

le prix à la Bourse de Winnipeg?—R. Non, monsieur, tous ceux qui sont au courant m'assurent que non.

M. Young:

D. Comment cela se peut-il?—R. Parce que les tarifs sur le grain sont établis à Winnipeg. La meilleure illustration que je connaisse à ce sujet est la suivante: quand la décision de la Commission fut connue au sujet des tarifs d'exportation par Vancouver, notre tarif par rail jusqu'à Vancouver fut réduit. Le jour même où nous le réduisîmes, le tarif de transport océanique augmenta en proportion.

L'hon. M. Stevens:

D. Exactement, c'est ce que je veux dire. C'est précisément ce qui se produit; autrement dit, ce qui affecte le tarif de transport affecte le prix du grain. Considérons Vancouver, si vous voulez. C'est le coût de transport de Vancouver à Liverpool qui fixe le prix qu'on peut offrir à la Bourse de Winnipeg. Je suis d'accord avec vous: si on réduit les tarifs ferroviaires, les tarifs océaniques ont tendance à monter. Je sais que c'est un des arguments des chemins de fer et peut-être est-il fondé; mais ce que je veux vous faire comprendre, c'est qu'il existe un tarif jusqu'à Fort-William qui est fixe par rapport au prix à Liverpool. Or, évidemment, le coût du transport de ce grain, le tarif de transport de ce grain de la tête des Grands Lacs à Montréal et de là à Liverpool doit se répercuter dans le prix que le cultivateur touchera,— $\frac{1}{2}$ c., 1c., 2c.,—suivant le cas.—R. Je dois avouer que j'ai toujours été porté à croire le contraire, monsieur; cependant, je ne prétends pas être un expert dans la vente du grain.

D. Permettez-moi de vous poser une autre question...

M. MAYBANK: Voulez-vous dire que le prix à la tête des Lacs est le prix à Liverpool, déduction faite des frais de transport?

L'hon. M. STEVENS: Oui.

M. MAYBANK: Cela ne suffirait pas à justifier toute la différence.

L'hon. M. STEVENS: Je concède que le jugement peut le modifier légèrement. C'est la coutume...

M. MAYBANK: Depuis longtemps.

L'hon. M. STEVENS: Oui, c'est la coutume.—R. Monsieur Stevens, disons que le prix à Liverpool est aujourd'hui de 75c.; deux marchands de grain vendent à la Bourse de Winnipeg, l'un pourra expédier directement, ayant un contrat pour le transport sur les Lacs et les cargos océaniques voulus. Etablissons son coût de transport total à 17c. Le même jour, l'autre vend aussi du grain à Liverpool et en obtient le même prix, mais il doit conclure un marché pour le transport sur les Lacs et l'océan; il est possible qu'il paie plus que le premier qui possédait un contrat à meilleures conditions. Mais je suis d'avis que cela n'affectera nullement le prix payé au cultivateur. C'est une question de profits et pertes pour le marchand de grain.

M. Young:

D. Considérons la question pour toute une saison. Disons qu'il en coûte 10c. de plus pour transporter le grain de Montréal à Liverpool. Voulez-vous dire que votre conclusion s'appliquera?—R. C'est beaucoup trop profond pour moi, monsieur.

D. Il me semble qu'il n'en peut vraiment pas être autrement.

L'hon. M. Stevens:

D. Je n'en ai pas encore fini avec cette question. Je vois que vous n'admettez pas ce facteur comme élément de la fixation du prix du grain, mais admettriez-vous ceci: que si le coût de transport du grain sur les Lacs augmente, la somme touchée par le cultivateur diminue en proportion?—R. Je dirais non.

[M. G. A. Walker, K.C.]