêt sur l'argent investi dans ce grain à dater du paiement versé à Fort-William jusqu'à son embarquement sur le steamer océanique, et qu'on peut tirer une traite contre les connaissements maritimes. Il y a aussi les item de moindre importance de l'échange entre l'ouest et l'est. De Winnipeg à New-York tout ceci se chiffre, en automne, approximativement à un huitième d'un cent plus cher sur l'échange, et à un quart d'un cent de plus sur l'intérêt. Si nous ajoutons un profit d'exportation de un cent par boisseau, nous trouvons que le coût total est à peu près de vingt-deux cents et demi entre Fort-William et les marchés étrangers.

Cet automne, 1912, les taux de fret ont été particulièrement élevés, beaucoup plus élevés que tous ceux des derniers vingt ans et, j'oserais dire, beaucoup plus élevés qu'ils le seront l'été prochain. Par exemple, durant l'automne de 1911, nous remarquons que le taux, pour un caboteur ordinaire faisant le service des grands ports comme ceux de New-York ou Philadelphie aux grands ports étrangers, est approximativement de six cents et demi alors que l'automne dernier il était de dix cents et demi.

Si nous remontons encore plus loin en arrière, nous trouvons que durant une série de plusieurs années, le taux étalon était d'à peu près quatre cents et demi par boisseau.

D'après nous, jusqu'à ce que le canal Welland ait été creusé à sa plus grande profondeur, le taux étalon du transport océanique ne dépassera guère cinq cents par boisseaux. Nous croyons fermement que l'amélioration du canal Welland est d'un intérêt capital aux fermiers de l'ouest canadien. Par cette amélioration nous sommes certain que le grain pourra être expédié durant la majeure partie de la saison navigable, via Montréal, à quelque chose près du coût suivant:

Entreposage et débours à Fort-William	\$ 83
Frais de transport, sur les lacs, par les grands paquebots, disons de Ogdensburg pour transbordement à Montréal	1 50
Assurance Maritime, Fort-William à Montréal	60
Transport sur la rivière Ogdensburg à Montréal, y compris l'entreposage	1 75
Frais de port à Montréal	30
Assurance océanique	50
A la commission riveraine pour expédition et remise de documents	25
Transport sur l'océan aux principaux ports étrangers	5 00
Total	\$10 73

Si nous ajoutons l'intérêt et l'échange, disons un demi cent, ainsi que le profit d'exportation de un cent, nous trouvons un coût total, de Fort-William aux marchés étrangers, de douze cents et quart alors que, l'automne dernier, le coût moyen était de vingt-deux cents et demi.

Dans notre opinion, les conditions du fret océanique étant devenues de nouveau normales, et avec les améliorations du canal Erié, le creusage plus avant du canal Welland et un taux normal de fret sur les lacs, le coût de transport, pour atteindre le marché étranger, ne sera pas hors de proportion.

Des négociants canadiens nous communiquent l'état suivant du coût actuel de l'exportation du grain au printemps de 1913, via Montréal:—

Coût *via* les Grands Lacs, la rivière St.-Laurent et Montréal:—

Frais à Fort-William	\$ 1.00
Fret sur les lacs, Fort-William à Montréal	7.25
Assurance sur les lacs . . . . .	.35
Courtier de Montréal . . . . .	.25
Transport sur l'océan, Montréal en Europe	9.75
Assurance pour la traversée de l'océan . . . . .	.25
Total	\$18.85

Les mêmes négociants évaluent comme suit le coût d'exportation, via New-York, à la même époque:—

A Fort-William.....	\$ 1.00
Transport sur les lacs	2.25
Assurance sur les lacs .....	.22
Trajet de Buffalo (voie ferrée) ..	5.50
Commissionnaire à New-York .....	.90
Courtiers et pesage	25
Assurance pour la traversée de l'océan ..	9.00
Total	\$19.32

ARTICLE XI.

Taux de fret sur les lacs.

On divise en trois catégories les taux de fret sur les lacs du grain canadien expédié de Fort-William ou de Port-Arthur. Ce sont:—

- (a) Le taux direct, par voie d'eau jusqu'à Montréal;
- (b) Le taux des ports situés en haut des lacs tels que Fort-William, Port-Arthur ou Duluth aux ports situés plus bas tels que Tiffin, sur la baie Georgienne; Goderich et Port-McNicoll, sur le lac Huron, Port-Colborne et Buffalo, sur le lac Ontario;

(c) Le taux des ports des lacs Erié ou Ontario à Montréal.

Ces taux avec ceux des chemins de fer pour la distance des ports situés dans les lacs du sud à ceux de Montréal et Etats-Unis, sur l'Atlantique, comprennent toute la situation du transport des marchandises sur les lacs.

Il n'y a pas de doute que le moyen le moins coûteux de transporter le blé de Fort-William à Montréal, serait le trajet ininterrompu, toute la cargaison reposant sur un seul navire. C'est l'effort vers lequel doivent tendre ceux qui veulent développer et contrôler les voies maritimes intérieures du Canada et leur commerce. Cela peut être accompli au moins de deux manières.

Moyenne des taux de transport du blé sur les lacs, de Fort-William ou de Port-Arthur à Montréal, pour chaque mois de la saison de navigation pendant les années écoulées de 1909 à 1912 inclusivement.

	Cents par boisseau de blé.			
	1909.	1910.	1911.	1912.
Avril.....		5.400	5.062	
Mai.....	4.825	5.462	4.750	6.022
Juin.....	3.977	4.026	3.812	5.178
Juillet.....	3.100	3.171	3.187	4.750
Août.....	4.000	2.190	4.250	4.750
Septembre.....	4.670	3.750	4.625	5.125
Octobre.....	6.080	4.791	5.520	6.666
Novembre.....	5.103	4.611	6.041	7.333
Décembre.....	3.666			

MOYENNES ANNUELLES (de la même source.)

	Cents par boisseau.			
	1909.	1910.	1911.	1912.
Blé.....	4·930	4·164	4·993	5·932
Avoine.....	2·781	3·142	2·520	4·015
Orge.....	5·750	3·500	2·416	3·625

Le ministère du Commerce donnent les taux qui suivent comme étant ceux ayant prévalu en 1910 et 1911 :—

1910.—“Le taux qui d’abord de six cents par boisseau de blé pour les premiers voyages; pour les seconds, il monta rapidement à cinq cents par boisseau. De bonne heure en juin, il tomba à quatre cents par boisseau et en resta là jusqu’au commencement de juillet, alors qu’il imposa trois cents par boisseau de blé. C’était le taux le plus bas de la saison. Au mois d’août, le taux monta à trois cents et demi. Au commencement de septembre, il atteignit quatre cents; plus tard, cinq cents. Pendant les mois d’octobre et de novembre, il y eut fluctuation entre six cents et sept cents et demi; enfin, au commencement de novembre, le taux atteignit le maximum de la saison, soit huit cents.”

1911.—“Le taux commença à cinq cents et quart par boisseau de blé. En mai, il baissa à quatre cents et quart le boisseau. Vers le milieu de septembre, il monta à quatre cents et quart. En octobre et novembre, il atteignit six cents et demi par boisseau.”

Le département des Chemins de fer et Canaux fournit, comme suit, le taux de Fort-William à Montréal, durant l’année 1912 :—

Mois.	Cents par boisseau.	Cents par tonne au mille.
Mai.....	5·444	·147
Juin.....	4·433	·120
Juillet.....	5·203	·141
Août.....	5·227	·141
Septembre.....	5·439	·214
Octobre.....	6·149	·184
Novembre.....	7·129	·193

Les voies, par les Grands lacs et celles des chemins de fer, jouissent d’un autre avantage qui est l’accès à l’entreposage le moins dispendieux au Canada. Durant les mois de septembre, octobre et novembre, le commerce d’exportation se fait, en grande partie, le mois suivant, quel qu’il soit. Les affaires subséquentes se font pour la plupart en vue de la livraison de mai ou juin. Aussi, l’exportateur doit faire en sorte d’acquiescer une quantité de grains le plus tard possible en automne et l’enterposer jusqu’au printemps suivant. Ci-suivent les taux exigés par boisseau pour l’entreposage d’hiver aux principaux endroits où l’on peut trouver un espace très grand :

Courte période pour l'hiver.

Dans les entrepôts de la campagne de l'ouest, 1-40 de cent par jour équivaut à $4\frac{1}{2}$ cents pour l'hiver.

Dans les entrepôts terminus de Fort-William ou de Port-Arthur, 1-30 de cent par jour équivaut à 6 cents pour l'hiver.

A Goderich ou dans d'autres entrepôts du lac Huron ou de la baie Georgienne, $\frac{1}{8}$ de cent pour 15 jours; 1 cent pour l'hiver jusqu'au 1er mai.

Port-McNicoll, $\frac{1}{8}$ de cent pour 15 jours; $1\frac{1}{2}$ cent pour entreposage d'hiver.

Port-Colborne, $\frac{1}{8}$ de cent pour 15 jours; $1\frac{1}{2}$ cent pour entreposage d'hiver.

Montréal, $\frac{1}{4}$ cent pour 10 jours; $1\frac{1}{2}$ cent pour entreposage d'hiver.

On voudra bien remarquer:—

1.—Que les frais d'entreposage de l'ouest sont trois ou quatre fois plus élevés que ceux de l'est.

2.—Que dans certains entrepôts de la baie Georgienne, au moins, on obtient l'entreposage d'hiver pour un demi-cent de moins cher que partout ailleurs dans l'est.

En plus de la modicité dans le prix de l'entreposage, on devrait également noter qu'on peut obtenir, aux ports de la baie Georgienne et du lac Huron, un espace pouvant contenir plusieurs millions de boisseaux de plus que dans les principaux ports situés sur la voie exclusivement maritime. Ainsi la route par eau et voie ferrée offre des avantages à l'expéditeur désireux d'obtenir un entreposage d'hiver, avantages qui ne sauraient apparaître immédiatement dans une comparaison de taux entre cette route et la route exclusivement maritime, mais qui équivalent à un cent et cinq sixièmes. Donc les deux routes canadiennes peuvent être considérées à peu près égales l'une et l'autre.

LA ROUTE VIA BUFFALO ET LES PORTS DES ETATS-UNIS SUR L'ATLANTIQUE EN TRANSIT.

Il est regrettable que, possédant une voie d'eau aussi belle que le Saint-Laurent, nous soyons forcés d'exporter le grain canadien par d'autres routes que celle qui nous appartient. Il y a, cependant, une légère compensation dans le fait qu'une quantité considérable de grain des Etats-Unis est exportée par nos ports canadiens, principalement Montréal. Le relevé suivant est la preuve de ce que nous avançons:—

Quantité de blé des Etats-Unis exportés des ports canadiens pendant les années:—

	Boisseaux.
1909	23,487,488
1910	27,129,471
1911	24,192,228
1912	55,507,853

Quantité de blé des Etats-Unis exportés des ports canadiens pendant les années:—

	Boisseaux.
1908	10,908,194
1909	12,761,605
1910	3,884,202
1911	1,623,172
1912	7,335,494

Presque toutes ces exportations étaient de Montréal.

On a fait remarquer qu'un pourcentage, qui va sans cesse en augmentant, de nos envois de grains de Fort-William et de Port-Arthur, et qui sélevait, en 1912, à quarante-deux pour cent, est dirigé sur Buffalo ou autres ports lacustres des Etats-Unis pour

exportation, en transit par les ports des Etats-Unis sur l'Atlantique. Cet état de choses existe en dépit des frais suivants prélevés sur le blé exporté par Buffalo:—

Frais de transport, sur les lacs, Fort-William à Buffalo, disons.	2 cents
Transport par voie ferrée à New-York ou à Boston y compris un demi-cent par boisseau de frais d'entreposage à Buffalo et débarquement à New-York.	5½ cents.
(On porte ce taux à six cents à la clôture de la navigation à Montréal.)	
Entreposage, pesage, etc., à New-York.	¾ cents.
	8½ cents.

A comparer avec:—

De Fort-William à Montréal, par eau, y compris tous les frais de port à Montréal et vingt jours d'entreposage libre.	6¾ cents.
De Fort-William à Montréal, par les lacs et la voie ferrée, y compris tous les frais de port à Montréal et cinquante jours additionnels d'entreposage libre.	7 cents.

On notera qu'en dépit de la distance beaucoup plus considérable des ports d'amont des lacs et qu'en dépit du fait que Buffalo est situé à l'est de Cleveland (source de la cargaison de retour) les taux de transport par les lacs à Buffalo sont, généralement, moins élevés que ceux qu'on exige pour le transport par les ports canadiens situés sur la baie Georgienne et le lac Huron. La Commission croit que la cause principale de cette distinction réside dans le fait que les envois des ports d'amont canadiens aux ports d'aval canadiens appartiennent au commerce canadien et sont comme tel régis par les lois du gouvernement du Canada en ce qui concerne le service littoral, lois valables seulement pour les navires de marque anglaise. Quelles que soient les causes l'alternative suivante demeure: ou bien le taux le plus bas pour le plus long trajet à Buffalo ne paye pas (dans lequel cas les navires américains accepteraient rarement ce commerce alors qu'à présent ils le contrôlent en grande partie) ou bien le taux le plus élevé pour le trajet le plus court est désordonnément rémunérateur aux propriétaires de navires canadiens qui peuvent seulement prélever les frais supplémentaires pour la raison bien simple qu'ils sont protégés contre la concurrence extérieure par les lois du littoral.

On trouvera dans les quatre faits suivants l'explication de l'augmentation des envois à Buffalo en dépit des frais plus élevés exigés sur les paquebots passant par les voies d'eau américaines:—

1. Les ports de New-York, Baltimore, etc., sont libres douze mois par année quand le port de Montréal n'est ouvert que sept mois; c'est vers ces ports des Etats-Unis qu'on envoie, pour l'exporter, le grain expédié à Buffalo;

2. Les taux d'assurance maritime et, par conséquent, les taux de transport maritime en partie, sont beaucoup plus bas des ports Atlantiques des Etats-Unis que de Montréal;

3. A cause du taux plus élevé de l'assurance et le port étant moins grand, on est moins certain d'obtenir de l'espace à Montréal lorsqu'on en a besoin immédiatement que dans les ports atlantiques des Etats-Unis;

4. On peut se servir et des navires canadiens, et des navires américains pour expédier une cargaison à Buffalo ou dans les ports des Etats-Unis, tandis qu'on ne peut se servir que de navires canadiens pour faire de l'expédition dans les ports canadiens, et, parce que le commerce ne peut s'effectuer que pendant une saison limitée, la quantité de marchandises excède souvent l'espace que peuvent fournir les navires en disponibilité.

Les trois premières raisons concernent plus particulièrement le transport sur l'Océan que le transport par les lacs; aussi nous les étudierons plus en détail, en temps et lieu.

En ce qui concerne la quatrième raison, on notera que les lois du littoral édictées par le ministère des Douanes protègent les compagnies de transport par les lacs canadiens. Ces compagnies devraient donner le service qu'on attend d'elles en leur fournissant cette protection, ou bien, en ce qui concerne le Canada, on devrait permettre à tous ceux qui viennent ici et qui le demandent, de faire le transport sur les lacs. Ce qu'on requiert des compagnies canadiennes de transport sur les lacs c'est de pourvoir un nombre adéquat de navires à la quantité de grain canadien à transporter des ports d'amont aux ports d'aval des lacs du Canada, ou à Montréal, à un taux raisonnable.

Il est plus important pour le Canada de faire de la voie du St-Laurent l'artère principale par lequel s'en iront les exportations de grains du Canada, et qu'on transporte le grain de l'Ouest à des taux raisonnables sur les lacs et le Haut St-Laurent, plutôt que de laisser construire, sur les grands lacs, une marine marchande canadienne qui n'aura ni responsabilité ni lois. Le gouvernement canadien peut chercher un service adéquat à un taux raisonnable d'une ou plusieurs manières. Il peut :

1. Tenter de conclure un pacte avec le gouvernement des États-Unis par lequel, au lieu de l'entente enfantine actuelle qui permet aux compagnies de transport de chaque pays de prélever des droits plus élevés sur le commerce domestique que sur le commerce international, tous les ports des Grands lacs seront ouverts aux navires des deux pays pour tous les genres de commerce. Ceci élargirait la concurrence dans les lacs et serait tout à l'avantage des ports d'aval canadiens et du fermier de l'Ouest,

ou

2. Dans le cas où l'on ne concluerait point un tel pacte, permettre aux navires américains de faire le commerce de transport dans les ports des lacs canadiens et cela dans l'intérêt de la route du St-Laurent et du fermier de l'Ouest; ou

3. Fonder sur les Grands lacs, un service de navires marchands exploité par l'État, service qui verrait à fournir des transports canadiens en nombre suffisant pour le commerce canadien, et maintenir les taux de fret à un niveau raisonnable; ou

4. Fixer certains taux maximums pour le transport du grain entre les ports canadiens, avec l'entente que si le tonnage canadien ne peut suffire, on pourra utiliser un tonnage étranger admis au préalable.

Comme on l'a déjà fait remarquer. Une très grande partie de notre grain parvient au marché par le port de New-York. On le transporte, par bateau, jusqu'à Buffalo, puis par chemin de fer jusqu'à New-York où, pour plusieurs motifs, on trouve très facilement un marché européen. Le coût actuel de transport de notre blé, de Buffalo à New-York, est de cinq cents et demi par boisseau en été et de six cents en hiver, avec frais additionnels de trois quarts de cent, dans le port de New-York, pour le débarquement et le pesage. Les années dernières, on faisait ce service pour le taux bien bas de deux cents et demi; on passait par le canal Erié et l'on se servait de petits bateaux portant à peu près huit mille boisseaux. Dans le commerce, on est venu d'appeler cette quantité un voyage de grain. Ce canal est tombé en désuétude et l'on en construit un autre. Ce dernier est l'un des travaux les plus considérables qu'on ait jamais entrepris en ce genre, et l'on dit qu'il est le second en ligne de compte avec le canal de Panama. Nombre de compagnies font en moment construire des navires qu'elles espèrent mettre en circulation aussitôt l'ouverture du canal Erié. Quelques-uns des constructeurs de ces navires ont informé la Commission qu'après avoir étudié la question avec les ingénieurs et autres, on pourra mettre le blé de Buffalo à bord des paquebots dans le port de New-York au coût de un cent par boisseau. Ils espèrent pouvoir entreprendre un commerce avec cargaisons de retour et faire le transport des colis et autre fret dans toute la région des Grands lacs. Ils scrutent le projet à fond et au point de vue d'affaires, et quelques-uns des directeurs de ces compagnies sont actuellement en Europe, étudiant là-bas des situations semblables, dans le but d'obtenir et de manœuvrer le fret destiné à l'Ouest.

L'un des exportateurs les plus importants de grain canadien, un homme qui, en ce moment, fait construire ces bateaux, disait récemment qu'il n'avait aucun doute qu'aussitôt que le canal Erié serait en pleine opération, on transporterait le grain canadien, de Buffalo à New-York, et durant la période de navigation, moyennant un taux n'excédant pas deux cents par boisseau. Le taux actuel, ainsi que nous l'avons déjà dit, varie de cinq cents et demi à six cents par boisseau.

On trouvera ci-après, ce que coûte par jour le service sur les lacs d'un caboteur de 10,000 tonneaux transportant à peu près 300,000 boisseaux de blé. C'est le président d'une compagnie de marine marchande sur les lacs, demeurant à Duluth, et le capitaine d'un grand caboteur canadien qui fournissent ces chiffres. Il y a peu de différence dans le coût d'opérations des bateaux canadiens et américains, les salaires étant un peu plus bas sur les premiers.

Salaires.....	\$ 55 00
Charbon.....	100 00
Provisions.....	10 00
Remorquage.....	10 00
Huile et graisse.....	15 00
Assurance.....	50 00
Total.....	\$240 00

Les recettes de cette classe de bâtiments qui portent pleine cargaison de grain entre les ports d'aval et d'amont des lacs seraient de \$4,500 par voyage à un cent et demi par boisseau. Un bateau, pour aller seulement, prend sept jours; aller et retour, quinze jours. Les grands navires reviennent généralement chargés de charbon pour le transport duquel on paye trente cents par tonne, soit \$3,000 pour une cargaison de 10,000 tonnes.

Si les chiffres cités plus haut sont approximativement corrects et qu'on puisse conduire le trafic de manière qu'un bateau puisse avoir des cargaisons entières de grain pendant toute la saison, entre les lacs d'aval et d'amont, le commerce serait des plus profitables à un cent et demi du boisseau. Au contraire, si l'on doit réduire le trafic à huit voyages au lieu de quinze, que le bateau doit faire, le taux de transport sera nécessairement plus élevé. Si l'on veut tirer avantage de la plus belle des voies d'eau intérieure que les gouvernements canadien et américain ont améliorée au coût de \$300,000,000, on devra pouvoir expédier le grain durant la saison entière de façon que les taux soient réduits et maintenus au minimum.

On devra faire en sorte, dans l'intérêt du trafic, de charger les bateaux le plus rapidement possible, et si l'on doit dépenser à peu près \$250 par jour, que ce soit pour transporter le grain et non pour le maintenir inerte dans les ports.

L'information reçue par la commission démontre qu'avec les mêmes manières de procéder, on peut transporter le grain à aussi bon compte que le minerai, c'est-à-dire à vingt-cinq cents net par tonne.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Poursuivit alors la lecture de son mémoire;

Les propriétaires de bâtiments sont venus ici afin de protester contre cette législation. Ils prétendent que le parlement ne devrait pas les circonvenir avec des restrictions de tout genre, qu'on devrait les laisser libres de charger les taux de fret ou de passagers qu'ils jugent à propos de charger; qu'ils devraient avoir seuls le contrôle du temps ou des places d'arrêt, qu'ils devraient pouvoir régler les ententes de taux ou de trafic, en résumé, qu'on ne fasse aucune réserve en ce qui concerne leurs opérations. Ils ajoutent qu'on ne saurait les considérer comme des transporteurs ordinaires tel qu'on applique ce terme aux compagnies de chemin de fer.

Permettez-moi de rappeler au comité que le peuple du Canada, par ses représentants, au seul ministère des Travaux publics, a dépensé depuis la Confédération.

Relevé montrant la dépense totale par ce ministère pour travaux dans les ports et améliorations de la navigation, (Voir côtes et intérieur) de la Confédération au 31 mars 1913.

Construction et réparations.	\$56,523,856.36
Creusage.	34,129,833.04
Total.	\$90,653,689.40

Ce total comprend la somme de \$6,845,460.34, dépensée depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1904, pour l'amélioration du chenal de la rivière Saint-Laurent. Le coût de construction et d'entretien des bouées et des phares, depuis la Confédération, a été de \$34,318,455.

Les dépenses du ministère des Chemins de fer et Canaux, jusqu'au 31 mars 1913, se chiffrent à \$138,308,079.51, formant un total de \$263,280,223.91.

Lorsque le canal Welland sera complété et qu'on aura terminé les autres améliorations projetées à Halifax, à St-Jean, à Québec, à Montréal et à Vancouver ainsi qu'aux autres ports, ils faudra ajouter \$350,000 000 au total précité.

A la page 85 de l'état du ministère des Chemins de fer et Canaux, vous trouverez de plus un item de \$1,929,021.97. Cette dépense augmente d'années en année et c'est le peuple qui paie les frais de maintien en opération.

Les propriétaires de navires demandent continuellement que nos ports et nos rivières soient améliorés. Toute une flotte de grues, de brise-glace et de remorqueurs travaille à rendre la navigation meilleure. Le peuple du Canada paye pour l'entretien de nos bouées, de nos lumières, de la radiotélégraphie qui sont autant d'aides à la navigation. Ce sont autant d'avantages dont les propriétaires de navires bénéficient et qui ne les obligent à aucun sacrifice.

Est-ce injuste et déloyal de demander que le public soit entouré de sauvegardes en retour de ces nombreux avantages? Est-ce trop exiger que demander qu'on donne au public l'assurance que ses intérêts seront protégés et que tout ce qui sera fait par les armateurs le sera dans l'intérêt du public?

Les armateurs protestent énergiquement contre le fait d'être contrôlés par la Commission des Chemin de fer et disent que ce contrôle aurait pour résultat d'augmenter les taux de fret et le nombre des associations. Ils insistent en disant que l'élément qu'ils recherchent leur serait ainsi enlevé.

Si le fait de faire passer les intérêts maritimes sous le contrôle de la Commission des Chemins de fer, c'est leur argument, doit augmenter les taux de fret, pourquoi les compagnies maritimes protestent-elle contre cette législation ou y apportent-elles des objections? Une augmentation des taux de fret signifie une augmentation des profits, et, puisque les compagnies maritimes disent clairement elles-mêmes qu'elles ne sont pas dans les affaires pour une raison de santé seulement, pourquoi trouveraient-elles des objections à cette législation? On me dit de plus qu'une augmentation des profits amènerait une plus grande concurrence et que d'autres frêteurs seraient ajoutés à la flotte. Je ne crois pas que la population du Canada s'objecterait à l'augmentation du tonnage dans nos eaux intérieures.

Le premier janvier 1913, 8,380 navires avaient été entrés au registre du Dominion et aujourd'hui il y en a 8,500.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries compte que 42,490 hommes et jeunes gens, sans compter les officiers, ont été employés sur les vaisseaux enregistrés au Canada au cours de l'année 1912.

Le tonnage total des vaisseaux qui ont passé dans les canaux du Canada et des Etats-Unis représente 79,718,344 tonnes; 55 pour 100 de ces vaisseaux ont passé par les canaux du Canada.

Quarante mille quatre cent quatre-vingt-seize voyageurs ont passé par les canaux du Canada, soit 52 pour 100 du nombre total.

Nous prenons tous les moyens d'aider au transport; nous protégeons les intérêts maritimes de tout ce qui vient des ports étrangers.

Il n'y a rien dans la mesure proposée qui entrera en conflit avec la surveillance exercée par le ministère de la Marine sur les vaisseaux—ce contrôle étant entièrement destiné à assurer la sûreté de la navigation et la protection des navires.

Nous retenons pour nos vaisseaux le droit exclusif de jouir des privilèges de cabotage. Il est donc nécessaire, dans l'intérêt du public, que les intérêts maritimes soient contrôlés de quelque façon par ce gouvernement, et je n'en connais pas de meilleure que celle qui a pour but de les faire passer sous le contrôle du Bureau des Commissaires des Chemins de fer.

En vertu de la disposition contenue dans le bill, disant de tous les ports au Canada à tous les ports à l'extérieur, le Bureau des Commissaires des Chemins de fer pourra forcer les navires océaniques à leur remettre tous les arrangements commerciaux, péages, trafics, etc. Si on le juge convenable, ils auront à déposer au Bureau leurs tarifs réglementés. Comme à l'article 325 de la loi des chemins de fer, ils remettront le plus de temps en temps, tout tarif spécial plus bas que le taux réglementé. Il y a trois classes de taux. Sur nos lignes de chemin de fer une faible partie de notre commerce se fait en dessus des tarifs réglementés. Ces tarifs sont ceux qui déterminent les taux des différentes catégories dans la dernière classification. Les taux réglementés sont utiles parce qu'ils égalisent un taux maximum, sans tenir compte de la possibilité d'un commerce de petite portée ou du coût excessif du transport, mais leur grande utilité paraît surtout dans l'établissement des tarifs des différents produits, lesquels sont basés sur les tarifs réglementés. On s'en sert de la même manière pour les tarifs de ville et de répartition. Ceux-ci sont aussi basés sur les tarifs réglementés. Généralement parlant, tous les produits transportés en grandes quantités, le sont d'après les taux des produits, lesquels sont plus bas que les tarifs réglementés. Tandis que pratiquement le mouvement ou la répartition des marchandises est faite des centres de distribution d'après les tarifs de ville, lesquels encore une fois sont beaucoup plus bas que les tarifs réglementés, ces tarifs de ville n'auraient pas une application immédiate au commerce maritime, excepté dans les cas où ce commerce relèverait d'une compagnie de chemin de fer ou de service maritime. Les taux des produits seraient très importants, car certains rouliers indépendants pourraient bien se charger, dans une large proportion, du transport du grain et de la farine d'un terminus à un autre terminus, ou du terminus au moulin à farine. Par exemple de Fort-William à la minoterie de Port-Colborne.

Ces compagnies maritimes se sont opposées à cette législation parce qu'elles redoutent la concurrence que vraisemblablement leur feront les compagnies maritimes des Etats-Unis. Nous avons déjà posé certaines restrictions dans le but de protéger nos intérêts maritimes de la concurrence étrangère, tels nos règlements d'impôts, nos lois maritimes, qui certainement font du bien.

La clause 358, telle que je l'appuie, force les compagnies maritimes des Etats-Unis à déposer leurs tarifs et leurs conventions commerciales lorsqu'elles font des trafics dans nos ports; les livres seront offerts à l'inspection et la Commission des Chemins de fer sera mieux en mesure de juger de la sagesse des rapports faits par les compagnies maritimes.

Le grain est le seul produit que vraisemblablement les navires américains transporteront en grande quantité pour les canadiens, de la tête des Grands lacs. On a fait disparaître, l'an dernier, les restrictions concernant ces navires entrant dans nos ports. Nos compagnies maritimes ne semblent pas en avoir beaucoup souffert. De fait, M. Ferguson a admis l'autre jour être venu lui-même à Ottawa et avoir pressé le gouvernement de faire disparaître ces restrictions, étant au courant du fait que notre flotte canadienne ne pouvait pas se charger du grain.

Les compagnies de chemin de fer qui possèdent des navires de fort tonnage sur les Grands lacs pour le transport des passagers et du fret, travaillent actuellement, sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, de la même façon que nous voudrions voir fonctionner tous les vaisseaux, en vertu de cette législation. Je n'ai pas entendu une objection sérieuse de la part des employés de chemins de fer au sujet de la façon dont ils ont été traités par la Commission des chemins de fer, et, comme

ils ne subissent aucun désagrément en vertu des conditions présentes, pourquoi toutes les autres compagnies maritimes ne seraient-elles pas traitées de la même façon?

On a souvent déclaré que les propriétaires de vaisseaux canadiens ne retirent pas des revenus raisonnables des capitaux investis.

Je lis l'extrait suivant du "Canadian Courier", en date du 5 mars 1914:

RUMEURS AU SUJET DE LA R. & O.

LE 5 MARS 1914.

On a parlé dans la rue de la possibilité de voir M. James Playfair organiser une compagnie maritime en rivalité avec nos lignes canadiennes de navigation. Ceci ne semble pas bien probable, car la fusion des compagnies maritimes est maintenant si bien établie, par suite surtout des arrangements relatifs à son terminus, que toute nouvelle organisation rencontrerait des difficultés.

Nous avons à notre portée certains faits relativement au chiffre d'affaires atteint durant l'année par la R. & O. Dernièrement, M. James Carruthers disait que les profits atteindraient presque le million, et on déclare actuellement qu'ils sont de \$976,512. M. Carruthers fait remarquer que les différentes compagnies qui composent la Canada Steamship Lines accusent des profits nets de \$1,600,000.

Les actions de la Canada Steamship Lines seront émises sur le marché de Londres, puisque c'est le désir des directeurs d'établir un marché pour les garanties avant de les transférer aux anciens actionnaires de la R. & O. Jusqu'à date, on a récolté \$3,500,000 de la vente des nouvelles actions émises à Londres; la majeure partie de ces argents a été employée à payer les obligations de la nouvelle fusion.

Ce bill permettra aux commissionnaires de déterminer une limite de vitesse; par exemple, sur la rivière Sainte-Claire, le gouvernement des Etats-Unis contrôle la vitesse des navires; sur nos côtes aucune limite n'est exigée. En conséquence les navires sont poussés dans nos eaux à une grande vitesse avec le résultat que nos côtes sont lavées en plusieurs endroits et que plusieurs propriétés subissent de grands dommages.

J'ai présenté une députation venant de plusieurs townships situés sur les bords de la rivière Sainte-Claire au ministère des Travaux publics, il y a quelques semaines, demandant de protéger nos côtes et nos ports et d'empêcher la construction de murailles que, selon moi, coûteraient des centaines de milliers de dollars. Les griefs dont je parle réclament un remède. Je crois que ce remède se trouve dans la clause et mon amendement.

Actuellement il n'y a pas de loi réglant les taux de péage et les conventions commerciales dans nos eaux intérieures si ce n'est pour les paquebots relevant des lignes de chemin de fer ou contrôlés par elles.

C'est le devoir de ce gouvernement d'établir des règlements justes.

De permettre aux manufacturiers, aux producteurs et aux marchands d'établir leur commerce sur la base d'un service raisonnable.

De tenir les propriétaires de paquebots responsables des manquements à certains devoirs.

De déterminer des amendes raisonnables et d'assurer un service raisonnable.

De donner à la Commission le pouvoir de contrôler la limite de vitesse.

De pourvoir au traitement juste et équitable de toutes les entreprises qui utilisent nos voies navigables.

Les navires qui donnent un service raisonnable n'ont pas besoin de craindre cette loi; ceux qui ne donnent pas un tel service devraient être contraints de l'observer.

Rendre justice aux expéditeurs afin d'assurer un bon service à des taux équitables.

Je regrette fort que cette mesure ait été poussée devant le Comité dès les débuts de ses travaux car, dans la position où je me trouve comme président de ce Comité et représentant de la Chambre des communes, il me semble qu'on peut s'imaginer que je me prévaux injustement de cette position pour imposer mes idées à ce Comité. Je puis vous assurer que rien n'est plus loin de ma pensée. Si je n'étais pas président,

il me semble que je serais plus à l'aise pour imposer mes idées et mon opinion à ce Comité. Tout ce que je demanderai, c'est que ce Comité fournisse à tous les intéressés l'occasion d'exposer leurs opinions relativement à cette importante mesure, et je suis convaincu que c'est le désir de ce Comité, quelle que soit la législation qu'il s'agisse de décréter, de n'avoir en vue que le bien général de toute notre population et qu'on décidera de cette clause d'après ses mérites. Jusqu'à cette heure, je n'ai rien entendu qui puisse me convaincre que je ne fais pas bien en présentant cette mesure et en insistant pour qu'elle soit adoptée par ce Comité, et j'espère que ma position de président de ce Comité ne nuira en rien à cette cause, ni d'un côté ni de l'autre.

Le sénateur YOUNG, (président).—M. Geary est ici pour représenter la municipalité de la cité de Toronto et voudrait bien être entendu.

M. GEARY.—Les suggestions que j'ai à faire ont déjà été soumises au ministre qui alors, se trouvait en compagnie de M. Price, et ces suggestions ont été appuyées, dans ce temps-là, par l'Union des Municipalités Canadiennes et les représentants d'autres municipalités, quelques-unes de l'Ouest, quelques-unes d'Ontario et de Montréal. Nous avons demandé particulièrement qu'on modifie la clause qui pourvoit à la protection des passages à niveau. Dans la vieille loi, les articles 235 et 237, de même que l'article inséré dans le présent bill, disent que, là où il y a un passage à niveau d'un chemin de fer traversé par une grande route, ou *vice versa*, le Bureau peut ordonner que les niveaux soient séparés et peut faire retomber le coût de ce travail, selon qu'il le juge à propos, partie sur la compagnie du chemin de fer, partie sur la municipalité. Ces clauses, dans le bill sont les clauses 256 à 269, sous le titre: "Traverses des grandes routes". La clause 263 se rapporte au fonds destiné aux travaux de séparation des niveaux et réparti par le gouvernement entre les municipalités. Il y a une restriction dans ce cas en vertu de laquelle trois traverses seulement peuvent être travaillées à même ce fonds dans le cours de l'année. Je ne suis pas spécialement autorisé à exprimer ici l'opinion de nos amis de l'Ouest, mais je sais que les municipalités d'Edmonton et de Winnipeg étaient très anxieuses au sujet de la clause se rapportant à la séparation des niveaux. Elles prétendent que, là où passe une grande route, s'il est nécessaire de séparer les niveaux, le Bureau des Commissaires de chemin de fer du Dominion, ne devrait pas avoir la liberté de faire retomber une partie quelconque du coût de la séparation des niveaux sur la municipalité. Dans ce cas, tous les frais devraient être encourus par la compagnie des chemins de fer qui a causé le danger. En principe, il semble n'y avoir aucun motif autre que celui de la question des frais, à être encourus par la compagnie de chemin de fer; pourquoy permettrait-on à la compagnie de chemin de fer, de continuer le cours de ses opérations, lesquelles exposent à un grand danger le public qui a l'occasion d'utiliser la traverse. Peut-être, pourrait-on dire quelque chose là où le passage du chemin de fer est antérieur à celui de la grande route.

Le sénateur MCSWEENEY.—Quelle est actuellement la proportion du coût ?

M. McGEARY.—Il n'y a aucune proportion déterminée. Elle l'est par le Bureau. Dans le cas de Toronto le coût des travaux des traverses à niveau a été réparti entre la cité, la compagnie de chemin de fer et le gouvernement, soit un tiers chacun. Dans ce cas, la cité de Toronto aura à payer des millions de dollars pour établir une protection contre le danger causé par le passage des chemins de fer à travers des grandes routes qui existaient avant ces chemins de fer.

Le sénateur WATSON.—Prétendez-vous que les compagnies de chemin de fer devraient encourir tous les frais ?

M. GEARY.—Elles le devraient. Ce comité devrait pouvoir déterminer les endroits où les niveaux devraient être séparés, mais au moins, là où la grande route est antérieure au chemin de fer et où une séparation des niveaux est nécessaire, il ne devrait pas y avoir de répartition d'une partie quelconque des frais entre la compagnie de

chemin de fer et la municipalité. La municipalité ne devrait pas avoir de frais à encourir et cela dans aucun cas.

Le sénateur LOUGHEED.—Ne pensez-vous pas que le chemin de fer a été un grand bien pour le pays, a ajouté de la valeur aux propriétés adjacentes et a créé des conditions avantageuses ?

M. GEARY.—Cette réflexion a toujours été celle des compagnies de chemin de fer, mais elle se présente sous deux aspects. Les compagnies de chemin de fer ne pourraient pas exister sans le public, et le public existerait plutôt difficilement sans les compagnies de chemin de fer.

Le sénateur WATSON.—Est-ce loyal d'amener une compagnie à construire un chemin de fer dans un district et, dans la suite, faire retomber sur elle la responsabilité de la séparation des niveaux ?

M. GEARY.—Je n'y vois rien de déloyal. Si elle a joui pendant plusieurs années du privilège de traverser une route, il n'est que juste, maintenant que la ville est bâtie, que la compagnie de chemin de fer sorte de cet état de choses et encourt les frais de la séparation des niveaux. Le parlement du Dominion a admis cet affirmé, et en vertu d'une loi passée en 1909, a décrété que toutes les compagnies construisant des chemins de fer après 1909 auraient à encourir elles-mêmes les frais de séparation des niveaux. Nous voulons donner à cet article de la loi un effet rétroactif et obtenir que ce même article soit appliqué dans le cas où le chemin de fer a traversé des grandes routes; mais il serait juste que la Commission décidât tout d'abord, laissant de côté la question des frais, si oui ou non les niveaux devraient être séparés à cet endroit. On en sent grandement le besoin dans l'Ouest.

Le sénateur THOMPSON.—La Commission des chemins de fer serait portée à considérer le projet surtout sur la présomption qu'une municipalité viendrait à cet endroit et dirait: "Il y a là un danger," et la conséquence serait que l'ordonnance serait faite sur la demande des municipalités pour des fins qui serviraient leurs intérêts tout autant que ceux de la compagnie de chemin de fer venant au même endroit.

M. GEARY.—Ce n'est pas là un sujet dont on puisse disposer au premier abord. On aura à considérer l'état des affaires par tout le pays, et cet état s'est tellement aggravé dans les provinces de l'Ouest que ce sera de leur part, je crois, que viendra la plus énergique demande de ce changement dans la législation. L'Union des municipalités l'a demandé, et le maire de Windsor m'a télégraphié à ce sujet, disant toute l'importance de cette modification pour cette municipalité, nous sollicitons de toutes nos forces que cette mesure soit mise à l'étude, et insistons de toute énergie sur le fait que les frais de séparation des niveaux ne devraient pas, en aucune proportion, être encourus par la municipalité.

M. ARMSTRONG, député (président).—Vous n'avez aucune objection contre la clause prise dans son entier.

M. GEARY.—Non, il est parfaitement juste qu'il y ait une clause se rapportant à la séparation des niveaux de chemin de fer et que le Bureau des Chemins de fer du Dominion en ait le contrôle.

M. ARMSTRONG (président).—Avez-vous préparé un amendement ?

M. GEARY.—Nous n'avons pas préparé d'amendement parce que ce fait aurait pu paraître sans motif de notre part. Si le comité vous suggérait de donner à ces considérations la forme d'un amendement, nous ne serions que trop heureux de ce faire.

Le sénateur BÉRIQUE.—Vous ne voulez pas dire que cette clause devrait s'appliquer à la séparation de tous les niveaux ?

M. GEARY.—C'est là son application. L'argument a été divisé et considéré sous deux points de vue: d'un côté la priorité de date du chemin de fer et de l'autre, la priorité de date de la grande route. On a toujours supposé que le Bureau des Chemins de fer mettrait cette distinction à l'étude, mais, dans certain cas, elle a été plus ou moins laissée de côté.

Le sénateur WATSON.—La grande route a toujours la priorité.

M. GEARY.—Non, pas toujours. Les lignes de concession, et ainsi de suite, sont tracées les premières, sans doute. Dans une cité il y a un grand nombre de ces lignes qui ne sont pas tracées les premières. Dans le cas de la séparation des niveaux de Toronto-Nord, le Bureau des Chemins de fer du Dominion a carrément refusé de prendre en considération la question des rues qui n'avaient pas été tracées à travers le terrain concédé mais qui y aboutissaient de chaque côté, ayant toutes été tracées à même les frais de la séparation des niveaux et là où la municipalité était postérieure au chemin de fer nous avons eu des résultats plutôt pauvres. Là où la grande route était postérieure au chemin de fer le vieil argument a été employé contre nous, mais là où elle avait la priorité nous avons dû, conjointement avec les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, payer les frais de la séparation des niveaux des grandes routes qui y existaient longtemps avant les lignes de chemin de fer.

Le sénateur YOUNG.—Quelle proportion a-t-elle établi dans la ville?

M. GEARY.—Le tiers.

Le sénateur YOUNG.—Dans le cas de la séparation des niveaux de Toronto-Nord?

M. GEARY.—Cette question est en suspens au Bureau des Chemins de fer. Je ne sais quel en sera le montant. Dans la partie ouest de la cité, la compagnie du Grand-Tronc sépare elle-même ses niveaux d'un bout à l'autre de Parkdale et la cité a payé le tiers des frais encourus à cet endroit, bien que les niveaux de la compagnie du Grand-Tronc soient en meilleur état.

Le sénateur BOSTOCK.—Imposez-vous une taxe aux compagnies de chemin de fer à Toronto?

M. GEARY.—Oui, on impose une taxe aux compagnies de chemin de fer.

Le sénateur THOMPSON.—Ne penseriez-vous pas que, sur une question de cette importance, on devrait laisser à la Commission des Chemins de fer le soin de décider si la municipalité devrait payer une partie des frais, lors même qu'elle aurait la priorité? Ne pensez-vous pas que cette Commission prendrait en considération tout ce qui constitue les droits acquis, et il pourrait arriver qu'à un certain endroit la municipalité trouverait son profit mieux que toute autre manière, et alors vous ne supprimeriez pas tout cela en disant que cela ne devrait pas être du ressort de la Commission des Chemins de fer.

M. GEARY.—Non, je ne dirais pas cela.

Le sénateur THOMPSON.—Vous n'avez pas confiance en la Commission des Chemins de fer?

M. GEARY.—Oui, mais ils sont contraints à suivre une ligne de conduite qu'ils suivent depuis longtemps.

Le sénateur THOMPSON.—Ils n'y sont pas réellement contraints, mais il y a une certaine justice dont ils tiennent compte.

M. GEARY.—Bien, ils y sont en quelque sorte contraints.

Le sénateur YOUNG.—Vous avez une grande confiance en eux, mais en même temps, vous voudriez ménager votre cause.

M. GEARY.—Oui, et il y a plusieurs questions laissées à la décision de la Commission des Chemins de fer que nous aimerions mieux voir mises de côté.

Le sénateur WATSON.—Ils retournent aux précédents.

M. GEARY.—Oh! ils ont le droit pour eux. Je crois vous avoir exposé tout ce que je puis dire sur ce sujet. Comme je vous l'ai fait remarquer dès le les débuts de mes observations, nous avons une priorité bien établie sur le chemin de fer. Le passage du chemin de fer a créé un danger; ce danger est imminent et évident, a déjà été la cause de plusieurs pertes de vie, et nous croyons que le temps est venu de décharger la municipalité de ce fardeau.

Le sénateur LOUGHEED.—Vous avez cité le cas de rues aboutissant de chaque côté du terrain concédé au chemin de fer. Ces rues seraient ouvertes, je suppose, par suite du passage du chemin de fer. Elles seraient de nouvelles subdivisions de la cité.

M. GEARY.—Non, le chemin de fer n'a rien à faire là-dedans.

Le sénateur LOUGHEED.—Vous avez cité le cas de Parkdale. Parkdale fût tracée longtemps après la construction du Grand-Tronc.

M. GEARY.—Oui, quelques divisions le furent, mais la rue Dufferin existait avant le passage du Grand-Tronc en cet endroit.

Le sénateur LOUGHEED.—Quelle est votre façon de voir au sujet de ces rues ?

M. GEARY.—L'incident est clos. La question est tranchée. Nous avons demandé une diminution du montant des frais à payer, mais on nous a ordonné de payer un tiers et nous le payons d'aussi bon cœur que possible. Mais le cas de Parkdale est un exemple frappant. Cette ville n'est pas du tout le résultat de la construction du chemin de fer. Il y a une partie de la ville qui n'est pas du tout manufacturière. Il n'y a aucune activité, si ce n'est sur les terrains de l'exposition, laquelle est administrée en dehors du contrôle de la compagnie de chemin de fer, et le passage d'un chemin de fer en cet endroit, travaille plutôt contre les intérêts d'un district résidentiel qu'en sa faveur.

Le sénateur LOUGHEED.—Mais, le chemin de fer passait déjà en cet endroit longtemps avant que cette subdivision fut tracée.

M. GEARY.—Un grand nombre de ces rues furent tracées longtemps avant le passage du chemin de fer. La rue Dufferin y existait depuis plus de cent ans.

Le sénateur THOMPSON.—Mais les habitants y étaient rares.

Le sénateur LOUGHEED.—C'était probablement une ligne de concession.

M. GEARY.—Oui, un grand nombre de ces rues furent tracées de cette façon. La cité de Toronto existait, à proprement parler, du côté ouest, le fort se trouvait dans cette direction, et, loin dans l'histoire de ce district, on voit qu'il avait déjà un aspect résidentiel bien marqué. Je n'ai pas sous la main l'historique de ces rues, mais s'il offrait quelq'intérêt pour ce Comité, je pourrais facilement le lui procurer.

Le sénateur POWER.—M. Geary n'a couché sur le papier aucun amendement. Peut-être voudrait-il exposer le sens de l'amendement qu'il désire proposer et l'endroit où il veut l'insérer.

Le sénateur LOUGHEED.—Cela amènerait une classification bien tracée des différentes rues.

M. GEARY.—Peut-être.

Le sénateur LOUGHEED.—Il y a la rue antérieure au chemin de fer, il y a la rue postérieure au chemin et les rues évidemment ouvertes par suite du passage du chemin de fer. C'est-à-dire que le public a tiré profit du chemin de fer et a tracé des subdivisions de chaque côté.

M. GEARY.— Ce cas pourrait bien exister.

Le sénateur LOUGHEED.—Les autorités établiront la différence entre les rues pour donner à chacune son rang et déterminer son caractère dans l'ordre de classification. Dans toutes les villes les rues sont la conséquence du transport.

M. GEARY.—Je répondrai à la question posée par le sénateur Power que cette question ne touche pas seulement la ville de Toronto et je ne crois pas qu'il nous appartienne de définir la teneur d'un amendement.

Le sénateur POWER.—J'ai demandé à connaître le sens de cet amendement.

M. GEARY.—L'amendement que je proposerais à cet article se résume à ceci que, là où, dans l'opinion de la Commission des Chemins de fer, une séparation des niveaux serait convenable, les frais devraient être encourus par la compagnie de chemin de fer. C'est là ce que je demande.

Le sénateur POWER.—Mais vous n'espérez pas l'obtenir.

M. GEARY.—Je n'espère rien, ni d'un côté ni de l'autre. Je sou mets à ce comité ce que je crois cela raisonnable. Je crois qu'il est juste de dire qu'on a demandé l'établissement d'une différence entre les traverses antérieures et les traverses postérieures.

Le sénateur WATSON.—On laisserait ce soin à la Commission des Chemins de fer.

M. GEARY.—C'est là une certaine mathématique. Il n'est nullement question d'opinion. Ce que j'ai proposé est bien le désir des municipalités, à savoir que là où, dans l'opinion de la Commission des Chemins de fer, une séparation de niveaux est convenable, les frais devraient être encourus par la compagnie de chemin de fer. Le but de cet amendement est de donner un effet rétroactif au principe de la loi de 1909.

Le sénateur LOUGHEED.—Ceci n'éclaire pas beaucoup le comité. Vous posez un principe particulier qui exclut toute considération des droits de la compagnie de chemin de fer. Vous nous demandez de prendre en considération seulement les désirs des municipalités sans tenir compte des intérêts de la compagnie de chemin de fer.

M. GEARY.—Sauf qu'elles auraient l'occasion de dire que le temps n'est pas venu pour elles de séparer les niveaux à un endroit particulier quelconque.

M. THOMPSON.—Il est probable que les municipalités feraient valoir un très fort argument pour prouver que le temps est venu de ce faire, puisqu'elles n'auraient pas à en payer les frais. Elles demanderaient la séparation des niveaux parce qu'elles n'auraient pas de taxe ou de répartition à payer.

M. GEARY.—Il est difficile de trouver une bonne raison pour prétendre qu'une compagnie de chemin de fer ne devrait pas, si elle achète un droit de passage, encourir les frais nécessités par l'entretien de ce droit de passage dans un état convenable relativement aux droits de la municipalité. Quelques-uns des passages à niveaux, dans les petites villes sont dans un état tout à fait déplorable. Après avoir utilisé le passage à niveau durant un certain temps, elles devraient être en état d'encourir les frais de séparation des niveaux.

Le sénateur WATSON.—Peut-être n'ont-elles pas retiré de ces passages à niveau des profits assez considérables pour leur permettre de payer les frais de l'exhaussement.

M. GEARY.—En Angleterre, un jour est venu où tous les niveaux furent séparés par l'exhaussement.

Le sénateur THOMPSON.—On est sous l'impression, dans notre pays, que les compagnies de chemin de fer sont des usurpatrices, pourtant elles sont venues dans un district et ont contribué à sa prospérité. Notre peuple semble oublier ce fait et semble les traiter comme de simples usurpatrices qui empiètent sur la propriété du public. Je crois qu'il y a des droits des deux côtés. Cette question est importante et ces différends entre les municipalités et les compagnies de chemin de fer devraient être jugés par un tribunal d'arbitrage semblable à la Commission des Chemins de fer. Si on doit tenir compte de leurs droits, je ne comprends pas pourquoi les municipalités ne seraient pas sous l'impression que ce Bureau protégerait aussi leurs intérêts.

Le sénateur MCSWEENEY.—Qui a payé les frais d'exhaussement des chemins de fer en Grande-Bretagne?

M. GEARY.—Je comprends que les compagnies ont tout payé en Grande-Bretagne. On a fait là ce qu'on a fait ici. Une compagnie vient construire un chemin de fer dans un nouveau district, elle tire profit de l'avantage raisonnable du droit de passage et personne ne voudrait dire que le chemin de fer devrait longer une rue publique, pourtant c'est ce qu'elles ont fait et elles ont été soutenues par tous les moyens possibles. Le jour est venu où cet état de choses doit cesser, tout comme ce jour est venu en Grande-Bretagne.

M. ARMSTRONG, député (président).—Pensez-vous que la Commission des Chemins de fer n'a pas été loyale?

M. GEARY.—Je ne dis pas qu'elle est toujours déloyale, mais je crois qu'elle se sent liée par des considérations du temps passé. Je crois que si on définissait clairement le but de cette obligation pour les compagnies de chemins de fer, la Commission serait tenue de faire ce qui est convenable et moderne.

Le sénateur LOUGHEED.—Afin que le comité puisse bien connaître vos intentions, servez-vous d'un exemple semblable à celui-ci; là où un chemin de fer a été construit et où se trouve située une ville de chaque côté de ce chemin de fer, il est évident que cette ligne de chemin de fer a été tracée sur la probabilité que cette ville y serait fondée; on achète le terrain nécessaire pour des rues qu'on ouvre de chaque côté du passage concédé à la compagnie de chemin de fer et un jour vient où on prolonge ces rues en les reliant par une traverse. La politique du parlement condamne les traverses à niveau. En conséquence la Commission des Chemins de fer aurait à décréter qu'il devrait y avoir une traverse à cet endroit, soit au moyen d'un tunnel ou d'un viaduc. Dans un cas de ce genre, quelle serait l'opinion de la municipalité?

M. GEARY.—Répondant en mon propre nom, je dis que je remonterais au temps où le chemin de fer est venu s'y établir; il y est venu alors que les traverses à niveau étaient choses faciles, car il a dû exister des traverses à niveau. Prenez la ligne de concession, quelle qu'elle soit.

Le sénateur LOUGHEED.—Mettons de côté la ligne de concession parce que nous reconnaissons leur priorité sur le chemin de fer, mais occupons-nous des rues qui ont été tracées entre les deux lignes de concession.

M. GEARY.—Afin d'en venir à ce que je vais dire, il me faut parler des droits antérieurs. Les compagnies de chemin de fer ont eu les facilités que vous avez exposées et ont joui des traverses à niveau sur les rues qui se trouvent à cet endroit. J'admettrais pour un moment qu'elles ont bâti une ville ou donné naissance à une ville. Le jour vient où ses autres avantages ne sont plus les mêmes, où l'importance qu'on attachait au chemin de fer plutôt qu'à la ville se trouve portée sur la ville plutôt que sur le chemin de fer. Cette ville est devenue un centre d'affaires considérable. Vous ne direz pas qu'on devrait permettre au chemin de fer de continuer maintenant à utiliser ces traverses à niveau. C'est un cas qui nécessite l'élévation des rails aux dépens des compagnies de chemin de fer. Dans les environs du chemin de fer et sur la ligne de

chemin de fer se trouvent des rues qui lui sont postérieures. Le coût de séparer les niveaux de ces rues serait minimes et serait une conséquence naturelle. Vous ne pouvez pas laisser exister des bosses sur une ligne qui traverse des rues qui existaient avant elle. Le jour est venu où ces frais devraient être encourus par les compagnies de chemin de fer.

Le sénateur WATSON.—Dans le cas où le propriétaire du terrain serait consentant de payer les frais de la traverse...

M. GEARY.—Relativement au propriétaire du terrain, vous ne pouvez pas par ce fait juger de la prospérité des environs.

Le sénateur WATSON.—Si le propriétaire disait: "Je paierai le coût total de la traverse à titre de transaction spéculative," pensez-vous qu'il serait juste d'obliger la compagnie de chemin de fer à payer le coût total de la construction de la traverse?

M. GEARY.—C'est-là un cas où la Commission du Dominion devrait juger si oui ou non une traverse devrait être construite à cet endroit.

Le sénateur WATSON.—Je parle du paiement des frais.

M. GEARY.—Si l'on croit qu'il s'agit d'une transaction spéculative de la part d'un particulier, il ne s'agit plus d'intérêt public.

Le sénateur THOMPSON.—Mais supposons le cas d'un homme qui a tracé une subdivision, l'a vendue à des personnes qui y ont érigé leurs demeures, comme résultat de l'entreprise de cet homme, et qui se trouvent dans l'obligation de traverser le chemin de fer pour se rendre à la nouvelle subdivision. C'est là une entreprise spéculative de la part de l'homme qui possédait le terrain, et les personnes qui l'habitent veulent une traverse. Ces personnes là sont allées s'établir en cet endroit et y ont vécu; ne penseriez-vous pas qu'il y aurait quelque justice pour l'homme qui a fait entrer cette propriété dans le cadre de la cité ou de la municipalité et que la compagnie de chemin de fer en ait eu le bénéfice.

M. GEARY.—Non. Si le jour est venu où les intérêts du public requièrent qu'une traverse à niveau soit rejetée à tel endroit ou à tel autre, les frais en devraient être encourus par les gens qui pratiquement y servent leurs intérêts.

Le sénateur THOMPSON.—Il y a quelques minutes, vous avez admis que les villes devaient le bienfait de leur prospérité aux chemins de fer et alors vous avez dit que les villes fournissaient plus d'avantages aux compagnies de chemin de fer que les chemins de fer en fournissaient aux villes. Est-ce qu'une ville quelconque dans le monde pourrait subsister sans les chemins de fer. Votre ville ne pourrait plus prospérer sans les chemins de fer. Vos manufactures ne pourraient plus être exploitées. La construction des chemins de fer est aussi nécessaire aux villes que le fait même de leur existence. Sans les chemins de fer l'herbe pousserait dans les rues de vos villes.

M. GEARY.—Les chemins de fer sont devenus une nécessité, mais c'est une entreprise qui rapporte des profits et devrait payer le passage de ses trains.

Le sénateur THOMPSON.—Nous sommes à voter à cette session \$47,000,000, pour aider les compagnies de chemins de fer.

M. GEARY.—Au moyen de subsides et d'une façon ou d'une autre, les municipalités ont largement contribué à la construction des chemins de fer. Vous pourriez ajouter démonstrations sur démonstrations à l'appui de ce fait, mais le grand principe demeure, à savoir que si, selon vos vues, une municipalité des environs s'est établie comme en Grande-Bretagne ou en d'autres pays établis, le jour venu où la Commission des Chemins de fer devrait pouvoir décider de ces traverses ainsi que des restrictions quant à la répartition des frais.

Le sénateur POWER.—Avez-vous terminé l'exposé de cette partie de votre déclaration.

M. GEARY.—Je ne serais pas surpris si d'autres déclarations étaient faites. Sur réception de votre avis j'ai télégraphié à Winnipeg et vous ai écrit disant ce que nous ferions. J'ai télégraphié à Edmonton dans le même sens et n'ai pas reçu de réponse. La ville de Windsor, je suppose, voudra aussi faire quelques déclarations.

Le sénateur POWER.—Voici la façon dont j'envisage le cas. Je ne suis pas un expert en chemins de fer ni en municipalités, mais supposons le cas suivant qui n'est pas un cas hors du commun : les habitants d'une certaine partie du pays, où peut-être leur ville est la seule, entrent directement en pourparlers avec une compagnie en train de construire une ligne de chemin de fer à travers cette partie du pays et, par l'entremise de leurs représentants au parlement, demandent instamment que cette compagnie soit poussée ou contrainte à faire passer cette ligne de chemin de fer par leur établissement où on en sent grandement le besoin. Quelques temps après, le chemin de fer est construit et naturellement amène de l'activité dans la place et dépense beaucoup d'argent à cet endroit. Vous pensez que, cet état de choses ayant duré quatre ou cinq ans peut-être et la ville ayant progressé, si le conseil de cette ville désire faire disparaître les traverses à niveau la séparation doit en être faite par la compagnie seulement. Ce n'est pas le désir de la compagnie de faire disparaître les traverses, en autant qu'elle y est intéressée, et vous pensez que, parce que le chemin de fer est une entreprise avantageuse, les frais de la séparation des niveaux devraient être encourus par la compagnie seulement. D'abord, tenant compte de la situation où se trouvent presque toutes nos compagnies de chemin de fer, je doute qu'on doive les considérer comme des entreprises avantageuses. Pensez-vous qu'il est juste de faire retomber sur elles tous ces frais après les avoir suppliées de venir s'y établir?

M. GEARY.—Je ne me rappelle aucun cas où l'on ne se soit servi de ces moyens pour forcer une compagnie de chemin de fer à s'établir là où elle ne voulait; mais dans ce cas la compagnie devrait être tenue d'assurer un service exempt de tous dangers. Il y a une limite de distinction bien marquée, dans un grand nombre de cas produits en Angleterre et particulièrement dans ceux qui se rapportent aux autorités de la grande route et les compagnies qui font la distribution du gaz et de l'eau, laquelle établit qu'elle est l'autorité supérieure à celle de la chaussée. On a dit que les compagnies qui font la distribution du gaz ou de l'eau, parce qu'elles enfouissent leurs conduites sous terre, font fonctionner des entreprises qui ont pour but des profits privés. Les jugements rendus par les cours ont établi le contraste entre ces deux catégories d'entreprises, l'une dans un intérêt public et l'autre dans un intérêt privé. Le public intéressé est celui qui a la supériorité. Je ne vous impose rien de nouveau.

L'autre point, je crois, a été prévu. Consultez le paragraphe premier (1) de la clause 289. Ce paragraphe décrète :

“Pour la protection de la propriété et la protection, sauvegarde, commodité et bien-être du public et des employés de la compagnie dans la marche et le fonctionnement des trains ou l'usage des locomotives.”

On propose d'insérer “ou l'usage des locomotives”. C'est là un amendement, et aussi les mots “ou sur ou relativement au chemin de fer”.

Je fais allusion à cette question pour la raison suivante : dans les grands centres, particulièrement, nous avons constaté que les compagnies de chemin de fer allaient s'établir dans un district résidentiel pour y servir leurs propres intérêts, par exemple à Rosedale, Toronto, l'avenue Boston, l'un est un district résidentiel de haute classe, l'autre un district où les habitations n'ont une valeur que de trois ou quatre mille dollars et où vivent des personnes qui souffrent des inconvénients du chemin de fer tout autant que celles qui demeurent dans des résidences de valeur de \$20,000. On a constaté qu'il était impossible, en vertu de la présente loi,

de faire cesser le bruit causé par le déplacement des wagons sur les voies de garage et les fuites de vapeur durant la nuit. Le public n'a aucune objection contre le passage du chemin de fer, mais il en a contre le bruit qui n'est pas nécessaire. Peut-être qu'en insérant les mots "pour l'usage des locomotives" on se trouverait à prévoir le cas. Nous avons exposé ce cas au Ministre lorsqu'il nous a reçus, mais il est possible que celui qui a tracé les plans ait cru que cette clause était assez vague pour prévoir le cas dont il s'agit.

Le sénateur YOUNG, (président).—Vous pensez qu'on devrait veiller sur le bien-être du public.

M. GEARY.—Oui, lorsqu'il s'agit de l'usage des locomotives. Je suppose qu'on ferait entrer dans cette clause le déplacement des locomotives sur les voies de garage durant la nuit.

Le sénateur YOUNG.—Prenez le cas de la locomotive qui nous a amenés de Toronto ce matin.

M. GEARY.—Cet incon vénient pourrait être évité si nous pouvions obtenir un règlement pour empêcher les compagnies de chemin de fer d'aligner quatorze wagons-lits pesants à la remorque d'une locomotive. La clause pourrait peut-être être soumise à l'étude de votre adviseur légal.

Le sénateur YOUNG, (président).—Vous voulez faire donner à la Commission l'autorité nécessaire pour décréter si le déplacement des wagons sur voies de garage doit être fait à cet endroit.

M. GEARY.—Il faudra que ce déplacement se fasse à cet endroit, mais nous voulons qu'il soit fait à des heures convenables, d'une façon convenable et sans bruit.

Le sénateur YOUNG (président).—C'est un cas difficile à déterminer.

M. GEARY.—La difficulté vient bien plus du manque de précautions que de toute autre cause. Je voudrais vous demander maintenant de passer à la clause 312 du présent bill. Elle est identique à la clause 279 de la loi qui existe déjà. L'embarras dans ce cas, ce n'est pas le blocus de cinq minutes, mais l'intervalle entre les différents blocus à une traverse. Vous me pardonnerez bien de choisir tous mes exemples dans la seule cité de Toronto, c'est la ville que je connais le mieux. En bas des rues Yonge et Bay, un grand nombre de personnes ont à traverser les chemins de fer pour se rendre au bord de l'eau et souvent les trains font longtemps le blocus à la traverse. Nous n'avons pas d'objections sérieuses contre le blocus à une traverse durant cinq minutes; mais, là où nous en avons, c'est dans le cas où lorsqu'un train a obstrué la traverse durant cinq minutes et s'en est allé, un autre train vient prendre sa place et obstruer encore la traverse. Maintenant, si vous décrêtez que l'intervalle sera de cinq minutes ou de tout autre espace de temps convenable entre les blocus, cela serait préférable.

Le sénateur WATSON.—Mais, il y a deux ou trois lignes de chemin de fer qui passent à cet endroit?

M. GEARY.—Oui.

Le sénateur WATSON.—Comment voudriez-vous établir un règlement à ce sujet?

M. GEARY.—Le gardien de la barrière pourrait conduire toute cette affaire. Il conduit très bien le blocus de cinq minutes.

Le sénateur WATSON.—Si un train du Grand-Tronc obstruait la traverse pendant cinq minutes puis s'en allait et qu'un train du Pacifique-Canadien viendrait à son tour obstruer de nouveau la traverse, comment régleriez-vous ce cas?

M. GEARY.—On pourrait régler ce cas de façon à donner au public au moins autant de temps qu'aux trains.

Le sénateur YOUNG.—Supposez un train d'une longue étendue comme vous en voyez souvent sur les voies, à Toronto, il serait impossible aux employés du chemin de fer de s'en tenir aux cinq minutes accordées par la loi.

M. GEARY.—Je ne crois pas qu'il y ait là de l'embaras. Je ne crois pas qu'un train obstrue souvent la traverse plus des cinq minutes. Un mécanicien est parfois blâmé pour avoir obstrué la traverse plus de cinq minutes. Il n'y a inconvénient que lorsque le train qui suit avance trop tôt.

Le sénateur THOMPSON.—On ne sépare pas un long train ?

Le sénateur YOUNG (président).—L'inconvénient c'est qu'en vertu de la loi actuelle les employés de chemin de fer sont mis à l'amende et placés dans une situation telle qu'ils ne peuvent intervenir.

M. GEARY.—Je ne connais rien de cette question.

Le sénateur YOUNG (président).—Ce que vous demandez c'est qu'il y ait un intervalle entre le passage des trains à heures fixes ?

M. GEARY.—Oui. Souvent, depuis quelque temps, on peut voir des milliers de personnes retenues à la traverse alors qu'elles se hâtent de se rendre au quai pour y prendre le paquebot de deux heures, le samedi après-midi, et un grand nombre de personnes sont désappointées parce qu'elles ne peuvent traverser la voie du chemin de fer.

Le sénateur YOUNG (président).—Quel remède suggérez-vous ?

M. GEARY.—Cinq minutes d'intervalle entre les blocus.

Le sénateur YOUNG (président).—Cinq minutes durant lesquelles les barrières sont fermées et cinq minutes durant lesquelles elles sont ouvertes

M. GEARY.—Oui, je crois que c'est raisonnable. Ceci permettra aux personnes de traverser la voie dès l'expiration des cinq minutes durant lesquelles la voie est obstruée; mais lorsqu'il fallait attendre cinq minutes avant qu'un train se soit mis en marche et qu'un autre train arrivait et obstruait la voie, empêchant encore le public de traverser, on avait de fortes raisons de porter plainte.

Le sénateur BOSTOCK.—Est-ce que ceci s'applique à la journée complète de vingt-quatre heures ?

M. GEARY.—Ceci ne se produit pas à tous les moments.

Le sénateur YOUNG (président).—Ce que le sénateur Bostock veut dire, c'est que, alors que ce règlement serait raisonnable durant certaines heures, il est certaines heures aussi durant lesquelles l'application n'en serait pas nécessaire, soit à partir d'une heure du matin jusqu'à six heures du matin.

M. GEARY.—Je suis à l'aise pour dire que ce principe a été adopté au sujet de la protection du public aux traverses; quelques fois le public y est protégé durant le jour mais non durant la nuit.

Le sénateur YOUNG (président).—Vous admettriez que durant certaines heures, soit d'une heure du matin à six heures du matin, cette protection ne serait pas nécessaire ?

M. GEARY.—Oui, cela est juste. Nous ne voulons pas nous montrer exigeants. C'est une plaie bien vive dans la cité de Toronto et je suis sous l'impression que d'autres municipalités en souffrent aussi.

Le sénateur WATSON.—Il faut juger de chaque cas particulier d'après ses mérites et cette question doit être laissée à la Commission.

Le sénateur YOUNG, (président).—Est-ce que ce ne serait pas là, pour la Commission, une question digne d'être jugée d'après ce qu'elle en penserait ?

M. GEARY.—Je n'y ai aucune objection. Il n'y a plus de restriction maintenant, si ce n'est relativement au fait d'obstruer une traverse.

Le sénateur LOUGHEED.—Vous voulez empêcher le blocus simultané des voies parallèles de telle sorte que la traverse se trouve obstruée.

M. GEARY.—Nous voulons que ces voies dépendent l'une de l'autre sur ce point.

Le sénateur THOMPSON.—Il veut dire qu'il réclame qu'on retienne chaque train jusqu'à ce que tout le monde soit passé.

Le sénateur LOUGHEED.—Un train peut se rendre aux exigences de la loi et un autre passer tout droit et venir obstruer la traverse. Nonobstant le fait qu'il y a trois ou quatre trains et même plus sur des voies parallèles, ce qu'il faut c'est qu'on laisse un passage libre au public pour traverser ces voies.

M. GEARY.—Exactement. Nous prétendons que si on accorde aux compagnies de chemins de fer cinq minutes durant lesquelles elles peuvent obstruer la traverse, on devrait nous accorder cinq minutes de passage libre sur la traverse.

Le sénateur YOUNG, (président).—La commission pourrait décréter cinq ou dix minutes.

M. GEARY.—Oui, et à certaines heures elle pourrait en toute justice exiger dix minutes.

Le sénateur YOUNG, (président).—Vous croyez qu'en laissant à la Commission le soin de décider de cette question, ce serait satisfaisant ?

M. GEARY.—Oui, si vous pensez qu'on puisse atteindre notre but de cette façon. La manière la plus simple de rédiger cette clause c'est de décréter qu'aucun train ne devra obstruer une traverse durant plus de cinq minutes et que la traverse devra être laissée libre durant cinq minutes.

Le sénateur THOMPSON.—Si on faisait de cet article un article de par la loi, peut-être viendrait-il un jour où on ne pourrait plus l'en faire disparaître.

M. GEARY.—Je comprends cela; laissons cette question à la décision de la Commission.

Le sénateur YOUNG (président).—Ce que vous voulez, c'est d'être soulagés; peu vous importe d'où cela vienne?

M. GEARY.—C'est là ce que nous voulons. Puis-je fixer encore une fois votre attention sur la clause 315 décrétant que les impôts soient égaux et qu'il n'y ait pas de différence dans les taux. Ces clauses sont une reproduction parfaite des clauses de la loi qui existe déjà. La première a pour effet d'empêcher l'établissement d'une différence entre les taux, particulièrement les taux des billets de voyageurs. La clause 345 permet une distinction par laquelle on peut mettre en circulation des billets de millage, d'excursions ou de série, pour les voyageurs. Nous n'y avons aucune objection, mais nous voudrions qu'il soit du ressort de la Commission des Chemins de fer, et même bien plus, qu'elle soit tenue de voir à ce que, là où on se trouve dans une situation particulière, il n'y ait pas de distinction entre les différents points d'un même circuit. Permettez-moi de vous exposer, comme exemple, la façon dont on traite deux villes situées près de Toronto, Oakville et Brampton. Oakville se trouve située à une

distance d'environ vingt milles de Toronto et Brampton de même. A Brampton on ne peut obtenir aucun billet de série. Cette question a été portée devant la Cour Suprême et la Commission des Chemins de fer et feu le juge MaBee était porté à croire qu'on devrait décréter une ordonnance semblable à celle que j'ai proposée, mais il ne se reconnaissait pas autorisé à ce faire. Dans le circuit de Montréal on peut obtenir des billets de série. On a établi dans les alentours un trafic considérable et les compagnies de chemin de fer croient qu'il est juste de traiter de la même façon tous ceux qui se trouvent dans ce circuit.

Le sénateur THOMPSON.—Pourquoi l'ont-elles refusé dans le cas de Brampton ?

M. GEARY.—Je ne puis le dire. C'est sans doute un des caprices des compagnies de chemin de fer. Elles ont accordé ce privilège au district qui environne Montréal, mais elles l'ont refusé aux villes qui avoisinent Toronto, sauf dans quelques cas. A un certain moment, elles ont accordé ce privilège à Streetsville et, n'accordant qu'un court délai, elles le lui ont enlevé au grand inconvénient de la population. Si la Commission des Chemins de fer pouvait déterminer l'établissement d'un circuit de chemin de fer avec un taux fixe et obligatoire, nous serions satisfaits. Winnipeg, London, Hamilton et d'autres villes le désirent.

Le sénateur LOUGHEED.—Quel but recherchent les compagnies de chemin de fer en établissant ces taux ?

M. GEARY.—Elles ne le manifestent pas. Je suppose que c'est pour accommoder la population des environs.

Le sénateur LOUGHEED.—Si vous déterminez un circuit cela signifie que vous déterminez aussi un taux fixe pour ce circuit.

M. GEARY.—Ce n'est que juste. Il ne s'agit pas de faire un seul voyage par mois, mais de trente à soixante voyages par mois. C'est le cas d'acheter en grande quantité. Le fait de penser qu'on lui refuse le privilège qu'on accorde à la population d'Oakville, déplaît beaucoup à la population de Brampton. Elle est sous l'impression qu'elle est bien injustement traitée.

Le sénateur WATSON.—Si on accorde une commutation de taux, la compagnie ne devrait pas être autorisée à la modifier.

M. GEARY.—Non, cela crée un mauvais état de choses.

Le sénateur LOUGHEED.—Qu'est-ce qui prime dans l'établissement d'une commutation de taux, le nombre des voyageurs qu'on peut transporter d'un point à d'autres points ou le chiffre d'affaires résultant du transport des voyageurs entre ces deux points ? Par exemple, ce que vous exigez obligerait la compagnie du chemin de fer à mettre en circulation des billets de série à un point quelconque du circuit, là où il n'y aurait qu'une seule personne à transporter.

M. GEARY.—Cela ne les met pas dans l'obligation de mettre en service un train particulier.

Le sénateur LOUGHEED.—Ces billets de série permettent aux porteurs de monter dans les voitures et d'en descendre.

M. GEARY.—Oui, d'après ce que j'en sais. Sans doute, on ne doit pas s'en servir sur des trains faisant le service entre des endroits déterminés.

Le sénateur LOUGHEED.—Vous voudriez contraindre la compagnie à émettre des billets de série à chaque voyageur demeurant dans les limites du circuit, lors même qu'il n'y aurait qu'une seule personne voyageant d'un point quelconque à un autre point particulier.

M. GEARY.—Oui, si on obtient un billet accordant un délai de trente jours pleins.

Le sénateur WATSON.—Et les porteurs de tels billets pourraient voyager sur tous les trains ?

M. GEARY.—Non, il y a des trains qui n'arrêtent qu'à des endroits déterminés et sur lesquels on n'admet que les voyageurs se rendant à un point où le train arrête.

Le sénateur LOUGHEED.—Vous demandez que cette question soit laissée à la discrétion de la Commission ?

M. GEARY.—Actuellement, elle n'est pas autorisée à ce faire.

Le sénateur THOMPSON.—Je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas autorisée à ce faire.

Le sénateur LOUGHEED.—Elle peut déterminer les conditions dans lesquelles cette ordonnance devrait être faite. Quel est l'article qui permet de décider de cette question ?

M. GEARY.—L'article 245.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Vous demandez simplement que la Commission soit autorisée à ce faire ?

M. GEARY.—Nous demandons que les voyageurs soient traités d'un bout à l'autre du Dominion de la même façon qu'ils le sont aux environs de Montréal. Obligez les compagnies de chemin de fer à émettre des billets de série, soumis à certaines conditions et à traiter tout le monde de la même façon.

Le sénateur YOUNG, (président).—Vous ne pourriez atteindre le nombre nécessaire de voyageurs à toutes les places.

Le sénateur THOMPSON.—Ce point devrait être laissé à la discrétion de la Commission.

M. GEARY.—Si vous voulez modifier cet article de façon à laisser cette question à la discrétion de la Commission, nous sommes convaincus qu'un circuit pourrait facilement être déterminé.

Le sénateur LOUGHEED.—Dois-je comprendre que ce que vous voulez dire c'est que la Commission ne se croit pas, en vertu du paragraphe (b), autorisée à déterminer tel circuit ?

M. GEARY.—Pas à l'imposer. Voici la teneur de la clause : —

“ Rien dans cette loi ne doit être sensé empêcher l'émission de billets de millage, d'excursion ou de série pour les voyageurs.”

Ce que nous disons c'est qu'on devrait obliger les compagnies de chemins de fer à émettre des billets de série de façon à mettre tous les voyageurs sur un pied d'égalité dans les différents centres.

Le sénateur BOSTOCK.—Revenant aux deux villes que vous avez citées, Oakville et Brampton, quelle est la population de chacune de ces villes ?

M. GEARY.—Je devrais dire que la population est à peu près la même dans chaque ville. Une certaine activité existe durant l'été à Oakville.

Le sénateur KERR.—L'une de ces villes est riveraine.

M. GEARY.—La population de chacune d'elle est d'environ 4000.

Le sénateur KERR.—En outre de cette population les environs sont remplis d'habitants.

M. GEARY.—Oui, on est allé demeurer à Oakville et à Brampton, et le voyageur qui se rend à Oakville a moins à déboursier pour ses frais de transport que celui qui se rend à Brampton. Cette différence dans les taux n'est pas juste.

Le sénateur YOUNG, (président).—Que pensez-vous du dernier paragraphe de l'article?—

“A condition que les transports par la compagnie, en vertu de cet article, pourront, dans un cas particulier ou par une réglementation générale, être étendus, restreints, limités ou qualifiés par la Commission.”

M. GEARY.—Ce paragraphe a toujours existé dans la loi. Il s'agit de l'interprétation de cet article. Le Comité doit consulter le dossier des décisions de la Cour Supérieure pour être en état de comprendre les difficultés qui ont surgi.

Le sénateur YOUNG, (président).—Vous seriez satisfaits de cette clause conditionnelle ?

M. GEARY.—La cause jugée par la Cour Suprême se rapportait à la ville de Brampton.

Le sénateur LOUGHEED.—La plainte a été portée par un particulier, n'est-ce pas ?

M. GEARY.—Oui, par M. Wegenast, de Brampton. M. Church, un intéressé dans cette affaire, me dit que tout récemment les villes situées à l'est de Toronto, le long du chemin de fer du Grand-Tronc, ont étudié la même question. Sauf à Rosebank, Scarboro et d'autres places, cette question prend rapidement de l'importance.

Le sénateur BOSTSCK.—Ces villes sont situées plus loin de Toronto que Oakville et Brampton ?

M. GEARY.—Non, plutôt plus près, puisqu'elles se trouvent toutes dans un circuit de vingt milles. Il y a d'autres municipalités qui ont des vues bien arrêtées sur cette question.

Le sénateur LOUGHEED.—Vous devriez préparer les amendements que vous désirez proposer à cette clause, afin que nous puissions les avoir sous une forme concrète.

M. GEARY.—Je serai très heureux de me rendre à votre désir.

M. ARMSTRONG, (président).—Désirez-vous connaître l'opinion de toutes les municipalités sur cette question ?

M. GEARY.—Je m'attendais à rencontrer ici des représentants de l'union des municipalités. Je suis venu ici aujourd'hui bien plus dans le but d'appuyer cette proposition que dans le but d'en faire une moi-même. Je ne voulais pas paraître officieux.

Le sénateur WATSON.—Les amendements que vous allez proposer seraient considérés comme l'expression de l'opinion de toutes les municipalités.

Le sénateur LOUGHEED.—Si vous proposez des amendements, les compagnies de chemin de fer peuvent bien apporter des objections pour empêcher qu'ils soient adoptés.

M. GEARY.—Les compagnies de chemins de fer ont des droits; elles ont le droit de répliquer à tout hasard.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Pouvez-vous nous faire parvenir l'amendement assez tôt pour qu'on puisse l'insérer dans le témoignage que vous avez rendu aujourd'hui ?

M. GEARY.—Je le ferai.

Amendements tels que proposés par M^r Geary :

Section 171. Il est suggéré qu'un cinquième paragraphe soit ajouté pour décréter qu'avant qu'un plan de profil et un livre de référence quelconque soient sanctionnés par la Commission, des plans détaillés des traverses de rue et de grande route soient fournis par la compagnie de chemin de fer. Ceci aura pour effet de fournir à la municipalité l'occasion de voir exactement de quelle façon le niveau du chemin de fer proposé affecte les rues et les grandes routes et empêchera les malentendus comme ceux qui se sont élevés entre la cité et les compagnies de chemin de fer relativement à ces traverses.

La coutume jusqu'ici a été de déposer et de faire reconnaître les plans détaillés des traverses après que le plan, le profil et le livre de référence avaient été sanctionnés. Le procédé qu'on suggère ne prolongerait pas du tout le délai, mais trancherait du coup la question.

Article 251, paragraphe 3. Cette modification prévoit un espace libre de 22 pieds et 6 pouces entre le rail et le pont. Il est clair, je crois, que cet espace libre doit être mesuré à partir de la base du rail, comme c'est bien ce que nous montre le diagramme du gabarit, à la page 159 de la concordance de la Loi des Chemins de fer, seconde édition. Cet article devrait être rédigé sous une forme plus claire, puisqu'actuellement on peut entendre par là l'espace entre le sommet du rail et le pont.

Article 261. Cet article prévoit la séparation des niveaux dans le cas d'un chemin de fer construit après le 19 mai 1909. A première vue cet article ne comprend pas le cas d'une compagnie construisant une voie additionnelle, après cette date, sur un terrassement où des voies ont déjà été posées avant cette date. Le but de l'article est évidemment de prescrire les dangers aux traverses à niveau et on pourrait facilement se représenter le cas où, par comparaison, l'emploi presque nul d'une voie simple ayant droit de passage à la traverse d'une grande route, pourrait devenir un grand danger par l'addition de trois ou quatre voies très actives traversant encore la grande route au même niveau.

Article 263. Cet article est celui qui prévoit l'aide donnée par le gouvernement pour assurer une protection aux traverses des grandes routes par les chemins de fer, selon le mode actuel de construction. En vertu du paragraphe 5 le mot "traverse" signifie une structure érigée au dessus de la grande route et où le nombre de voies ne dépasse pas quatre. Cela ne devrait pas restreindre cette traverse à quatre voies seulement. Un cas à l'appui est celui du viaduc qui longe le bord de l'eau dans cette ville et où doivent passer six voies. A moins d'amender cette clause, on pourrait croire que cette importante question ne tombe pas sous les exigences de la clause.

Article 268. Cet article prévoit que la rampe d'accès d'une grande route à l'intersection d'un chemin de fer ne doit pas dépasser cinq pour cent. D'après le présent article la coutume actuelle de la Commission des Chemins de fer semblerait être de considérer la rampe de cinq pour cent comme la rampe classique. C'est là un impôt onéreux pour ceux qui font le trafic de transport et surtout sur les rues pavées. Cette rampe pour les rues de la catégorie dont on vient de parler, ne devrait pas, pour aucune considération, dépasser trois pour cent. La preuve recueillie dans le cas du viaduc de Toronto, je soumets ce fait à ce comité, enlève tout doute sur ce point, et la Commission des Chemins de fer ne devrait pas être autorisée à permettre quoi que ce soit de plus, ou, pour aucune considération, le maximum ne devrait dépasser trois pour cent à moins que la Commission n'en décide autrement. De plus, cette clause devrait renfermer un alinéa prévoyant que des courbes verticales soient établies à tous les endroits où il y a différence de niveau.

Article 299. Cet article se rapporte à l'équipement des voitures. Nous touchons maintenant à une question très importante relativement à la hauteur de la plate-forme des wagons de voyageurs. De là découle la question de la hauteur des débarca-

où l'on ne devrait construire dans les villes que des voitures à plates-formes élevées pour les voyageurs, et qu'à l'avenir les wagons de voyageurs devraient être construits de telle façon qu'ils pourraient être utilisés avec de telles plates-formes élevées. Cette exigence, à ce que je comprends, a été adoptée en Grande-Bretagne et sur le continent et le jour est venu où elle devrait l'être ici.

Le sénateur LOUGHEED.—Toute proposition de cette sorte devrait être comprise dans l'amendement.

Le contrôleur CHURCH.—Je représente ici la cité de Toronto et aussi l'Union des municipalités. A la convention annuelle de l'Union, réunie dans la cité de Saskatoon, l'été dernier, toutes les municipalités, depuis Vancouver jusqu'à Halifax, étaient représentées. Toutes les cités considérables et les villes, de même que tous les gouvernements des provinces avaient envoyé des représentants. Le principe posé par la corporation de la cité de Toronto relativement à la protection du public aux traverses à niveau a déchargé complètement les municipalités. Des plaintes générales furent portées au sujet des ordonnances passées par les membres de la Commission et leurs prédécesseurs, quelques-unes de ces plaintes se rapportaient aux jours passés où le Comité des chemins de fer du Conseil Privé tenait les municipalités responsables des frais à encourir pour la protection du public aux traverses à niveau, là où c'étaient les compagnies de chemin de fer qui auraient dû en être tenues responsables. Les municipalités sont sous l'impression que les arguments apportés par les compagnies de chemin de fer ne sont pas solides. Elles croient que tous les avantages qu'elles ont retirés de ce qui a été fait par les compagnies de chemin de fer ont été réciproques. Elles réclament qu'on leur donne crédit pour les sommes qu'elle ont payées par tête sous forme de concessions fédérales, provinciales ou municipales, aux compagnies de chemin de fer. Elles croient encore qu'elles ont accompli leur juste part de travail. La population de Toronto a payé un million de dollars pour amener le chemin de fer Grand-Tronc à leur cité ainsi qu'une pareille somme au chemin de fer Pacifique-Canadien, et elles croient qu'en vertu de ces concessions, ces compagnies ne devraient pas demander aux municipalités de payer leur dettes. Elles se demandent s'il est du ressort de ce parlement de faire retomber sur elles les frais à encourir pour la protection du public aux traverses à niveau. L'union des municipalités n'est pas en mesure de rédiger ces clauses. Elle croit que ce parlement devrait rédiger les clauses et voir à ce qu'une protection convenable soit assurée au public le long de ces lignes de chemin de fer. Les municipalités, de même que les législatures provinciales et le parlement fédéral, assument maintenant des responsabilités qu'elles n'assumaient pas avant la Confédération. La province d'Ontario a déboursé des sommes considérables pour le soutien des institutions de charité. On peut dire la même chose des frais encourus pour enterrer les fils. Feu le juge Mabee a fait un axiome, à savoir que si la compagnie devait enterrer les fils, les municipalités devaient l'y aider. L'union des municipalités proteste énergiquement contre cette avance. Elle demande que, relativement à cette question de la protection aux traverses, on leur accorde les mêmes privilèges qu'on accorde au public, aux Etats-Unis, aux dépens également des chemins de fer. De même qu'on s'est plaint, à Hamilton, de la sonnerie des cloches de la cathédrale, de même à Toronto on a fait une campagne de protestation contre le bruit que font les wagons qu'on pousse sur les voies de garages, le sifflement et la sonnerie des cloches des locomotives. On se plaint de cet état de chose d'un bout à l'autre du district. Dans plusieurs endroits où l'on a établi des districts résidentiels les chemins de fer viennent un bon jour et leurs locomotives poussent des wagons sur des voies de garage durant toute la nuit. Les personnes qui travaillent toute la journée ne peuvent jouir du repos la nuit. Cet état de choses est intolérable à Toronto, de même qu'en amont de la rivière Don, à Parkdale, l'avenue Boston et au point de jonction de Toronto. L'union des municipalités suggérerait de donner à la Commission des chemins de fer la juridiction nécessaire pour décider de ces questions. Par exemple, dans le cas de la rivière Don, la ligne maîtresse du *Canadian Northern* est ouverte tout le jour et à peine quelques trains y passent-ils. La compagnie réunit ses wagons de fret dans la cour, dans la vallée de la Don, et alors, à partir de dix heures du soir, c'est un

tumulte continué résultant du bruit que font les wagons qu'on change de place et qu'on met en garage dans la vallée de la Don.

Les compagnies de chemin de fer devraient pouvoir régler cette question. Les personnes demeurant dans cette localité se sont rendues par centaines à l'Hôtel de Ville pour protester contre cette incommodité intolérable.

Le sénateur LOUGHEED.—La municipalité n'exige-t-elle pas que ce travail soit fait durant la nuit?

Le contrôleur CHURCH.—Ce que nous voulons empêcher, c'est le bruit. Des petites questions de ce genre devraient être du ressort de la Commission. L'autre question qu'on a amenée sur le tapis est l'émission des billets de série. En Amérique, on exige de toutes les grandes cités qu'elles donnent ce qu'on appelle un service suburbain. A Montréal, on peut voir un défilé continué de tramways faisant le service entre la cité et les environs. Le même service existe dans tous les grands centres. Nous sommes sous l'impression que la Loi des Chemins de fer devrait obliger les compagnies de chemin de fer à donner ce service suburbain à toute cité assez considérable pour le mériter. C'est notre opinion que la Loi des Chemins de fer devrait contenir une clause mettant sur un pied d'égalité toutes les municipalités du Canada.

M. FRANCIS KING.—A titre de représentant des navigateurs des lacs, dont on a tant parlé dans les journaux et ailleurs et si peu dans ce Comité jusqu'à ce que le président, M. Armstrong, en ait parlé ce matin, je demanderais que, le cas se présentant où quelques-uns des messieurs parlant devant ce comité apporteraient les arguments ou rendraient témoignage contre nous, ou nous fournisse une dernière occasion de dire ce que nous avons à dire pour notre défense.

Le sénateur POWER.—A la prochaine session.

Le sénateur YOUNG, (président).—Il n'y a pas de doute qu'à la prochaine session vous jouirez d'autant de liberté sur cette question que maintenant.

Le sénateur POWER.—Et les déclarations faites à la prochaine session auront plus de poids parce qu'elles seront plus fraîches dans la mémoire des membres du Comité.

Le sénateur LOUGHEED.—Je crois, M. King, que vous seriez mieux de laisser votre cause en suspens jusqu'à la prochaine session.

Le sénateur WATSON.—M. Armstrong a fait de très fortes déclarations.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Il me serait préférable de donner ma démission plutôt que de ne pas définir ma position sur cette question.

Le sénateur WATSON.—Ces déclarations seront imprimées et mises sous les yeux du public; dans ce cas, je crois que les messieurs de l'autre parti devraient avoir le privilège d'insérer leurs déclarations à côté des vôtres.

Le sénateur POWER.—Si ces messieurs de l'autre parti préparent un résumé écrit de leurs déclarations et le soumettent à la prochaine session, il sera inséré dans le dossier en même temps que les déclarations du président. (*Ce résumé est imprimé à la page 18.*)

Le comité s'est ajourné jusqu'au jeudi suivant.

COMITÉ DU SÉNAT, CHAMBRE N° 8.

OTTAWA, 28 mai, 1914.

La commission extraordinaire nommée pour s'enquérir sur le bill (B-2), loi à l'effet d'affermir et amender la Loi des Chemins de fer, s'est réunie à onze heures de l'avant-midi, aujourd'hui.

Le sénateur YOUNG, (président).—Nous entendrons aujourd'hui des messieurs désirant nous faire des déclarations au sujet de la clause qui a pour but de faire passer les navires sous la juridiction de la Commission des Chemins de fer.

M. J. E. WALSH, secrétaire du département du transport de l'association des manufacturiers, s'est présenté devant le Comité et s'est exprimé ainsi:—

Je ne suis pas ici aujourd'hui pour représenter l'Association des Manufacturiers. J'ai plusieurs raisons pour ce faire, et il n'est pas nécessaire, je crois, de prendre le temps de les énumérer devant ce comité. Quelques représentants de certaines compagnies manufacturières considérables sont venus ici aujourd'hui. Nous nous attendions à les voir en plus grand nombre, mais la raison, je crois, de ces absences, c'est que les journaux ont annoncé que ce bill ne serait pas pris en considération au cours de cette session. Je suis venu ici, la semaine dernière, et j'ai eu l'honneur d'être reçu par le président, le sénateur Young et M. Armstrong, député, à qui j'ai exposé quelques objections contre la législation proposée dans le bill, et ces messieurs m'ont dit que nous devrions nous présenter ici et entrer dans plus de détails. Nous avons consulté quelques-uns des intéressés dans cette question, et je m'aperçois qu'ils n'ont pas eu le temps, par suite d'engagements antérieurs, de se rendre ici aujourd'hui. Ils ne sont pas aussi nombreux que nous l'aurions voulu. Nous avons ici aujourd'hui les représentants de la *Steel Company of Canada et de la International Harvester Company*. J'ai aussi des déclarations de quelques autres intéressés s'opposant à cette législation.

Le sénateur BOSTOCK.—De quelle clause s'agit-il particulièrement?

M. WALSH.—Article 358, prévoyant de faire passer les navires de transport sous le contrôle du Bureau des Commission des Chemins de fer. J'ai ici une lettre de la *Dominion Sugar Company*, dans laquelle ces messieurs regrettent de ne pouvoir être présents et déclarent:—

“Nous croyons que ce serait une erreur de faire passer les navires de transport sous la juridiction de la Commission. Les conditions que nous font les chemins de fer sont tout à fait différentes et nous avons toujours constaté que la concurrence par voie d'eau est très désirable, et que les taux qu'on nous donne sont favorables, comparés à ceux que nous donnent les chemins de fer. Nous croyons qu'il devrait y avoir concurrence dans toutes les branches du commerce et, si on devait faire passer les navires sous la juridiction du Bureau des Commissaires des Chemins de fer, cette concurrence, en tant qu'elle se rapporte à une différence quelconque entre les taux de fret, serait détruite. S'il était définitivement décidé de faire passer les navires de transport sous la juridiction du Bureau des Commissaires des Chemins de fer, nous croyons qu'il n'y aurait plus de doute qu'un tonnage considérable nous serait enlevé pour être ajouté au tonnage des navires américains.

“Le soussigné regrette de ne pouvoir être en état de se rendre à la réunion du 28, à Ottawa, mais il espère que vos représentants s'y rendront en grand nombre. Nos expéditions sont considérables par chemin de fer et pas voie d'eau, et nous ne sommes pas venus à une conclusion sur cette question dès le premier abord, mais nous sommes bien convaincus que ce serait une erreur grave de faire passer les navires de transport sous la juridiction de la Commission.”

Je ne représente pas ici l'Association des Manufacturiers Canadiens, parce que nous n'avons pas eu à notre disposition tout le temps que nous aurions dû avoir pour étudier à fond cette importante question. Il ne s'agit pas seulement de considérer le contrôle des navires de transport. Tous ceux qui ont étudié cette question doivent constater que nos terminus sont en grande partie contrôlés par les compagnies de chemin de fer qui font le transport. De fait, Port-Arthur est le seul port libre que nous avons sur les Grands Lacs. Ces paroles signifient que Port-Arthur est le seul port qui ne soit pas contrôlé par les compagnies de chemin de fer. Ce port se trouve

dans une position différente de celle des autres, par suite d'une convention entre le gouvernement du Manitoba et la compagnie du *Canadian-Northern*. Nous constatons ce fait dès les débuts des opérations de la *Merchants' Mutual Steamship Line*. C'était une association formée, il y a quelques années, pour faire le service sur le Saint-Laurent et les lacs, particulièrement de Montréal, Toronto et Hamilton, et je sais que si cette convention n'avait pas existé il serait fort douteux de savoir si cette association serait encore en affaires aujourd'hui.

Le sénateur BÉQUE.—Quelle convention ?

M. WALSH.—La convention entre le gouvernement du Manitoba et la *Canadian Northern Railway* le jour où cette compagnie prit en main les affaires de la *Northern Pacific* et garantit les obligations jusqu'à concurrence de \$20,000,000. Je crois que c'était la convention de 1906, si je me rappelle bien la date. Je crois qu'on a discuté cette convention tout récemment à la Chambre. La situation est grandement la même au port de la baie Georgienne.

Le sénateur WATSON.—Quelle garantie ont-ils donnée au Manitoba, Fort-William et à Port-Arthur, ou quel avantage devaient-ils en retirer ?

M. WALSH.—La convention leur donnait l'avantage suivant : les navires indépendants ont le même droit de se servir pour le commerce des bassins du *Canadian Northern* que des leurs, à condition de soutenir ces lignes.

Le sénateur WATSON.—C'est la première fois que j'entends dire que Port-Arthur et Fort-William retireraient quelq'avantage de cette transaction. La question a été discutée dans l'ouest et je n'en ai jamais entendu parler.

M. WALSH.—Je n'ai pas le bill sous les yeux, mais je crois que le rapport est exact relativement à l'avantage qu'ont les navires indépendants de se servir de ce bassin tout autant que les navires appartenant au *Canadian Northern*. Sous ce rapport leur situation est différente de celle de Fort-William où la compagnie du Pacifique-Canadien jouit pratiquement de tous les avantages de la navigation sur le lac, parce qu'elle y a construit des bassins immenses et des terminus à Pile Mission, en droite ligne, de l'autre côté de la rivière, de Fort-William.

M. ARMSTRONG (président).—Est-ce que les navires indépendants peuvent utiliser les quais de notre gouvernement dans les villes et les ports situés sur les bords de nos eaux et de nos lacs intérieurs ?

M. WALSH.—Je ne comprends pas leur position.

M. ARMSTRONG (président).—Nous sommes à construire des quais et des bassins, etc., à Toronto et à différents endroits.

M. WALSH.—Cela peut être vrai, et c'est vrai, mais je veux dire maintenant que toutes les observations faites ici ont été au sujet du transport par fret des colis allant à l'ouest. Nous ne disons rien du fret par masses. Ce mode de transport entre dans une catégorie différente et requiert des aménagements différents. Le transport des colis exige des bassins et des divisions, tandis que le transport par masses nécessite un espace absolument libre sans division d'aucune sorte. Nous ne nous occupons que du fret des colis. Le fret des colis, en dehors des endroits situés sur le fleuve, tel que Montréal et d'autres endroits, tels que Toronto et Hamilton, est pratiquement contrôlé par des chemins de fer. C'est là un fait et la conséquence en est que les chemins de fer ne veulent abandonner aucune partie de ce transport à la ligne de service maritime indépendant. Ces compagnies de chemins de fer possèdent leurs propres lignes. La compagnie du Pacifique-Canadien possède des vapeurs qui font régulièrement le service quatre fois par semaine à partir de Fort-McNicol. La compagnie du Grand-Tronc possède un contrat et une convention avec la *Northern Navigation Company*.

M. SINCLAIR, député.—Quelle partie du tonnage possèdent les compagnies de chemin de fer faisant le service sur les Grands Lacs?

M. WALSH.—Le Pacifique-Canadien fait quatre voyages par semaine hors de Port McNicol et ces navires appartiennent bel et bien à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. La compagnie du Grand-Tronc possède une convention avec la *Northam Navigation Company*, laquelle a la haute main sur tout le fret des colis venant de Sarnia. Ces lignes sont sous le contrôle du Bureau des Commissaires des Chemins de fer.

Le sénateur WATSON.—De combien pour cent du tonnage total s'approprient-elles?

M. WALSH.—Je ne puis vous donner ces chiffres aujourd'hui.

M. NESBITT, député.—Ces compagnies ne font le service que de Sarnia à la tête des lacs.

M. WALSH.—C'est justement ce dont je parle. Nous ne nous occupons que du transport des colis allant à l'ouest. A Montréal on a un autre exemple du contrôle exercé sur le terminus. Aujourd'hui il n'y a pas de correspondance, et je crois cette déclaration exacte, relativement au fret des colis entre les transporteurs sur le fleuve et ceux sur l'océan. En d'autres termes les colis amenés par fret à Montréal sur les transporteurs du fleuve doivent être transportés au bassin par voiture. D'un autre côté, comme tout le monde le sait, Montréal prend de l'importance en temps que port considérable, et les transporteurs par chemins de fer y jouissent de tous les avantages pour leur commerce. Je crois donc que cet aspect de la question devrait être étudié à fond avant que cette législation fût votée.

Maintenant, cette question se présente sous un autre aspect, celui de la concurrence aux Etats-Unis. Le contrôle dont j'ai parlé n'existe pas sur les Grands Lacs. Un comité du congrès a fait une investigation qui a duré quelque temps et a publié un très long rapport. Il est vrai que ce comité a insisté sur le fait que les transporteurs d'un port à un autre devraient passer sous le contrôle de la *Interstate Commerce Commission*, mais rien n'a été fait.

Le sénateur YOUNG (président).—S'agit-il du transport par masses et par colis?

M. WALSH.—Il s'agit du transport par masses et par colis. Le comité a constaté au cours de son investigation que relativement au transport du fret par masses il y a une tendance vers une diminution des taux depuis vingt ans. Il n'y a pas de doute sur ce point. Les conditions dans lesquelles se fait leur commerce deviennent de plus en plus favorables, leurs procédés de chargement et de déchargement s'améliorent, et, comme conséquence, les expéditeurs de fret par masses en retirent l'avantage. Un autre point, c'est que l'expéditeur de fret par masses d'ordinaire contrôle les taux. Il se présente quelques exceptions où il y a une grande quantité de fret, mais d'ordinaire l'expéditeur de fret par masses et l'expéditeur de grain déterminent les taux.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Pas le taux du fret par colis?

M. WALSH.—Non, pas le taux du fret par colis; je parle du fret par masses. Si nous consultons les statistiques de notre canal, le Sault Sainte-Marie, nous trouvons justement ce contre quoi nous protestons ou contre qui nous protesterions, si on contrôlait les navires canadiens et permettait aux navires américains d'agir selon leur bon plaisir. En 1912 le tonnage total des navires canadiens sur le canal canadien, le Sault-Sainte-Marie, a été de 4,090,362 tonnes; le chargement du côté des Etats-Unis a été de 35,579,293 tonnes; ces chiffres sont pour notre canal. Nous avons transporté des Etats-Unis à des ports canadiens cette année-là, vers l'ouest 1,326,457 tonnes, et vers l'est 473,944 tonnes. Des ports canadiens aux Etats-Unis le mouvement vers l'ouest a été de 16,883 tonnes et vers l'est 855,777 tonnes. C'était principalement du grain. Aux ports canadiens, vers l'ouest 770,976 tonnes, vers l'est 2,162,521 tonnes. Vous pouvez voir qu'on a transporté des Etats-Unis

aux ports canadiens, vers l'ouest 1,326,457 tonnes contre 770,976 tonnes par l'intermédiaire des ports canadiens. Durant la même année le mouvement des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis par l'intermédiaire de notre canal a été de 1,807,181 tonnes vers l'ouest et de 32,253,916 tonnes vers l'est. Le tonnage des navires canadiens, en amont et en aval du canal, cette année-là, a été de 3,292,229 tonnes et celui des navires américains de 22,536,015 tonnes. La même année, la proportion du trafic strictement canadien par l'intermédiaire du canal au Soo a été de 10.3 pour 100 et le trafic de ce canal a représenté 83 pour 100 du trafic total de tout le Dominion. Ces chiffres sont tirés du rapport de 1912 du ministère de la Marine. Quatre-vingt-sept pour cent du fret total transporté par les navires américains a été du minerai de fer; en d'autres termes, sur un total de 35,579,293 tonnes, 31,141,063 tonnes étaient du minerai de fer. Cette même année-là il y a eu 10,724,498 boisseaux de blé canadien de transporté sous sceau en destination de Duluth. Voici la répartition du blé canadien transporté en 1912 par l'intermédiaire des canaux "Soo" canadien et américain:—De Fort-William à Montréal 13,726,166 boisseaux; à la baie Georgienne, 17,648,334 boisseaux; autres ports canadiens 19,676,300 boisseaux; de Buffalo à Fort-William 25,045,800; de Duluth à Montréal 283,500; de Duluth à Buffalo, 5,714,637; à la baie Georgienne 1,418,800; à d'autres ports canadiens 230,000, formant un total de 83,743,034 boisseaux de blé en tout et partout faisant voir le mouvement de Fort-William, et pratiquement, les navires en service. Par l'intermédiaire du canal des Etats-Unis la répartition du blé canadien s'est faite comme suit: de Fort-William à Montréal 1,202,933; à la baie Georgienne 1,852,834; à d'autres canadiens 782,600; et à Buffalo, 19,182,463. On pourra remarquer que Buffalo a obtenu 40.32 pour 100 du tonnage total venant de Fort-William et 5.2 pour 100 du tonnage venant de Duluth.

Le sénateur BOWELL.—Tous les navires n'étaient pas des navires canadiens.

M. WALSH.—Non, mais c'était tout du blé canadien. Le point important, comme le rapport le fait voir, c'est que la plus grande partie du tonnage a consisté en minerai de fer et en charbon en destination de l'ouest. Maintenant, les navires américains ne s'occupent du commerce du fer et du charbon qu'après le 15 mai; ils ne peuvent transporter le minerai avant cette date parce qu'il est ordinairement gelé et qu'il est impossible de le tirer de la mine. La fermeture de la saison pour ce commerce se fait vers le premier novembre, alors que les navires s'occupent du transport du grain et ils font ce commerce au printemps, avant l'ouverture de la saison du minerai et du charbon, et à l'automne, après la fermeture de cette saison. Ils s'en vont alors à Port-Arthur et à Fort-William et font des taux qui attirent le trafic de ce port à Buffalo. Ces navires ne sont pas contrôlés; ils agissent selon leur bon plaisir. Je ne sais pas exactement dans quelle position se trouveraient nos transporteurs s'ils étaient tenus de déposer leurs tarifs au Bureau des Commissaires de Chemins de fer, parce que c'est un fait bien connu que les taux changent deux ou trois fois par jour. Nous pouvons vous en fournir les preuves, même pour le tonnage des navires allant vers l'ouest.

M. J. H. SINCLAIR, député.—Est-ce que la loi des Etats-Unis vous donne un contrôle quelconque sur le trafic des lacs ?

M. WALSH.—Non, pas sur le trafic d'un port à un autre port. Sous le rapport des navires seulement, ils sont contrôlés de la même façon que nous le sommes actuellement ici.

M. ARMSTRONG, député, (président).—On soumet à leur considération les mêmes modifications qui nous occupent actuellement.

M. WALSH.—Ils sont actuellement à les considérer.

Le sénateur BÉRIQUE.—Avant que vous abandonniez ce point il serait intéressant, ce me semble, de connaître approximativement la quantité de grain que transportent les navires américains, avant l'ouverture et après la fermeture de la navigation.

M. WALSH.—Je serai certes très heureux de vous fournir ce renseignement s'il m'est possible de l'obtenir.

Le sénateur YOUNG, (président).—Vous pourrez facilement vous le procurer durant l'intervalle des sessions.

Le sénateur WATSON.—Représentez-vous les expéditeurs?

M. WALSH.—Je représente certains des expéditeurs.

M. ARMSTRONG, (président).—Vous ne représentez pas les petits manufacturiers; vous ne représentez que les gros manufacturiers.

M. WALSH.—Ce que j'essais de vous faire comprendre c'est ceci: tandis qu'il serait désirable de mettre sous contrôle tous les transporteurs, une investigation fouillée devrait être faite sur cette question avant d'adopter la législation. C'est ce que je suis venu demander ici.

M. CARROLL, député.—Etes-vous opposé à la législation?

M. WALSH.—Oui, telle qu'imprimée.

Le sénateur THOMPSON.—Cela ne semble-t-il pas extraordinaire que les expéditeurs soient aussi anxieux de jouir de taux libres que les propriétaires des navires? Je veux dire que les propriétaires des navires s'opposent à cette législation. Les expéditeurs viennent à leur tour et s'y opposent également parce que, prétendent-ils, cette législation leur nuise, et vous y êtes opposé aussi.

M. WALSH.—Parce qu'elle enlèvera le droit d'affecter des navires.

M. NESBITT, député.—Elle leur enlèvera le droit de faire du mieux possible.

M. WALSH.—Nous voulons jouir de cet état de choses aussi longtemps qu'on en jouira aux Etats-Unis.

Le sénateur BÉRIQUE.—Si on adoptait la même législation aux Etats-Unis, vous n'y auriez aucune objection?

M. WALSH.—Il s'agirait d'une question tout à fait différente.

Le sénateur BOWELL.—Vous voulez dire qu'en vertu de la législation proposée, le commerce canadien se trouverait soumis à certains taux fixés, tandis que les navires des Etats-Unis pourrait adopter des taux moins élevés et attirer le trafic à Buffalo.

Le sénateur POWER.—C'est là une des objections et je ne crois pas que ce soit la seule.

M. WALSH.—Le privilège de signer des contrats ou d'entrer en concurrence avec nos amis américains nous serait enlevés.

Le sénateur WATSON.—Pensez-vous que ce serait une bonne chose d'avoir un taux maximum?

M. WALSH.—J'ai bien peur qu'il n'y aurait jamais de taux minimum, d'après l'expérience que j'ai acquise dans mes rapports avec les chemins de fer.

M. NESBITT, député.—Vous croyez que les bateaux sont construits sur le même plan que les chemins de fer?

M. WALSH.—Je puis concevoir que si ce bill était adopté tel qu'il est maintenant, toute concurrence par voie d'eau disparaîtrait.

Le sénateur BÉRIQUE.—Complétant la suggestion faite par le sénateur Watson, il me semble que, si la Commission des Chemins de fer était autorisée à déterminer un maximum, cela ferait disparaître votre objection puisque les navires pourraient concourir avec les navires américains.

M. WALSH.—En théorie, oui, en pratique, non, car le seul fait de déposer des tarifs empêcherait de déterminer des taux plus bas. Ce que je veux dire, c'est ceci : supposons qu'un transporteur déposerait un tarif diminuant de trente ou quarante centins le taux par tonne pour faire concurrence aux autres, ce tarif serait conservé. Par exemple, supposons qu'on aurait besoin de 18,000 barils de ciment pour remplir un contrat et que ce ciment devrait être utilisé à un endroit situé sur les lacs non loin d'Alpena, Mich. Il s'agirait alors d'obtenir un taux qui assurerait cette commande à une fabrique canadienne. Maintenant, si ces transportateurs étaient contrôlés par la Commission des Chemins de fer, ils hésiteraient à faire connaître ce taux, parce que cela entraînerait une diminution dans tous les autres taux qu'il faudrait ramener à celui-là.

Le sénateur THOMPSON.—Si on ne déterminait qu'un tarif maximum, vous n'auriez pas à faire connaître vos diminutions dans l'échelle des taux. Vous agiriez comme vous agissez maintenant.

M. WALSH.—Nous voudrions demeurer libres sur la question de déterminer un taux maximum. Si les taux maritimes sont libres, quelque soit le taux maximum qu'on détermine, il sera facilement atteint.

M. FOWLER.—Que veut-on dire par les mots : "Autant qu'on le jugera pratique" ? Cela ne veut pas nécessairement signifier que la Commission devra toujours déterminer un taux.

M. WALSH.—Considérez l'attitude du Bureau des Commissaires des Chemins de fer et même celle de l'*Interstate Commerce Commission* relativement à cette même question. On ne dit pas que le Bureau ne déciderait pas loyalement de cette question, parce que le Bureau aurait à voir aussi à ce que les transporteurs en retirassent des avantages convenables. Le devoir de la Commission, serait de voir à ce que les taux soient raisonnables, à ce que ces taux se rattachent à ceux de tous les chemins de fer, et à ce que la différence dans l'échelle des taux soit convenable. Je ne crois pas que la Commission ferait plus,—elle ne fait pas plus actuellement. Elle n'exige pas que les chemins de fer transportent le fret à un taux déterminé.

M. FOWLER, député.—Je comprendrais que la Commission n'a pas besoin d'intervenir, si elle ne le désire pas.

M. WALSH.—Elle n'en aurait pas le pouvoir. Je vais vous donner un exemple de la façon dont la Commission a considéré cette question. Nous avons une entière confiance en la Commission décidant de cette question et ce que je vais dire ne sera pas dit dans un but quelconque de critiquer. En 1908, la compagnie *Algoma Central* a demandé à la Commission l'émission d'une ordonnance enjoignant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de faire connaître son échelle de taux de Sarnia au Sault Sainte-Marie et aux ports d'escale du lac Huron et de la baie Georgienne. Cette demande a été refusée pour les raisons suivantes : d'abord, parce que l'*Algoma Central* n'avait pas prouvé qu'il s'agissait d'un intérêt public, et ensuite parce que l'échelle de taux qui existait n'était pas raisonnable. C'est dans cette position que se trouve la Commission. Et il en peut pas en être autrement. Vos taux et vos tarifs qui existent actuellement sont considérés comme raisonnables parce que personne encore ne s'en est plaint, et parce qu'on n'a pas cru nécessaire d'ouvrir une autre ligne. La compagnie *Algoma Central* possédait deux bateaux faisant le service de Sarnia à Michipicoten et à d'autres ports du lac Huron et de la baie Georgienne, le canal intérieur, et elle voulait amener une partie du trafic des ports intérieurs de l'Ontario à ces ports d'escale, mais la Commission n'a pas cru qu'elle devrait l'obtenir, c'est-à-dire qu'il devrait y avoir deux tarifs ou divisions. Elle devrait avoir à payer le plein tarif de l'endroit pour tout le trafic qu'elle y obtiendrait.

M. CARROLL, député.—Vous croyez que le fait de faire passer le transport maritime sous le contrôle de la Commission des Chemins de fer diminuerait la concurrence ?

M. WALSH.—Je le crois.

M. CARROLL, député.—Quelle a été la conséquence du fait de déterminer les taux sur les chemins de fer relativement à la concurrence?

M. WALSH.—Ces taux sont tous déterminés et l'ont tous été par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes. Il existe une certaine différentielle, laquelle résulte d'une convention entre les transporteurs par voie d'eau et ceux par voie de chemin de fer. Par exemple, le taux actuel par chemin de fer de Toronto ou Montréal à Port-Arthur est de \$1.05 en première classe. Le taux, par eau et par chemin de fer, de Montréal à Port-Arthur est de 60 centins; de Toronto, 50 centins. Par voie d'eau d'un bout à l'autre le taux est 55 centins de Montréal et 45 centins de Toronto pour les marchandises de première classe. La différence n'est que de cinq sous. Lorsque vous êtes à la cinquième classe, à laquelle se rattache la totalité du fret par colis—quincaillerie et les marchandises de cette sorte—la différence n'est que de deux sous.

M. CARROLL, député.—Est-ce là la mesure de l'augmentation ou de la diminution dans les taux?

M. WALSH.—Il y a une différence de deux sous entre le transport complet par eau et le transport par eau et par chemin de fer—deux sous par cent livres en faveur de la route par eau, de sorte que la différentielle n'est pas attrayante entre Toronto et Port-Arthur.

Le sénateur BÉRIE.—Entre Montréal et Port-Arthur, la différence est-elle de deux sous aussi?

M. WALSH.—Deux sous, d'après ce que je comprends.

Le sénateur THOMPSON.—Il vous serait difficile de suggérer que les chemins de fer soient libérés du contrôle de la Commission et laissés sous le régime de la concurrence? Vous croyez que le contrôle exercé sur les chemins de fer est une bonne chose?

M. WALSH.—Je crois que c'est une bonne chose parce que les conditions sont les mêmes des deux côtés de la frontière.

Le sénateur THOMPSON.—La concurrence ne servirait-elle pas vos intérêts lorsque vous faites affaires avec les transporteurs par voie d'eau?

M. WALSH.—S'il y avait une législation donnant aux transporteurs par voie d'eau le droit de transporter des marchandises dans tous les ports avec, entre les taux par voie d'eau d'un bout à l'autre et ceux par voie d'eau et par chemin de fer, une différence suffisante pour protéger leur commerce, ce serait très bien.

M. CARROLL, député.—Il est impossible d'exercer un contrôle et en même temps permettre la concurrence, puisque les chemins de fer peuvent rivaliser d'après les tarifs produits.

M. WALSH.—Les conditions relatives aux chemins de fer sont exactement les mêmes des deux côtés de la frontière; le contrôle est actuellement le même des deux côtés. L'*Interstate Commerce Commission* exerce exactement le même contrôle que notre commission sur les taux du transport complètement par voie d'eau et sur ceux du transport par voie d'eau et par chemin de fer.

Le sénateur BOLDUC.—Si la Commission a agi loyalement dans le passé, comme vous l'admettez, pourquoi vous opposez-vous à être placés sous son contrôle?

M. WALSH.—Cette réflexion ne s'applique d'aucune façon au Bureau des Commissaires des Chemins de fer. Nous avons toute la confiance possible en la Commission. Elle a fait du bon travail et elle en fait encore, mais le fait d'avoir à produire les tarifs devant la Commission enlève le droit à la charte, le droit au contrat et je crois

que cela diminuera considérablement le transport par voie d'eau. J'allais justement faire allusion à une communication du président des États-Unis transmettant un rapport de la Commission des voies d'eau intérieures en 1909, et dans laquelle il traite de cette question du transport par voie d'eau. Il dit à la page 11:—

“Tandis que les chemins de fer du continent américain ont contribué considérablement à étendre et à promouvoir la production et le commerce de ce pays, il est clair qu'à certaines époques de plus en plus fréquentes ils sont incapables de suffire à la production et de satisfaire les demandes de transport.

“Tandis que la navigation sur nos voies d'eau intérieures a diminué alors qu'augmentait le transport par chemin de fer, au cours des dernières décades du dernier siècle, il est clair maintenant que le jour est venu d'améliorer et de développer cette navigation intérieure et le transport maritime, lesquels, comme l'a prouvé une enquête minutieuse, rapportent des profits proportionnés au coût de la mise en opération et dont on pouvait se servir indépendamment l'un de l'autre en même temps que du transport par chemin de fer.”

M. CARROLL, député.—Que pensent ces messieurs du projet de donner aux navires américains le droit de commerce entre nos ports tout comme à nos navires canadiens ? Est-ce que cela ne réglerait pas la question pour toujours ?

M. WALSH.—Je n'oserais pas répondre à cette question.

Le sénateur BOWELL.—Vous voulez dire qu'on rende le cabotage libre ?

M. CARROLL, député.—Oui.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Avez-vous quelques observations de la part des petits manufacturiers s'opposant à cette clause ?

M. WALSH.—Je n'en ai pas. J'ai fait bien respectueusement cette suggestion ; elle est très importante et devrait être mise à l'étude. Nous croyons qu'elle est suffisamment importante pour justifier le comité de s'enquérir sur la situation.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Contre quelle partie de la clause apportez-vous des objections sérieuses ?

M. WALSH.—Contre celle qui commence par les mots “Les articles de cette Loi relatifs aux péages, tarifs, tarifs communs, selon que la Commission les jugera applicables, s'étendent et s'appliquent aux marchandises transportées par les compagnies de chemin de fer sur mer ou sur les eaux intérieures entre tous les ports ou endroits du Canada, etc.

M. FOWLER.—Vous êtes opposé au contrôle du trafic par de simples particuliers ?

M. WALSH.—Les simples particuliers ne seront pas soumis à cette Loi, que je sache.

M. FOWLER, député.—Les compagnies ?

M. WALSH.—Oui.

M. FOWLER, député.—Quelle comparaison y a-t-il entre les taux demandés par les compagnies de chemin de fer possédant des navires et les taux demandés par les autres compagnies ?

M. WALSH.—Les taux que j'ai énumérés sont les taux officiels auxquels sont soumises les marchandises qu'on transporte.

M. FOWLER, député.—Je suppose que ces navires ne se restreignent pas au transport des marchandises allant d'un bout à l'autre de la ligne ?

M. WALSH.—Il se fait très peu de trafic local, si ce n'est entre Montréal, Toronto et Hamilton, et ce trafic est soumis à des taux particuliers. Il y a très peu de trafic venant d'un autre port quelconque. La majorité du trafic en destination de l'ouest est fournie par les villes d'Ontario, telles que Brantford, London, et la plus grande partie par Toronto. Considérez toutes les villes manufacturières d'Ontario; une grande partie de ce trafic se fait par voie d'eau et ensuite par chemin de fer à partir de la tête des lacs.

M. CARROLL, député.—Revenant sur cette question de charte, j'ai demandé l'autre jour à un particulier qui s'intéressait à ce bill de quelle façon ce bill affecterait les affréteurs, les navires affrétés à l'année et au mois et sa réponse ne m'a pas parue bien satisfaisante. Vous pensez que le bill empêcherait d'affréter les navires?

M. WALSH.—Bien, je ne sais pas. C'est un point important. Je ne sais pas s'il ne l'empêchera pas.

M. CARROLL, député.—Je crois qu'il serait important d'étudier cette question.

M. WALSH.—Notre position serait la suivante: il existe aujourd'hui des compagnies possédant leurs propres navires pour transporter les cargaisons à la tête des lacs dans leurs propres bassins et leurs propres magasins. Si ces compagnies ne sont pas soumises à la loi comment leurs compétiteurs peuvent-ils faire la même chose?

Le sénateur BELCOURT. — Elles transportent le fer et l'acier.

M. CARROLL, député.—La même chose se rapporte aux compagnie de chemin de fer et aux aciéries des provinces maritimes.

M. WALSH. — La même chose. Prenez le transport du charbon à Montréal—

M. CARROLL, député. — Ces compagnies possèdent les bassins à Montréal.

M. WALSH. — Et prenez le ciment. La clause du bill dit:—

“Et les articles de la Loi relatifs aux taux de péage, obligations et tarif communs devront, selon que la Commission les jugera applicables, s'étendre et s'appliquer à toutes les marchandises transportées par fret par les navires de transport d'un port ou d'un endroit quelconque du Canada à tous les autres ports ou autres endroits du Canada”.

Le sénateur BÉRIE.—On ne dit pas ce qu'il faut entendre par un transporteur,

M. WALSH. — Ce qui est un transporteur maritime?

Le sénateur BÉRIE. — Ce peut être un particulier aussi bien qu'une compagnie.

M. WALSH. — Est-ce que cette question dépendrait de cette loi? Est-ce un transporteur en location? Loue-t-il un navire pour transporter ses propres marchandises? Supposons qu'il achète le navire?

Le sénateur BÉRIE. — On a attiré notre attention sur une question importante. Il y a sur les lacs des quais qui appartiennent au gouvernement, des quais qui appartiennent à des compagnies de chemin de fer, et des quais qui appartiennent à des particuliers. Je crois qu'il serait très important pour nous de connaître la quantité approximative de chacune de ces catégories.

Le sénateur YOUNG, (Président). — Et où?

Le sénateur BÉRIE. — Pourriez-vous plus tard fournir au comité des renseignements sur ce sujet?

M. WALSH.—Nous serons heureux de produire un dossier sur cette question plus tard.

Le sénateur BÉRIE.—Vous connaissez le sujet.

M. WALSH.—Oui, les renseignements peuvent être facilement obtenus.

Le sénateur YOUNG, (Président).—Je comprends que le comité vous demande de produire un dossier au cours de l'intervalle des sessions.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Le comité comprendra que M. Walsh ne prétend pas représenter ici l'association des manufacturiers. Il est venu ici tout simplement pour exposer quelques faits devant le comité afin que celui-ci puisse les prendre en considération.

M. W. R. DUNN, représentant de l'*International Harvester Company*, s'est présenté devant le comité et s'est exprimé ainsi: "Je viens ici à titre de particulier".

Le sénateur YOUNG, (Président).—Où demeurez-vous?

M. DUNN.—A Hamilton. M. Walsh a fait ressortir d'une façon claire et générale la raison pour laquelle nous sommes ici, et mon unique but est simplement de vous exposer comment serait affecté un expéditeur particulier si la clause 358 qu'on propose était adoptée. Je ne parle que des marchandises allant à l'ouest. Je ne sais pas si les taux du fret allant à l'est devraient être contrôlés ou non, mais j'en sais long au sujet du trafic en destination de l'ouest. Nous sommes probablement de tout le Dominion du Canada, les expéditeurs particuliers qui transportent le plus de marchandises en destination de l'ouest, et, depuis huit ans, nous avons favorisé et développé une très puissante ligne de transporteurs que nous utilisons tous les jours, que nous utilisons maintenant, si on a besoin d'eux dans l'ouest. Ces transporteurs ont eu un bon succès. Nous avons commencé notre service avec la *Merchants Mutual Line*. Cette ligne s'est développée et compte aujourd'hui soixante-dix navires dont nous avons l'avantage de nous servir au fur et à mesure qu'ils se présentent.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Sont-ils en correspondance avec les chemins de fer?

M. DUNN.—Non, il n'y a aucune correspondance, ils sont absolument indépendants les uns des autres, et lorsque nous avons pris connaissance de la clause 358 de cette législation, nous n'avons pu la concevoir que difficilement. Cette clause n'a pas sa raison d'être ici. Je suis ici simplement pour recueillir quelques renseignements et pour comprendre le vrai sens de cette législation. Je demanderais si on a l'intention de soumettre à cette clause les navires ou bien les vapeurs, ou si cette clause a été suggérée par les compagnies de chemin de fer, ou encore qui est le promoteur de la législation proposée? Je suis convaincu que je ne puis m'imaginer ni dire quel serait l'effet de la clause 358 sur les chemins de fer et les bateaux si on lui donnait force de loi. Il semblerait qu'on aurait l'intention de nous mettre complètement hors du service maritime.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Dans quel sens?

M. DUNN.—Dans ce sens-ci: nous avons dépensé environ cent mille dollars pour construire des bassins à Hamilton et environ un quart de million de dollars pour construire des magasins et des terminus à Fort-William. Nous avons fabriqué à Hamilton et avons transporté nos magasins à Fort-William, et expédié à Fort-William. Ces échanges mutuels sont intermittents durant la saison de la navigation. Nous avons un but en agissant ainsi et, s'il se trouve parmi les membres de ce comité des membres venant de l'ouest, je leur demande de juger de l'à-propos de mes paroles. Tout ce que je puis dire maintenant c'est que nous serons tout simplement forcés d'abandonner nos terminus s'ils sont soumis à des règlements, parce que nous ne pouvons y soumettre nos bateaux; c'est là une opinion arrêtée d'avance, et ensuite nos bassins, à ce bout-ci, et nos magasins, à l'autre bout, ne sont plus d'aucun usage pour le transport des marchandises en destination de l'ouest.

M. NESBITT, député.—Est-ce qu'on ne tiendrait pas compte de ce point, si les taux des bateaux étaient les mêmes que ceux des chemins de fer?

M. DUNN.—Voici ce que dit la clause: contrôle absolu de ces conditions.

M. SINCLAIR, député.—Cela n'aurait pas lieu parce que les taux des bateaux seront toujours plus bas que ceux des chemins de fer.

M. DUNN.—Ce ne serait pas bien attrayant et j'allais justement vous en donner la raison à mon sens. Nous avons l'avantage de faire le service maritime, d'affréter et de faire le service maritime en vertu d'une charte extraordinaire, soit de nous servir des divers transporteurs qui passent à notre porte. Nos chargements représentent la charge de deux à cent wagons. Demain nous expédions la charge de cent wagons sur un seul transporteur.

M. SINCLAIR.—Vous ne vous plaignez pas des taux élevés que vous imposent les propriétaires de navires.

M. DUNN.—Pas du tout. Nous faisons en sorte que notre commerce soit attrayant pour nous et il l'est certainement pour eux, parce que c'est ce commerce qui a fait progresser leur ligne. Notre commerce a établi le commerce du transport maritime tel qu'il existe aujourd'hui.

Le sénateur LOUGHEED.—Des bateaux canadiens?

M. DUNN.—Tous des bateaux canadiens.

Le sénateur BÉRIQUE.—Quel tonnage représentent ces bateaux?

M. DUNN.—Notre tonnage a été de 20,000 tonnes l'an dernier.

Le sénateur YOUNG.—Le tonnage de vos bateaux?

M. DUNN.—Le tonnage total des bateaux. Nous nous servons des vingt bateaux qui passent à notre porte, comme ils ont passé depuis vingt-cinq ans. Nous complétons la cargaison et la leur abandonnons.

Le sénateur TAYLOR.—Moyennant un prix?

M. DUNN.—Oui.

Le sénateur TAYLOR.—Que vous déterminez vous-mêmes?

M. DUNN.—Qu'ils déterminent, et il est attrayant d'un bout à l'autre.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Vos prix seront différents s'il s'agit d'expéditeurs en petite quantité?

M. DUNN.—En volume, oui. En général nous ne choisissons pas l'expéditeur, mais nous tenons compte du service qu'il nous donne, n'en doutez pas. Il nous faut déterminer un prix raisonnable afin de rendre notre commerce attrayant, ou, autrement, nous n'aurions pas le service, et les bateaux sont nécessaires à notre service. Il nous faudrait faire la classification nous-mêmes, avec une seule ligne de bateaux, et cela ne se peut pas.

Le sénateur BOWELL.—Vous parlez des wagons de chemin de fer?

Le sénateur YOUNG, (président).—Il détermine le chargement des bateaux par le nombre de charges de wagons qu'il peut y faire entrer.

M. DUNN.—On transporte tout par wagons depuis la tête des lacs.

Le sénateur THOMPSON.—Ne penseriez-vous pas que la Commission des Chemins de fer aurait prévu ce que vous exposez ici aujourd'hui, relativement à ces conditions.

et aurait essayé de les maintenir, de sorte que son but soit surtout l'avantage du transport et le bien du public? Vous ne penseriez pas que la Commission serait intervenue et aurait troublé les conditions dans lesquelles se fait le transport.

M. DUNN.—Le danger est si grand, et les conditions mêmes dans lesquelles nous nous trouvons prouvent bien que, sous ce rapport, elles sont parfaites parcequ'elles font développer un magnifique système de transport par voie d'eau, et dans aucun endroit du monde, les taux et les conditions de transport par voie d'eau s'améliorent autant chaque jour.

Le sénateur TAYLOR.—N'avez-vous pas à craindre que si un bateau obtenait un chargement complet à Montréal, il ne se chargerait pas du vôtre?

M. DUNN.—Il ne prendrait pas le nôtre.

Le sénateur TAYLOR.—Mais, il le prendra s'il ne prend qu'un demi chargement à Brockville et à Gananoque et qu'il poursuit sa route ayant un espace libre pour 15 ou 20 wagons?

M. DUNN.—Nous compléterons le chargement. Pour être bien franc, je dois dire que notre taux n'a pas été modifié depuis cinq ans. Il a été déterminé loyalement des deux côtés à un moment où nous nous trouvions dans des circonstances difficiles, alors que nous n'avions que trois ou quatre transporteurs et nous devons déterminer un taux attrayant. Nous n'avons jamais modifié notre taux et ils n'ont jamais modifié leur service.

M. NESBITT, député.—Ce taux est agréable aux transporteurs, dans tous les cas.

M. DUNN.—Il leur est très agréable. Il leur permet de payer des dividendes.

M. NESBITT, député.—Si on donnait à cette législation force de loi, la dernière partie de cette clause ne veut pas nécessairement dire que la Commission des Chemins de fer devra déterminer un certain taux, mais vous admettez que l'expéditeur qui ne peut obtenir votre taux demandera à la Commission des Chemins de fer d'augmenter son taux afin qu'il puisse en retirer quelque profit?

Le sénateur YOUNG, (président).—Il pourra demander à la Commission de lui accorder un taux officiel.

M. DUNN.—Tous ceux qui se sont occupés de faire du transport savent que ce sont toujours les chemins de fer qui déterminent les taux entre les transporteurs par chemin de fer et ceux par voie d'eau, comme M. Walsh nous l'a fait voir. Ils déterminent la différentielle. Je sais que la ligne actuelle a fait tout son possible, lors des grandes réunions pour déterminer la classification et ailleurs, pour obtenir une différentielle de trois sous sur les marchandises de la cinquième classe, mais elle n'a pu l'obtenir. On lui a accordé une différentielle de deux sous en lui disant qu'elle serait très satisfaite de deux sous, et elle y est tenue parce qu'il lui faut la conserver et parce que c'est le grand bras des compagnies de chemin de fer qui dirige tout. Et c'est justement ce que je puis constater ici. Le point que je voulais vous faire remarquer, si les membres du comité venant de l'ouest avaient été présents, c'est que depuis que nous avons amélioré les conditions de transport par voie d'eau, c'est-à-dire de la manufacture à l'entrepôt et au terminus situé à l'autre bout, nous avons tout de suite donné tous les profits que nous avions retirés à ce mode de transport ou consommateur de l'ouest, car nous avons tout de suite commencé à vendre nos machines en payant le fret jusqu'à Fort-William, ce que nous n'avions jamais fait auparavant. Si nous étions soumis à cette législation et si nous devions abandonner le service maritime pour retourner à celui des chemins de fer, la conséquence logique serait qu'il nous faudrait vendre nos machines sans en payer le coût du fret d'Hamilton à destination et ne pas aider l'acheteur auquel elles sont destinées. En tenant compte de nos déboursés d'emmagasinage et de la surveillance que nous sommes obligés d'y faire, lesquels nous avons pu enlever d'Hamilton

ton—et nous avons à faire une grande surveillance à Fort-William—tenant compte de tout cela et ayant à transporter de nouveau tout cela ici, nous reportons tout, sans compter les dépenses, au point d'origine.

M. NESBITT, député.—Pouvez-vous nous dire à peu près l'avantage que représente le coût du fret payé jusqu'à Fort-William ?

M. DUNN.—Je dirais à peu près cinq dollars par moissonneuse.

Le sénateur BOSTOCK.—Ce montant représente la différence entre le coût de la machine à la manufacture et à Fort-William.

M. DUNN.—C'est l'avantage que nous donnons au consommateur de l'ouest et que nous avons été en état de lui donner. Par l'intermédiaire de la législation, nous l'admettons tous, ce commerce en est rendu à un point que la limite de fabrication d'instruments agricoles entre les Etats-Unis et le Canada, en autant que nous y sommes intéressés, devient de jour en jour de plus en plus petite. Nous avons des lignes de bateaux faisant le service à partir de Chicago et que nous ne pourrions jamais soumettre à un règlement; c'est une chose du passé. Ces bateaux jouiront toujours d'une entrée libre là-bas aussi longtemps que cet état de choses se maintiendra, et je ne sais si notre attitude ne serait pas tout à fait changée au point de vue de la fabrication, même sur la question seule de la transportation, si nous étions soumis à une autre législation que celle qui a existé, que celle qui a diminué, tellement diminué notre limite de fabrication, que nous nous demandons s'il ne nous serait pas préférable de fabriquer nos machines en destination de l'ouest à Chicago-sud plutôt qu'à Hamilton. Je sais très bien qu'on commencerait par nous enlever la demande de ces 30,000 machines en disant de ces 30,000 machines, tenant compte du transport et des autres conditions", "nous en prendons soin", "nous les enverrons à la tête des lacs"—et on les y enverrait, et probablement au même magasin aussi.

Le sénateur LOUGHEED.—Vous pouvez sans doute expédier des marchandises de Chicago à la tête des lacs sans enfreindre les règlements de cabotage.

M. DUNN.—Oui, c'est de cette façon que nous expédions toute notre ficelle. En outre de nos machines que, sans doute, nous expédions par cette voie, nous expédions, en effet, des millions et des millions de paquets de ficelle par bateau, de Chicago jusqu'à Fort-William, et jusqu'à Port-Arthur, et au terminus du Grand-Tronc-Pacifique. Nous en fournissons partout dans l'ouest.

Le sénateur LOUGHEED.—Si les conditions changeaient, vous expédieriez alors directement de Chicago à Fort-William au lieu d'expédier de Hamilton à Fort-William ?

M. DUNN.—Ce serait un commerce avantageux.

Le sénateur YOUNG, (président).—Ce serait une question de dollars et de cents ?

M. DUNN.—Oui; ce serait un commerce avantageux, c'est tout; il s'agit d'obtenir de bons résultats.

Le sénateur BOWELL.—Il n'y a aucun inconvénient à expédier vos marchandises de Hamilton à Fort-William par Chicago par l'intermédiaire des vaisseaux américains, si vous le désirez ?

M. DUNN.—Non, il n'y a rien pour nous en empêcher.

Le sénateur YOUNG, (président).—D'expédier vos marchandises de Halifax à Fort-William par l'intermédiaire de vaisseaux américains ?

M. DUNN.—Par Chicago. De fait, nous avons actuellement un certain nombre de ces navires faisant le service jusqu'à Chicago durant toute la saison et ramenant notre ficelle à Fort-William.

Le sénateur LOUGHEED.—Quelle serait la différence dans le coût de la fabrication à Chicago et à Hamilton, ne tenant pas du tout compte du coût du transport, disons à vos manufactures de Chicago et d'Hamilton ? Quelle serait la différence pour cent.

M. DUNN.—Actuellement la fabrication à Chicago représente plusieurs dollars de moins par machine. Sans doute ils ont la quantité alors que nous avons la variété ?

Le sénateur LOUGHEED.—Je suppose que votre main-d'œuvre y est pour quelque chose ?

M. DUNN.—Certainement.

Le sénateur YOUNG, (président).—Cela vous coûte-t-il mois cher ici à Hamilton qu'à Chicago ?

M. DUNN.—Pour la même somme d'ouvrage, le coût de la fabrication est plus élevé à Hamilton qu'à Chicago, mais il est probable que la quantité en est indirectement la cause. Lorsqu'à Chicago, on fabriquera 70,000 machines, on n'en fabriquera que 10,000 ici, mais elles seront variées. On recueillera là-bas des demandes pour 80,000 ou 90,000 machines lorsque nous n'en recueillerons que pour 10,000. C'est ce qui rend le coût de la fabrication plus élevé. Je suis disposé à vous prouver par nos livres que nous fabriquons actuellement environ 75 pour 100 du nombre total des instruments agricoles en usage dans le Nord-Ouest du Canada. Il est probable que nous continuerons ainsi puisque personne ne semble rechercher ce commerce.

Le sénateur LOUGHEED.—Avant de toucher à un autre point vous plairait-il d'exposer à ce comité vos vues sur l'autre objection contre la proposition de ce projet de législation. Elle est sans doute le résultat du fait que le transport ne permet pas la fixité des taux, c'est-à-dire qu'on doit jouir d'une certaine liberté dans la détermination des taux ?

M. DUNN.—Oh, nous devons jouir de cette liberté dans le commerce maritime.

Le sénateur LOUGHEED.—C'est-à-dire qu'il n'y a pas de comparaison entre la détermination des taux de transport par chemin de fer et celle des taux de transport par bateaux ?

M. DUNN.—Non.

Le sénateur THOMPSON.—Vous ne vous êtes pas prévalu de cette liberté de modifier les taux, lors de vos arrangements. Je comprends que vous avez convenu des taux avec eux et que vous les avez maintenus ?

M. DUNN.—Nous avons déterminé un taux, mais nous sommes engagés à leur fournir des chargements d'au moins vingt-cinq wagons et non pas d'un seul wagon. Cela demande sans cesse un effort de notre part, mais nous le faisons, car nous devons nous en tenir à cet arrangement.

Le sénateur THOMPSON.—Vous avez toujours payé le même taux pour le transport depuis le commencement de vos affaires avec cette compagnie ?

M. DUNN.—Oui, le taux étant déterminé par la quantité transportée d'un bout à l'autre de la ligne. Nous n'avons fait aucun engagement relativement à la quantité, mais c'est là le minimum.

Le sénateur THOMPSON.—Et en quantité aussi considérable que vous le désirez ?

M. DUNN.—Oui, lorsque nous leur demandons d'envoyer un bateau à notre bassin particulier.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Pourquoi êtes-vous sous l'impression que la Commission des Chemins de fer, interviendrait dans la détermination de vos taux et de vos arrangements ?

M. DUNN.—Je puis difficilement concevoir comment la Commission des Chemins de fer pourrait réunir les conditions absolument nécessaires pour régler cette question. Je ne vois pas comment vous pourriez y recourir. Vous pourriez sans doute vous présenter devant la Commission pour y avoir recours, mais le dommage serait causé avant que vous puissiez l'empêcher et je craindrais beaucoup, comme je crains depuis que cette question a été amenée sur le tapis, la rupture de ce magnifique service qui se développe sans cesse. Nous ne craignons pas la fusion; il se peut que toute cette histoire vienne de là, mais nous n'avons aucune crainte. Je crois qu'on trouve notre commerce attrayant, et nous sommes en état de le maintenir ainsi. Sans doute, je ne parle qu'à un point de vue particulier, mais j'ai reçu une lettre d'une tréfilerie d'Hamilton qui est très intéressée dans cette question. Il n'y a pas de doute que cette compagnie jouit d'une basse échelle de taux parcequ'elle fait un commerce très considérable durant certaines saisons de l'année, mais, si elle est soumise à un tarif, elle ne jouira plus d'aucune latitude et il lui faudra s'en tirer le mieux possible. C'est une puissante fabrique de clôturage. La compagnie Frost devait nous envoyer une déclaration, mais elle ne l'a pas fait.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Elle approvisionne la *Grain Growers' Grain Company* et un certain nombre de compagnies de distribution du Nord-Ouest. Elle se prononce fortement en faveur de cette législation.

M. DUNN.—Cette tréfilerie de Sarnia ne possède-t-elle pas une succursale à Fort-William ou à Port-Arthur ?

M. ARMSTRONG, député, (président).—Elle approvisionne la "Grain Growers Grain Company" et un certain nombre de compagnies de distribution du nord-ouest. Elle se prononce fortement en faveur de cette législation.

M. DUNN.—Il m'est difficile d'en concevoir la raison, à moins d'être en état de payer des taux élevés sur leurs produits. Mais je me rappelle avoir entendu dire que cette compagnie de Sarnia expédiait ses produits par Port-Arthur ou Fort-William.

M. NESBITT, député.—Non, il n'en est pas ainsi. La fabrique est à Sarnia.

M. WHITTON.—Je crois que cette compagnie est très conséquente avec elle-même; elle soutient toujours l'opinion contraire à celle de tout le monde.

M. SINCLAIR, député.—Vous croyez que cette législation augmentera plutôt qu'elle ne diminuera les taux ?

M. DUNN.—Je sais que les compagnies de chemins de fer choisiraient le moment convenable pour régler cette question de façon à ce que le trafic ne soit plus attrayant dans notre district et qu'elles s'accapareraient bientôt ces puissants transporteurs et les contrôlèrent.

Le sénateur THOMPSON.—Pensez-vous que les Commissaires des Chemins de fer exerceraient leur contrôle ? S'ils connaissaient ces faits ne pensez-vous pas qu'ils tiendraient compte de ces conditions et qu'ils vous traiteraient de la même façon que vous l'êtes maintenant ?

Le sénateur LOUGHEED.—Il s'agit de savoir si on doit adopter une échelle mobile de taux.

Le sénateur THOMPSON.—Il s'agit du maximum.

Le sénateur POWER.—Et ils ne pourront pas avoir constamment devant eux un homme comme M. Dunn.

M. DUNN.—Il me faudrait m'y rendre chaque matin pour connaître un nouveau taux.

Le sénateur BÉRIQUE.—Je crois que M. Dunn est satisfait de l'état actuel des affaires et qu'il craint un malheur futur.

M. DUNN.—C'est justement cela.

Le sénateur YOUNG, (président).—Il a foi en l'axiome "ne dérangeons pas ce qui est bien".

M. DUNN.—Tout est merveilleusement avantageux et satisfaisant sous tous les rapports, d'après ce que j'en sais, et un des points les plus importants c'est d'avoir pu être en état de vendre nos marchandises en voiture à Fort-William, avec l'avantage de transférer notre main-d'œuvre et notre magasin à l'autre bout de la ligne tandis que nous fabriquons ici, et nous fabriquons à ce bout-ci des marchandises que nous expédions sans cesse à l'autre bout.

Le sénateur LOUGHEED.—Durant quels mois de l'année opérez-vous le transport?

M. DUNN.—Nos premiers bateaux d'ordinaire quittent les bassins vers le 1er avril et notre dernier vers le 1er décembre.

Le sénateur LOUGHEED.—Durant toute la saison de la navigation?

M. DUNN.—Sauf qu'il y a toujours une époque de ralentissement au mois de décembre et dans la dernière partie du mois d'août et de septembre. Il se peut qu'alors nous n'ayons rien à leur fournir, mais, sans doute, nous nous mettons en quête d'un autre trafic. Nous constatons et admettons que si nous n'avons rien à leur fournir durant ce mois, c'est parce que nous dressons alors l'inventaire de notre manufacture, tous les travaux étant suspendus et les produits passés à l'inspection.

Le sénateur YOUNG, (président).—Le mois de décembre se trouve dans l'intervalle entre les saisons.

M. DUNN.—Il s'y trouve tout juste sans s'y trouver complètement, et nous attendons pour considérer les affaires futures.

Le sénateur BOSTOCK.—Les conditions du transport par chemin de fer sont-elles les mêmes à partir de Chicago?

M. DUNN.—Oui, elles sont absolument les mêmes.

Le sénateur BOSTOCK.—Le saison est exactement la même?

M. DUNN.—Ils le seraient au point de vue machinerie. Nous envoyons notre corderie pendant les premiers mois de l'année; cette besogne s'accomplit en ce moment; nous nous hâtons afin de faire la distribution de ce point.

M. F. H. WITTON, assistant gérant général de la *Steel Company of Canada*, Hamilton, Ontario, dit:—Nous faisons venir de l'ouest de 350,000 à 400,000 tonnes de minerai chaque année, à un taux basé sur ceux qu'on prélève généralement pour les Etats-Unis. On l'appelle taux des ports lacustes inférieurs, et bien que notre exportation s'arrête actuellement à la Pointe-Edouard, nous pouvons néanmoins la transporter par le lac Érié si nous le jugeons à propos. Nos envois de l'ouest se chiffrent à 45,000 tonnes par année; je ne vous en parlerai qu'au point de vue commercial, vous faisant voir quel effet aurait sur la *Steel Company of Canada* la modification de notre système. M. Dunn vous explique le cas au point de vue des instruments aratoires, et il est dans la situation avantageuse de faire concurrence à Hamilton, à sa propre compagnie de Chicago. Mais nous avons à lutter contre le monde entier. M. Dunn n'est pas dans cette position. S'il ne peut réaliser autant d'affaires qu'il lui plaira ici, il n'a qu'à s'adresser à Chicago ce qui, naturellement, serait néfaste au Canada. Mais nous avons à lutter contre le monde

et nous faisons affaire d'une côte à l'autre. L'Europe nous fait concurrence de toutes sortes de manières et avec toutes sorte de tarifs, c'est-à-dire, un taux maritime jusqu'à Montréal avec la possibilité d'un taux de chemin de fer de Montréal au nord ouest; un taux combiné, par les lacs et chemins de fer, de Montréal; un service exclusivement maritime de Montréal. Nous devons nous baser sur les chiffres de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la Belgique et sur tout autre genre de taux de fret, en ce qui concerne nos propres. Pour ce qui a trait à la concurrence américaine, mon système de calculer les transports varie selon les localités. Supposons que nous calculons à la côte, nous devons tenir compte de la concurrence d'un trajet exclusivement accompli par voie ferrée, disons de Pittsburg à Chicago; puis d'un tarif combiné sur route spéciale d'exportation de Pittsburg à New-York; puis, par voie maritime, autour du Cap Horn; enfin le taux de péage dans le cas où le paquebot passerait dans le Canal de Panama. Les Américains possèdent encore une autre route, de New-York, par l'isthme, qu'ils appellent la route de Telmantepec. Puis nous avons la route, par eau exclusivement, de là à la côte. Lorsque nous arrivons à Winnipeg et tout ce district, nous avons le trajet, par chemin de fer, de Chicago, qui offre des taux plus bas que toutes les routes que nous possédons ici. Rien ne peut se comparer, ici au Canada, aux avantages qu'offrent les compagnies de chemin de fer hors de Chicago, et la concurrence est très difficile. Prenons Pittsburg, par exemple, nous voyons que le taux est basé sur le fixe de la Commission des chemins de fer; ce taux couvre le trajet, par voie ferrée et voie maritime, jusqu'aux lacs supérieurs, et équivaut au taux fixé par le manufacturier de l'article que nous avons à prendre en considération. Enfin, ils ont le droit d'instituer le taux qu'ils jugent à propos d'un port à un autre.

Sénateur LOUGHEED.—A travers les différents Etats?

M. WHITTON.—Oui, ils peuvent se passer d'un port canadien, car ils ont les mêmes routes pour aller à Duluth, à Winnipeg et tous les points de l'ouest que pour aller à Fort-William et Port-Arthur. La même chose existe en ce qui concerne Chicago. Pour ce qui est du taux ordinaire, je me permettrai de vous citer un ou deux exemples afin de vous édifier, car je tiens, messieurs, à créer chez vous une forte impression. Le tarif ordinaire pour ce transport des produits du fer, de Chicago à la tête du lac, est 8 cents. Nous avons eu en mains des contrats stipulant 90 cents la tonne brute, à peu près trois cents et demi ou trois cents et trois quarts. Que feriez-vous à ce commerce si vous le mettiez sous le contrôle de la Commission des Chemins de fer qui vous dirait: "Nous devons avoir certains taux?" Vous enlèveriez tout droit de concurrence; nous ne pourrions continuer ce commerce.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Vous croyez que la Commission des Chemins de fer vous obligerait à payer des taux plus élevés?

M. WHITTON.—Pourrait-elle faire autrement? Elle doit établir un taux pour tout le monde.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Oh, non.

M. WHITTON.—Oh, oui, comment pourrait-elle faire autrement?

Sénateur BÉQUE.—On pourrait lui conférer le pouvoir de fixer seulement le taux maximum.

M. WHITTON.—C'est une nouvelle suggestion que vous faites, Messieurs. Si j'appartenais à une compagnie de navigation, je m'arrangerais bien et rapidement avec tout le monde pour payer le maximum. Cela sonne admirablement; mais j'ai peur que bientôt le maximum serait à l'ordre du jour—il en serait ainsi si j'avais quelque chose à faire avec la compagnie de navigation et que je voulusse considérer seulement mon but égoïste. Même au Canada nous devons lutter, sur ce terrain, contre des concurrents qui possèdent leurs propres navires. La *Dominion Iron and Steel Company*, de Sydney, peut aujourd'hui transporter et livrer du matériel, de Sydney, n'importe

où, à des taux beaucoup moins élevés que ceux que nous payons actuellement, même en tenant compte de notre droit d'entreprendre, parce que cette compagnie se sert de ses propres navires et prend des voyages complets.

D'autre part, il y a les grandes aciéries des Etats-Unis qui ont leurs navires dont on peut se servir lorsque la quantité devient trop volumineuse et qui ont le droit d'adjudication. Vous nous mettriez dans l'impossibilité d'obtenir un commerce important. Maintenant je tiens à démontrer que les voies ferrées, lacustes et autres, du Canada, rendent un service uniforme au taux qui subsiste aujourd'hui, tel qu'on vous l'a dit, messieurs, soit 19½ cents avec un droit différentiel de 2 cents, portant ce taux à 17½ cents sur le fret de cinquième classe transporté à la tête des lacs. Ce service comprend le chargement aux usines mêmes, le transport dans les ports des lacs supérieurs, le déchargement des wagons, la mise dans les entrepôts de la compagnie, l'embarquement sur les navires, le transport à la tête des lacs et le débarquement sur le quai. Ce service est plutôt dispendieux. Voilà que vous demandez au peuple pour un travail qui, à mon point de vue, n'est pas nécessaire. Vous devriez donc user de tout votre pouvoir et tendre vers un service exclusivement maritime qui vous offrira des taux moins élevés parce que ce service n'est pas tenu aux mêmes obligations. On calcule les tarifs, sur les navires, d'après le service que ceux-ci rendent—et je m'occupe particulièrement de nos établissements car je tiens à concrétiser le cas. Ainsi, en certains endroits, nous avons des quais qui nous appartiennent, par exemple, à Montréal, à Lachine et à Hamilton. Afin de nous protéger, nous avons été forcés d'en construire à la tête des lacs. A quelques-uns de ces quais, nous devons fournir les hommes pour faire le chargement des navires car c'est impossible d'obtenir des débardeurs. A Hamilton, nous devons opérer à nos frais le changement de voie des wagons, et ces frais varient entre \$9,000 et \$10,000 par mois. Il nous faut obtenir des concessions. Ailleurs, où nos installations sont éloignées de l'eau, nous sommes contraints de faire notre propre charroiyage et notre manutention. Dans d'autres établissements, les compagnies maritimes font le charroiyage, s'occupent de l'accommodement dans les entrepôts et sur les quais ainsi que du chargement des navires. Lorsque nous avons à nous préoccuper de cela, nous fixons des taux en rapport avec les services que nous rendons. Maintenant, personne ne saurait nier que cette proposition est raisonnable, cependant nous ne dépendons pas de la Commission des Chemins de fer pour appliquer un seul taux. Elle ne pourrait éviter cela; elle ne pourrait pas fixer un tarif qui couvrirait ces différents services; c'est impossible. Puis il y a en plus des items spéciaux qui se joignent aux précédents. Nous avons un contrat; mais en dehors de cela, il arrive parfois qu'il faille négocier pour obtenir d'importantes consignations destinées aux Etats-Unis ou autres pays; et qui représentent trois, quatre, cinq ou dix mille tonnes. Lorsque cela se produit—et alors nous devons être au courant de tous les marchés du monde—il nous faut solliciter la coopération des compagnies de transport si nous devons livrer la marchandise pendant la saison navigable. Je dis, à l'honneur de ces compagnies, qu'elles ont toujours essayé, autant que possible, de nous seconder en maintenant le commerce en Canada. Rappelez-vous, messieurs, qu'ici vous ne calculez pas simplement sur les taux de fret, mais que vous vous apprêtez en même temps à enlever le commerce aux ouvriers de ce pays, alors que ces ouvriers calculent pouvoir mener à bien ce commerce qui, autrement, viendrait par New-York et à travers le pays. Ils n'en verraient guère plus que nous. Parfois ils nous ont aidés exactement de la même manière dont M. Walsh parlait, lorsqu'il cita le cas du ciment. Maintenant, chose très importante à noter, si les taux relevaient de la Commission des Chemins de fer, vous seriez obligés de donner un avis légal en ce qui concerne le changement et, quelque taux que vous fixeriez, il serait applicable à tout le monde. Je tiens à dire en toute équité et particulièrement en vue de ce que M. Armstrong a mentionné plusieurs fois en parlant du petit expéditeur, que nous ne faisons nullement concurrence au petit expéditeur.

Nous consentons à payer le même taux que lui sur les petits envois; mais dans une industrie aussi importante que la nôtre, nous devons considérer surtout le grand commerce. Le petit négociant ne fait pas ce genre de commerce, ou, s'il le fait, c'est

bien en petit. D'après les règlements de la Commission, les taux qu'on nous accorderait s'appliqueraient à tout le monde. La proposition serait donc manifestement injuste puisqu'on forcerait une compagnie de navigation à transporter une, deux ou trois tonnes de marchandises au même prix que si elle transportait 10,000 tonnes. Je crois que tout le monde sera d'accord sur ce point. Maintenant, supposons que nous consentions à concéder le taux en question, les délais nécessaires pour l'obtenir ruineraient absolument notre commerce. Il arrive souvent que nous devons fixer des prix et faire affaire en moins d'une heure ou deux. J'ai ici deux télégrammes que j'ai montrés à M. Armstrong, il y a une semaine, et il sait que nous dûmes changer un taux de fret trois fois dans un laps de vingt-quatre heures.

M. WHITTON.—Non, à moins que quelques-uns de ces messieurs ne tiennent à les lire. Je ne veux pas faire de cas spécifiques. Dans celui-ci nous dûmes faire affaire parce que nous n'avions qu'un tarif exclusivement par chemin de fer; Buffalo, de nouveau, voulut nous faire concurrence et nous utilisâmes les navires canadiens. Buffalo baissa le prix trois fois en vingt-quatre heures afin d'obtenir la commande. Bon Dieu! que pouvions-nous faire? Et ce en deça d'une semaine—le 15 mai.

SÉNATEUR BOSTOCK.—Cette année?

M. ARMSTRONG, M.P.—Désirez-vous les inclure dans les procès-verbaux?

M. WHITTON.—Oui. Je tiens aussi à démontrer que le consommateur canadien retire un bénéfice de ces tarifs au rabais. Nous vendons toute marchandise dans notre entrepôt du nord ouest livrées en voiture à Fort-William. On nous demande parfois de fixer un prix de livraison en voiture de la fabrique. Nous ne le faisons pas parce que nous ne sommes pas préparés à dire quels contrats ou affrètement nous pouvons conclure, et nous sommes toujours contraints de calculer sur le prix de la marchandise rendue à destination. Par exemple, nous calculons généralement le taux, de Chicago à Calgary ou de tout autre endroit où le prix, au *pro rata*, est le moins élevé—et Chicago est un de ces endroits;—puis nous calculons nos taux d'après ce que serait là le taux des lacs, et nous faisons notre prix sur la marchandise rendue et livrée à Calgary. Ainsi, de toute manière le consommateur retire tout le bénéfice qu'il peut attendre de ces compagnies exclusivement maritimes. Maintenant, si vous décidez de confier la réglementation des taux à la Commission des Chemins de fer, il y a bien l'alternative de nous servir de nos propres navires; mais nous ne sommes pas des compagnies de transport. Je mentionne la chose tout comme les autres l'ont fait. Dans les lacs, il est vrai que nous possédons un quai; mais même si nous obtenions de l'accommodement, vous pouvez être certains que les compagnies de chemins de fer feraient passer d'abord leurs navires et que nous serions contraints d'attendre. Nous ne nous occupons pas de transport. Nous avons assez de tracas sans cela. A Fort-William, le Gouvernement dépense \$10,000,000. Il a permis à la compagnie de chemin de fer d'utiliser tout le bord de l'eau. Il y a à peine un lot de libre là-bas. Un autre fait est celui que le peuple n'est pas indifférent à la modicité des prix de transport par eau. Vous dépensez de fortes sommes pour améliorer ce transport et je crois que, dans l'intérêt du peuple, vous ne devez cesser de prendre la chose en considération. Je crois avoir tout dit, mais je serai heureux de répondre à toute question que me poseront ces messieurs du comité.

SÉNATEUR BÉRIQUE.—Vous servez-vous seulement de navires canadiens?

M. WHITTON.—Oui, les lois du littoral prévalent là-bas.

SÉNATEUR BÉRIQUE.—Possédez-vous quelques navires?

M. WHITTON.—Non.

SÉNATEUR BOSTOCK.—Vous parlez du commerce côtier. Pouvez-vous lutter de concurrence avec des compagnies telles que la *Blue Tunnel* et faire l'expédition directement aux côtes?

M. WHITTON.—Nous faisons nos expéditions à Montréal *via* la route Telmantepec; mais nous avons cessé cela l'an dernier.

Sénateur BOSTOCK.—Vous ne pouviez continuer?

M. WHITTON.—Non, et nous pouvons expédier par New-York parce que nos douanes refusent à un homme le droit d'examiner nos marchandises à New-York. Je devrais souligner cela. Je crois qu'on est à calculer sur une autre route *via* Montréal. Il pourrait se faire qu'on établisse une ligne, hors de Montréal, *via* le canal de Panama, qui nous sera d'un grand secours.

Sénateur BOSTOCK.—Actuellement on nous coupe pratiquement le chemin.

M. WHITTON.—Oui, mais pas complètement. Par ces quelques lignes, nous avons l'opportunité de faire l'expédition par eau. Quand le peuple refuse d'attendre nous nous adressons à l'Europe pour obtenir le commerce.

M. WALSH.—M. Whitton a fait allusion aux formalités nécessaires pour mettre en vigueur le changement des taux. D'après la loi, on doit donner trente jours d'avis de l'augmentation des taux. Il faut trois jours d'avis pour la baisse et trente pour la hausse.

M. ALEXANDER McFEE a comparu devant le comité et a déclaré ce qui suit: Je présente la Bourse du blé, de Montréal, les compagnies de transport à l'intérieur, les marchands de grains et autres intérêts. Nous sommes affiliés au *Board of Trade*. Les arguments que vous avez entendus ce matin, couvrent en réalité notre cas. En d'autres termes ce bill éliminera la concurrence, je veux dire en ce qui concerne le commerce du grain. Depuis quelques années nous avons réussi à faciliter le transport par eau des Grands Lacs à l'océan. Cela, joint aux avantages qu'offrent les terminus, a aidé à créer un nouvel état de choses. Ainsi, l'année dernière, nous avons expédié la plus forte quantité de grain dont l'histoire du port de Montréal fasse mention, soit à peu près 60,000,000 de boisseaux, et, cette année la perspective est que le chiffre précité sera dépassé. Je ne crois pas me tromper en disant qu'on a jusqu'ici retenu près de trente caboteurs qu'on chargera dans le port de Montréal, et la saison ne fait que commencer. L'an dernier, je crois qu'il y eut trente caboteurs, en tout, de retenus. Nous avons donc jusqu'ici trente caboteurs de retenus pour le port de Montréal seulement. C'est dire, qu'en dehors de Montréal, on fera encore plus d'affaires que l'année dernière. A quoi devons-nous cette augmentation du trafic?—A ce qu'on a aidé les transports, qu'on a amélioré les terminus; mais le Saint-Laurent est la voie de concurrence. C'est par elle que nous payons le moins cher les taux de transport des marchandises venant des Grand Lacs. Les routes américaines n'ont pas tenu à faire ces tarifs de concurrence. La route du Saint-Laurent a donc adopté les tarifs de concurrence, et nos compagnies régulières ayant comme règle d'adopter des tarifs qui, une fois combinés avec les tarifs de l'intérieur, sont plus bas que ceux de nos concurrents américains, lorsque ces pavires reçoivent leur maximum de cargaison, le surplus s'en va sur le marché étranger par voie des Etats-Unis. Telle est, en réalité l'histoire du commerce dans le port de Montréal. Ces caboteurs rencontrent la concurrence nécessaire qui leur permet de venir à Montréal.

En d'autres termes, ils transportent le grain du port de Montréal à un taux qui descend même à un chelin et neuf deniers, un chelin et dix deniers et demi à un chelin et neuf deniers. Je comprends que quelqu'un a fixé un taux de un chelin et neuf deniers. Ce taux est nouveau.

Le sénateur WATSON.—Cela signifie huit boisseaux.

M. McFEE.—Oui. C'est nouveau dans l'histoire du port de Montréal qu'un caboteur puisse transporter une cargaison, pour un chelin et neuf deniers, aux ports du continent ou à ceux du Royaume-Uni. Ces caboteurs se chargent du surplus de la cargaison que les paquebots réguliers ne peuvent transporter. Actuellement ces paquebots réguliers sont tous retenus pour les mois d'été. En d'autres termes, les directeurs des

compagnies ont conclu des contrats pour tout ce qu'ils jugeaient à propos d'accepter; d'un été à l'autre ils pouvoient à garder un espace pour le surplus, ils signent leurs contrats en conséquence, mais ils ont comme règle d'emplir leurs navires autant que ceux-ci peuvent contenir et ce, jusqu'aux mois d'août et septembre. Je parle des navires réguliers. Maintenant les caboteurs viennent et ils s'accaparent du commerce; actuellement un surplus de cargaison passe par les routes américaines. Les taux américains de Fort-William à New-York coûteront 3 cents de plus par boisseau que de Montréal. Les caboteurs de l'intérieur transportent le grain de Fort-William à Montréal pour $4\frac{1}{2}$ cents le boisseau. De Fort-William à New-York le coût est de $7\frac{1}{2}$ cents le boisseau: 1 cent sur les bateaux des lacs, et $6\frac{1}{2}$ cents pour le transport par chemin de fer et frais de terminus, ce qui fait $7\frac{1}{2}$ cents et nous avons un taux de $4\frac{1}{2}$ cents à Montréal par ces caboteurs de l'intérieur.

Le sénateur YOUNG.—Vous avez aujourd'hui un avantage de trois cents par le port de Montréal.

M. McFEE.—Oui, et ces trois cents nous permettent de faire venir un caboteur à Montréal.

M. NESBITT.—Cela arrive-t-il fréquemment?

M. McFEE.—Tout comme l'année dernière cette année est exceptionnelle. L'an dernier les taux étaient très élevés et pourquoi? Parce que les taux d'expédition dans le monde entier étaient très élevés, et que les compagnies de navigation obtenaient des taux très élevés de tous les ports. Les caboteurs de l'intérieurs obtinrent la récolte; partout ailleurs ce furent les compagnies de navigation.

Le sénateur BOLDUC.—Pouvez-vous nous donner les taux comparés entre Montréal et New-York l'année dernière?

M. McFEE.—Il y avait moins de trois cents de différence.

Le sénateur WATSON.—Quelle est actuellement la différence de taux, de New-York à un marché étranger?

M. McFEE.—Cette semaine, j'ai fait un transport de Boston à Liverpool, pour deux chelins et dix deniers—un denier par boisseau, et le plus bas, que je pouvais obtenir de Montréal à Liverpool, était $4\frac{1}{2}$ ou 5 cents par boisseau.

Le sénateur WATSON.—C'est à peu près égal.

M. McFEE.—Oui.

M. NESBITT, député.—Arrive-t-il souvent que le taux soit plus bas à Montréal qu'à New-York? Actuellement, vous percevez trois cents de moins?

M. McFEE.—Oui.

Le sénateur WATSON.—C'est-à-dire de Fort-William à un pays étranger.

M. McFEE.—Oui. Le surplus vient aux Etats-Unis, et les navires américains de Boston durent subir la concurrence de la route du St-Laurent; ils ne purent obtenir notre commerce sans consentir à diminuer le taux d'un farthing.

Le sénateur WATSON.—Que dites-vous de New-York?

M. McFEE.—Les taux sont pratiquement les mêmes. Cette semaine, nous avons transporté du fret, de Boston à Liverpool, pour une compagnie. On nous en offrit davantage, au même prix, si nous consentions à attendre une semaine de plus.

Le sénateur WATSON.—Ceci est de 1 cent plus avantageux que Montréal?

M. McFEE.—Bien, c'est $\frac{1}{2}$ cent plus avantageux qu'à Montréal.

Le sénateur POWER.—Ces caboteurs viennent à Montréal en grand nombre maintenant. S'ils ne venaient pas, quelle différence cela ferait-il dans le taux océanique de Montréal à Liverpool, en supposant qu'il n'y aurait que les navires réguliers?

M. McFEE.—On retient les caboteurs, par exemple, pour aller à Avonmouth et Rotterdam ou tout autre port du continent ou du Royaume-Uni, Hull ou Leith, à un chelin et neuf deniers, et nos navires réguliers doivent faire la concurrence. L'assurance est un peu plus élevée, probablement d'un quart à trois huitièmes pour cent.

Sénateur WATSON.—Le caboteur règle le taux.

M. McFEE.—Oui. Ces navires, pour Avonmouth, durent baisser à un chelin et neuf deniers.

Le sénateur WATSON.—Les caboteurs réglent le taux.

M. McFEE.—Oui. Nous désirons la concurrence des taux océaniques, et c'est le transporteur de l'intérieur qui nous aide à faire venir ces caboteurs jusqu'à Montréal. Ainsi, le marché de Winnipeg est probablement l'un des plus considérables pour les produits réels, de ce côté-ci de l'Atlantique. Il n'y a pas de plus grand marché que Winnipeg pour le vrai blé. Puis, nous avons Liverpool, de l'autre côté. C'est le marché pour l'Europe. Le continent observe Liverpool. Le marchand sait à une fraction près, ce que lui coûterait le transport du grain de Winnipeg à Liverpool. Il calcule à un huitième de cent par boisseau environ et il achète tous les jours à ce prix. Les frais de transport sont pour la distance de Winnipeg à Liverpool. Si vous ne pouvez obtenir la concurrence d'un navire océanique, vous devez l'obtenir d'un transporteur de l'intérieur. Pour faire le commerce, quelqu'un doit fixer le taux de baisse et c'est la compagnie de transport qui peut le fixer. Le marchand ne peut le faire.

Le sénateur BÉRIQUE.—Et il peut arriver qu'il faille agir très promptement.

M. WHITTON.—Immédiatement. Vous ne pouvez attendre une semaine ou deux. Cela fait sortir un autre point. Quelques-uns de ces navires sont retenus pour un voyage au mois d'août. Il en est ainsi de quelques-unes de nos compagnies canadiennes. Elles ont probablement conclu un arrangement avec les transporteurs de l'intérieur pour transporter le grain. Si le tarif est fixe, vous ne pouvez exiger rien autre chose que ce que le tarif déclare. Si vous avez conclu pour 16 cents et que le tarif soit de 5 à l'époque du transport des marchandises, vous ne pouvez exiger 6. La loi vous le défend. Si vous avez conclu à 5 et que le tarif soit 6, vous devez payer 6. Nous en avons fait l'expérience avec la commission des chemins de fer. Les chemins de fer mettront le tarif en vigueur à l'automne, le 20 septembre. Ils avertissent la commission que, le 1er septembre, le taux sera ceci ou cela. On fixe le taux le 1er septembre, puis on alloue vingt jours. Je ne me souviens pas quel était le taux; il y eut cependant une différence de $\frac{1}{2}$ cent par boisseau, lorsque le nouveau tarif entra en vigueur le 20 septembre et nous dûmes payer d'après le nouveau tarif. Nous ne fûmes pas même prévenus de la chose. Ainsi vous pouvez constater que c'est impossible de conclure un contrat à l'avance, car il importe qu'on sache exactement ce qu'est ce contrat.

Sénateur YOUNG.—La marge est si petite.

M. McFEE.—Oui. Dans ce commerce la différence est à peine de $\frac{1}{2}$ ou de $\frac{3}{4}$ de cent par boisseau car on le suit de près. Mais aussitôt que vous avez adopté un taux arbitraire, avec contrats pour trois ou quatre mois à l'avance, il devient presque impossible de faire affaire.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Ne faites-vous pas affaire avec les compagnies de chemin de fer qui font le transport par voie lacustre et voie ferrée?

M. McFEE.—Oui, et nous ne pourrions obtenir des taux actuels n'étaient les taux par voie maritime. Le Pacifique-Canadien, dernièrement, a fixé un taux particulièrement bas afin de faire concurrence au taux maritime, et si ce dernier n'existait pas, nous n'aurions pas le taux du Pacifique-Canadien aujourd'hui.

M. ARMSTRONG, député, (président).—Mais les navires du Pacifique-Canadien sont sous le contrôle de la Commission.

M. McFEE.—Je ne parle pas de leurs navires. Le Pacifique-Canadien ne transporte pas le grain dans les lacs, il le transporte dans la baie Georgienne.

Le sénateur BÉRIE.—Vous utilisez les taux par voie d'eau. C'est votre voie d'à-côté.

M. McFEE.—Oui, on a fait fixer un taux de trois et demi des lacs à Montréal en concurrence avec celui de la route exclusivement maritime; puis vient le caboteur des lacs qui entre en concurrence avec, en plus, le taux par voie ferrée; Ainsi vous voyez que le producteur est directement intéressé dans cette concurrence, et je ne connais personne qui désire ce changement. Nous n'en voulons point et, à ma connaissance, personne à Montréal n'en veut. Je ne connais aucune association, les *Boards of Trade* de Toronto, de Montréal, de Fort-William ou de Winnipeg qui en veuille. Je n'ai entendu personne demander le changement. Je voudrais bien savoir qui est derrière ce projet.

M. ARMSTRONG, député (président).—Nous avons ici un document de plusieurs pages qui nous a été envoyé par les Eleveurs de Grains et les expéditeurs de l'Ouest. Ils demandent qu'on en arrive à un arrangement définitif. Les membres de la Chambre des Communes ont consacré beaucoup de temps à étudier et à solutionner la question.

M. McFEE.—Je n'ai pas lu ce que les Eleveurs de Grains ont dit.

M. KING.—J'ai une réponse à donner à cette lettre, si seulement le comité veut me permettre de la rédiger.

M. McFEE.—Je m'apprêtais à répondre à la population de Saskatchewan. Je m'occupe de la concurrence en tant que cette population y est intéressée. Je comprends bien cette question de concurrence. Éliminez maintenant cette possibilité de concurrence de Fort-William à Montréal: vous affaiblirez votre concurrent autant que Vancouver est concernée. Vancouver compte sur ce trafic des provinces de l'ouest. Aussi, si vous éliminez l'un des facteurs—un concurrent—vous restreignez cette concurrence aux compagnies de chemins de fer et aux vapeurs océaniques de Vancouver. Ce que nous désirons à Montréal est un concurrent qui transporterait le trafic à Vancouver et aux marchés par delà les mers et nous ne saurions éliminer aucun concurrent. Je crois que lorsque le canal Welland sera complété, nous établirons des taux moins élevés que les 4½ cents actuels. Nous devons en agir ainsi pour lutter contre la concurrence du Pacifique. Je ne pense pas que les fermiers furent sages lorsqu'ils éliminèrent un concurrent dans l'espoir d'obtenir de meilleurs prix.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Vous pensez que la Commission des chemins de fer serait tenté d'éliminer les concurrents.

M. McFEE.—Oui, je me base, pour faire cette réponse, sur une remarque que feu M. Hayes me fit un jour et qui était très juste: que cette Commission des chemins de fer protégeait les revenus des compagnies de chemins de fer bien plus que tout autre facteur.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—De quelle manière?

M. McFEE.—Cela éloignera la nécessité, pour les compagnies de chemins de fer, de protéger leurs taux en vertu d'un motif. Un tarif est fixé, c'est la Commission des chemins de fer qui l'a fixé, et il n'y a rien à dire. Le public est représenté dans la Com-

mission des chemins de fer, les taux sont approuvés par cette Commission, les compagnies de chemins de fer reçoivent le maximum possible des tarifs, et je crois que les chemins de fer, sur la question du tarif, ont beaucoup à bénéficier de la Commission.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Alors si votre argument est bon, les compagnies de navigation ne devraient pas s'opposer à cette réglementation.

M. McFEE.—Quelles compagnies?

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Les propriétaires de navires.

M. McFEE.—Je ne parle pas pour eux en ce moment.

M. ARMSTRONG, député, (Président).—Ils s'opposent à la chose.

M. McFEE.—Je vois le contrôle de ces taux de la navigation intérieure passer probablement entre les mains d'une corporation plus importante. Je vois un tarif qui serait changé de jour en jour ou de semaine en semaine, et les compagnies de navigation intérieure contrôler les taux fixés. Je ne pense pas qu'aucun tarif adopté puisse durer plus de deux semaines à la fois. Toutes les deux semaines, ce serait un nouveau tarif, et ce sont les plus importants propriétaires de navires qui fixeraient ces tarifs, parce qu'ils auraient le pouvoir et l'influence de le faire. Je pense que les compagnies de chemins de fer qui imposent les taux les plus élevés, sont les compagnies les plus importantes, et je suis d'avis que nos chemins de fer subissent grandement en cela l'influence des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis. Je crois que l'influence vient de là.

Le sénateur WATSON.—Vous avez aussi la question des caboteurs. Pourriez-vous nous donner une idée de la quantité de marchandise transportée, de Fort-William, par un de ces caboteurs?

M. McFEE.—Non.

Le sénateur WATSON.—Ces bateaux qui transportent le minerai sont considérés comme caboteurs.

M. McFEE.—A Buffalo, oui. Je pense que le transport du minerai s'effectue à l'automne et au printemps de chaque année, parce qu'on ne saurait transporter le minerai, ou autre chose semblable, par un temps froid.

Le sénateur WATSON.—Appelleriez-vous ce bateau un caboteur?

M. McFEE.—Je n'y ai jamais pensé.

Le sénateur WATSON.—Ils ne viennent que quand ils n'ont pu obtenir de fret ailleurs.

M. McFEE.—Oui.

Le sénateur WATSON.—Ils fixent un taux pour obtenir une cargaison de blé?

M. McFEE.—Oui. Un bateau de ce genre pourrait s'appeler caboteur.

M. Drummond comparut devant le comité et dit: C'est le *Board of Trade* de Montréal qui m'a demandé de venir ici. Je ne vous ferai pas une argumentation technique. Je tiens seulement à démontrer au comité que le *Board of Trade*, qui, avec la Chambre de Commerce, est d'accord pour sauvegarder les intérêts commerciaux à cette clause que vous vous proposez d'adopter, et il a écrit au Comité à ce sujet.

M. ARMSTRONG, député (président).—Cette lettre est au dossier.

M. DRUMMOND.—J'assoierai mon argument, qui sera très bref, sur ces deux principes généraux: Premièrement, que notre monde commercial est satisfait de ce qui existe actuellement et qu'il ne voit aucun motif de changement. Je n'en dirai pas davantage là-dessus. Je cite ceci comme un fait et je me crois le droit d'agir ainsi.

Secondement: Le fait d'avoir une concurrence dans les voies d'eau est d'une extrême importance pour Montréal puisque cela permet à notre ville d'étendre ses rives jusqu'à Fort-William, dans l'ouest. Les compagnies de chemin de fer reconnaissent ce fait puisque, à l'automne, lorsque la concurrence de la navigation a disparu, les taux augmentent immédiatement.

Le sénateur BÉRIQUE.—Et le tarif permet cela—notez-le.

M. DRUMMOND.—Oui. Plus que cela, la Commission des Chemins de fer reconnaît le fait que pour traiter de la concurrence comme dans le cas de ce tarif de l'ouest, pour traiter de la concurrence entre Montréal et Vancouver, la Commission des Chemins de fer reconnaît en comparant les deux,—le départ s'effectue à Fort-William et on compare le taux de Fort-William allant vers l'ouest avec Vancouver, allant vers l'est—elle reconnaît le fait que la concurrence par eau étend pratiquement nos bords jusqu'à Fort-William. Nous sommes d'avis que tout ce qui entraverait cette concurrence serait de nature à nuire aux intérêts de Montréal. Le cas de cette compagnie faisant le commerce de l'acier et de cette autre faisant le commerce des grains est beaucoup le même que le mien car je fais le commerce du sucre. Nous expédions du sucre à Fort-William et à Port-Arthur; nous l'entreposons là-bas, nous en faisons faire la distribution de ce point, et avant la clôture de la navigation nous en expédions de fortes quantités.

Le sénateur YOUNG.—Avez-vous un entrepôt à Port-Arthur?

M. DRUMMOND.—Non. Nous en avons un à Brandon. Nous expédions le sucre de Port-Arthur à Brandon et c'est de là que nous faisons faire la distribution. Comme principe général, quand on est satisfait d'une chose, on ne désire aucun changement et, en second lieu, si la concurrence est raisonnable, pourquoi le Gouvernement verrait-il la nécessité d'édicter des règlements? La question de transport peut se comparer, en affaire, à une matière brute, laquelle nous tenons à acheter au plus bas prix. C'est important que nous puissions acheter aux taux les moins élevés; c'est ce que nous obtenons aujourd'hui et voilà pourquoi nous ne désirons aucun changement. Je dis ceci tenant compte du fait que la Commission des Chemins de fer, pour laquelle j'ai le plus profond respect, a probablement bien d'autres choses à faire que de s'occuper de fixer les taux de transport par eau.

Le sénateur WATSON.—Si vous appliquez un tarif maximum sur le trafic des lacs, quel effet cela produirait-il sur les taux en général? Sur toute la ligne les taux varient de 2 à 8 cents. Si on établissait un tarif maximum de 4 cents, cela chasserait-il quelques navires hors des lacs?

M. DRUMMOND.—Je parle plus des expéditions en direction de l'ouest. M. McFee a traité particulièrement de celle qu'on envoie vers l'est. Si vous voulez imposer des règlements à nos navires, il y aura une tendance à remettre le commerce d'expédition en d'autres mains. Le fait que vous obtenez des taux plus bas sur les navires que sur les chemins de fer, prouve que ce taux est légitime, que les compagnies peuvent se maintenir à ce taux et que si vous tentez de les réglementer ou d'élever ce tarif, vous ferez en sorte que le commerce passera à d'autres.

Le sénateur BÉRIQUE.—Vous croyez que la chose est pour le moins prématurée?

M. DRUMMOND.—Oui.

M. KING.—Là où on est rendu, au nom de la *Dominion Marine Association*, je ne tiens pas à discuter du tout cette question des taux. Voici une réponse à ce que le président a dit en faveur de la législation, et c'est la seule réponse ayant trait à la législation. Elle réfère spécialement au document produit au nom des Eleveurs de Grains. Il n'y a rien d'eux dans ce document.

Le sénateur YOUNG. (président).—J'ai reçu des communiqués du *Board of Trade* de St-Jean, de la *Ogilvie Milling Company* et autres, qui seront insérés dans notre rapport. Si nous recevons d'autres documents contenant des arguments pour ou contre la mesure, je suppose que le comité se fera un plaisir de les faire imprimer.

Le sénateur LOUGHEED.—Oui.

Sur ce, le comité s'ajourna sine die

LISTE DES EXHIBITS

	PAGE.
N° 1.—Lettre de P. P. Woodbridge, secrétaire des Fermiers Unis de l'Alberta, <i>re</i> article 358.....	122
N° 2.—Lettre du même, <i>re</i> article 277.....	277
N° 3.—Lettre du sous-ministre du ministère des Chemins de fer et Canaux, <i>re</i> les taux de transport pour l'année 1913.....	123
N° 4.—Lettre du même, <i>re</i> la moyenne des taux de transport pour les années 1909, 1910, 1911 et 1912.....	125

EXHIBIT N° 1.

LES FERMIERS UNIS DE L'ALBERTA.

CALGARY, ALBERTA, le 28 mai 1914.

Monsieur J. E. ARMSTRONG, député.

Président du Comité de la Chambre des Communes
pour la consolidation de la Loi des Chemins de fer, Ottawa.

CHER MONSIEUR,

J'ai bien reçu votre lettre en date du 20 courant de même que la copie du Bill N° 2 et les notes qui l'accompagnent. Je vous suis reconnaissant de l'amabilité avec laquelle vous nous avez fait parvenir cette information.

Après avoir discuté les amendements projetés avec notre président et plusieurs autres membres de notre exécutif, permettez-nous de vous dire que nous sommes fortement en faveur de l'article 358 et que nous l'appuyons à l'unanimité. Nous croyons cependant que, de par la lettre actuelle de l'article, celui-ci ouvre une voie à procès en ce qui concerne l'étendue de sa signification.

Les lignes 2 et 3 de l'article 358 se lisent actuellement comme suit: "s'étend et s'applique au trafic porté par toute *compagnie de chemin de fer*, etc.". Nous croyons que pour rendre cet article absolument efficace, ou devrait le rédiger de manière à embrasser tout le trafic par eau, qu'il soit transporté sur des bateaux appartenant à une compagnie de chemin de fer ou autre, ou à des individus, et nous suggérons respectueusement que le mot "*chemin de fer*" soit éliminé de l'article, de manière qu'il se lise ainsi: "le trafic porté par toute compagnie ou individu, etc., etc.", ou tout autre amendement que votre comité pourrait suggérer de manière à exprimer les vues précitées.

Votre tout dévoué,
(Signé)

P. P. WOODBRIDGE,
Secrétaire.

EXHIBIT N° 2.

LES FERMIERS UNIS DE L'ALBERTA.

CALGARY, ALBERTA, le 28 mai 1914.

Monsieur J. E. ARMSTRONG, député.

Président du comité de la Chambre des Communes
pour la consolidation de la Loi des chemins de fer, Ottawa.

CHER MONSIEUR,

Après plus ample considération de l'acte pour consolider et amender la Loi des chemins de fer, dont vous avez été assez aimable de nous faire tenir copie, permettez-moi de vous dire que notre Association s'est toujours beaucoup intéressée à ces articles ayant pour but d'établir la responsabilité des compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les bestiaux ou autres animaux tués sur la voie.

Permettez-moi d'ajouter que les amendements qu'on se propose d'insérer dans la nouvelle loi nous apparaissent comme devant procurer la plus entière satisfaction. Nous les approuvons. Nous exceptons, cependant, l'article n° 277. Nous sommes d'avis que cet article est plutôt ambigu, bien qu'il jette le blâme et la responsabilité d'avoir laissé la barrière ouverte, sur les épaules du fermier propriétaire de la terre sur laquelle se trouvent la traverse à niveau et la barrière.

D'après nous les articles qui peuvent provoquer un litige quelconque devraient être évités autant que possible, et nous suggérons respectivement que cet article soit complètement biffé de l'acte.

Dans l'espoir que votre comité prendra cette suggestion en sérieuse considération, je demeure,

Votre tout dévoué,

(Signé) P. P. WOODBRIDGE,
Secrétaire.

EXHIBIT N° 3.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, CANADA.

CABINET DU SOUS-MINISTRE.

OTTAWA, vendredi, le 22 mai 1914.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 20 courant dans laquelle vous me faites part de l'adoption d'une résolution à l'effet que notre chef de la statistique devrait préparer une liste montrant la moyenne proportionnelle mensuelle des taux de transport du blé, par boisseau, de Port-Arthur ou de Fort-William à Montréal, durant les cinq dernières années.

Nous nous sommes occupés aujourd'hui de la chose avec le chef de la statistique, le priant de se mettre en communication avec les diverses compagnies de transport, à l'intérieur, dans le but de préparer le relevé en question aussitôt que possible.

Votre tout dévoué,

(signé) A. W. CAMPBELL

Monsieur N. ROBIDOUX,
Greffier du Comité,
Chambre des Communes, Ottawa.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, CANADA.

CABINET DU SOUS-MINISTRE.

OTTAWA, le vendredi, 29 mai 1914.

CHER MONSIEUR,

Pour plus ample information à votre lettre en date du 20 courant et à ma réponse du 22, ayant trait à une résolution adoptée par le comité conjoint du Sénat et de la Chambre des Communes sur le Bill B-2 du Sénat, à l'effet que le chef de la Statistique prépare un relevé—après avoir communiqué avec les diverses compagnies de transport, à l'intérieur—montrant la moyenne proportionnelle mensuelle de transport du grain, par boisseau, de Port-Arthur (ou de Fort-William) à Montréal durant les cinq dernières années, vous trouverez ci-inclus un état démontrant les faits tels qu'ils se sont produits en 1913. Le chef de la statistique déclare que cela prendra plusieurs jours avant qu'il puisse se procurer, des diverses compagnies auxquelles il s'est adressé, les données des années précédentes.

Votre tout dévoué,

(Signé) A. W. CAMPBELL.

Monsieur N. Robidoux,
Greffier du comité,
Chambre des Communes, Ottawa.

TAUX DE TRANSPORT PAR EAU.

Le trafic entre Port-Arthur et Fort-William consiste presque entièrement en grain, et la plus forte proportion de ce grain est le blé.

En 1913, pour la première fois, on vérifia le taux de transport des cargaisons de blé de Port-Arthur—Fort-William aux quatre points suivants :

Montréal (ou Kingston).
Ports de la baie Georgienne.
Autres ports canadiens.
Buffalo.

Les résultats furent les suivants :

PORT-ARTHUR—FORT-WILLIAM A MONTREAL, 1913.

	Par boisseau	Par tonne.	Par tonne au mille.
	Cents.	\$	Cent.
Avril.....	6 015	2 04	165
Mai.....	5 525	1 84	135
Juin.....	4 602	1 54	127
Juillet.....	4 080	1 60	130
Août.....	5 440	1 68	138
Septembre.....	5 282	1 86	144
Octobre.....	6 313	2 10	171
Novembre.....	6 341	1 11	172

Montréal comprend Kingston, lequel est un port de transfert. Les cargaisons de Montréal sont fréquemment transférées sur des bateaux à Kingston, et les taux du transport est calculé conformément,—c'est-à-dire, jusqu'à Montréal.

PORT-ARTHUR—FORT-WILLIAM AUX PORTS DE LA BAIE-GEORGIENNE,
1913.

	Par boisseau	Par tonne.	Par tonne au mille.
	Cents.	Cents.	Cent.
Avril.....	2 42	80 63	157
Mai.....	2 16	71 85	135
Juin.....	2 18	73 93	142
Juillet.....	1 59	58 73	102
Août.....	1 43	47 81	092
Septembre.....	1 53	51 26	100
Octobre.....	2 21	73 95	146
Novembre.....	2 46	82 30	160
Décembre.....	3 35	\$1. 12	220

Les principaux ports de la Baie-Georgienne sont Tiffin, McNichol, Midland, Collingwood, Owen-Sound, et Depot-Harbor.

PORT-ARTHUR—FORT-WILLIAM AUX AUTRES PORTS CANADIENS, 1913.

	Par boisseau	Par tonne.	Par tonne au mille.
	Cents.	Cents.	Cent.
Avril.....	2·42	80·63	·158
Mai.....	2·16	71·85	·135
Juin.....	2·18	73·93	·142
Juillet.....	1·59	58·73	·102
Août.....	1·43	47·81	·092
Septembre.....	1·53	51·26	·100
Octobre.....	2·21	73·95	·146
Novembre.....	2·46	82·30	·150
Décembre.....	3·35	\$1.12	·229

Les autres ports canadiens sont ceux situés à l'est de la Baie-Georgienne et à l'ouest du lac Ontario. Les principaux sont Goderich, Windsor et Port-Colborne. On observera que le taux de transport est pratiquement le même aux ports de la Baie-Georgienne et aux autres ports canadiens. Pour au moins 90 pour 100 des cargaisons, les taux aux ports de la Baie-Georgienne, Port-Colborne, et Buffalo sont identiques en tout temps.

PORT-ARTHUR—FORT-WILLIAM A BUFFALO, 1913.

	Par boisseau	Par tonne.	Par tonne au mille.
	cents.	cents.	cent.
Avril.....	2·739	91·30	·108
Mai.....	2·442	81·40	·094
Juin.....	1·904	65·13	·076
Juillet.....	2·289	76·39	·118
Août.....	1·969	65·63	·090
Septembre.....	1·739	57·97	·066
Octobre.....	2·876	95·86	·122
Novembre.....	2·998	99·97	·114
Décembre.....	2·296	81·09	·126

EXHIBIT N° 4.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, CANADA.

CABINET DU SOUS-MINISTRE.

OTTAWA, le lundi 1er juin 1914.

CHER MONSIEUR,—

Pour plus de renseignements à votre lettre du 20 courant, concernant une résolution adoptée par le Comité conjoint du Sénat et de la Chambre des Communes, sur le Bill du Sénat B-2 à l'effet que le chef de la Statistique prépare un état—après avoir communiqué avec les nombreuses compagnies de transport à l'inférieur—montrant le taux proportionnel mensuel par boisseau, sur le grain depuis Port-Arthur (ou Fort-William) jusqu'à Montréal durant les cinq dernières années.

Ci-inclus vous trouverez les rapports mentionnant les faits ayant trait au taux de transport du grain de Fort-William à Montréal, par mois, pour les années 1909, 1910, 1911 et 1912.

Votre tout dévoué,
(Signé) A. W. CAMPBELL.

Monsieur N. ROBIDOUX,
Greffier du comité,
Chambre des Communes, Ottawa.

Taux proportionnel du Transport, par boisseau, du grain de Port-Arthur—Fort-William à Montréal:—

1909.

	Blé.	Avoine.	Lin.	Orge.
	cents.	cents.	cents.	cents.
Mai.....	5·00	3·00	.....	5·23
Juin.....	4·00	.....	4·00	.....
Juillet.....	3·10	.....	3·33	.....
Août.....	3·75	2·25	.....	.....
Septembre.....	4·50	2·00	.....	3·00
Octobre.....	6·06	4·63	4·00	6·00
Novembre.....	6·16	4·50	5·75	5·00

1910.

Avril.....	5·37	3·50	.....	4·75
Mai.....	4·37	3·06	.....	3·50
Juin.....	4·04	2·88	.....	.....
Juillet.....	3·27	2·33	.....	.....
Août.....	2·90	.....	.....	.....
Septembre.....	3·55	.....	.....	.....
Octobre.....	4·94	.....	.....	.....
Novembre.....	5·50	.....	.....	.....

1911.

Avril.....	5·00	3·38	.....	.....
Mai.....	5·00	2·75	.....	.....
Juin.....	3·87	2·68	.....	.....
Juillet.....	3·75	2·38	.....	.....
Août.....	3·87	2·45	.....	.....
Septembre.....	4·50	2·88	.....	.....
Octobre.....	5·59	4·00	.....	.....
Novembre.....	6·25	.....	.....	.....

1912.

Mai.....	6·28	4·00	.....	.....
Juin.....	5·34	3·56	.....	.....
Juillet.....	4·75	3·00	.....	.....
Août.....	4·87	3·43	5·75	.....
Septembre.....	5·80	3·50	.....	.....
Octobre.....	6·68	.....	.....	.....
Novembre.....	7·25	4·71	.....	.....

20



