

tion dans des discours, dont j'ai lu des passages en cette enceinte, que j'ai prononcés en décembre 1926 et aussi en mai 1928 et je suis prêt à soumettre ce que j'ai dit en ces trois occasions au jugement du très honorable député et de la Chambre.

Je n'ai pas dit que le très honorable député avait induit la Chambre en erreur. J'ai tout simplement déclaré que, d'après ses commentaires, il se méprenait sur le véritable sens de ces discussions. Je ne retire certainement rien de ce que je me souviens avoir dit alors.

Le très hon. M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, nous discutons une question de privilège mais il s'agit maintenant de faits et j'ai le droit de les exposer sous leur vrai jour.

Mon honorable ami prétend que je n'ai pas parlé de la discussion qui a eu lieu en 1927, mais s'il veut bien se donner la peine de consulter le hansard du 24 mai, qui rapporte les remarques dont il s'est formalisé, il verra que c'était bien du débat de 1927 que je parlais. Voici ce que j'ai dit:

Ceux qui siégeaient ici en 1927 se rappelleront la critique violente dont mon très honorable chef et moi-même fûmes alors l'objet, non pas de la part de mon très honorable ami...

C'est-à-dire le chef de l'opposition:

...car je ne crois pas qu'il ait pris part à la discussion—il était alors absent de la Chambre—mais par le chef de ce moment-là l'honorable M. Guthrie, et par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges.

C'est précisément au cours de ce débat que l'honorable député prononça les paroles que je viens de mentionner—rupture et destruction. Cela n'avait rien à voir avec le fait que le rapport n'avait pas été soumis à l'approbation du Parlement. Mon honorable ami a fait des déclarations catégoriques à ce sujet—il a une bonne mémoire et il doit certainement se souvenir avoir employé les mots "stupide", "absurde", "niais", etc. J'ai appris bien des mots au cours de ce débat.

L'hon. M. CAHAN: Je remercie le très honorable député d'avoir mentionné ce débat et j'en recommande la lecture aux honorables députés qui me font vis-à-vis tout comme à ceux qui siègent à mes côtés. Il suffit, je crois, de le lire pour se convaincre que le très honorable député, par suite d'une fausse impression qu'il avait l'autre soir ou de celle qu'il a exprimée aujourd'hui, n'a pas donné le véritable sens de ces résolutions.

Le très hon. M. LAPOINTE: Tout est bien qui finit bien.

MANUTENTION DU GRAIN À QUÉBEC TAUX POUR LA MANUTENTION DU GRAIN APPORTÉ PAR LES NAVIRES DES GRANDS LACS ET L'ENTREPOSAGE GRATUIT

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. C. D. HOWE (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, à la dernière séance de la Chambre, l'honorable député de Kootenay-Est (M. Stevens) a posé une question sur la manutention du grain à l'élevateur de l'Etat à Québec; il a aussi rappelé les questions qu'il avait inscrites au *Feuilleton* et les réponses qui lui avaient été faites. Il a été répondu d'une façon complète et exacte à ces questions. La chose a été aussi discutée au comité des subsides à propos des crédits du Conseil des ports nationaux, et je pense avoir alors exposé complètement les faits.

La première question, celle qui paraît inquiéter mon honorable ami, est la suivante:

1. Le ministre des Transports a-t-il conclu récemment une convention particulière avec la Louis Dreyfus & Company, ou avec toute filiale ou sous-compagnie de cette compagnie, pour la manutention de grains par l'élevateur de l'Etat à Québec?

Non seulement la réponse est négative, ainsi que je l'ai dit, mais je puis ajouter que jamais le Gouvernement n'a songé à conclure un accord spécial avec Louis Dreyfus et Cie.

La situation qui s'est présentée, ainsi que je l'ai expliqué lors de la discussion sur les crédits, c'est qu'à l'ouverture de la navigation ou quelque temps auparavant, le Gouvernement a constaté que les navires des Grands Lacs avaient appliqué à Québec un taux spécial comparativement à Montréal. La raison qui a fait surgir cette question au sujet de Louis Dreyfus et Cie est que cette firme, au début de la saison, a informé le Conseil des ports qu'elle avait l'intention de se servir beaucoup de l'élevateur de Québec cette année. En 1933 ou 1934, je ne sais trop, une situation analogue s'est présentée, les navires des Grands Lacs ayant appliqué à Québec un tarif plus élevé que celui appliqué à Montréal pour le transport du grain à partir des Grands Lacs. Il s'agissait alors du transport du grain canadien, et le Conseil est intervenu pour décider que les navires des Grands Lacs devaient faire disparaître cette inégalité de traitement à l'égard des deux ports.

Cette année, la situation était quelque peu différente en ce qu'il s'agissait de transport de grain des Etats-Unis, transport sur lequel la Commission des grains n'exerce aucune juridiction. On s'est donc demandé comment il faudrait s'y prendre pour faire disparaître cette inégalité de traitement. Il y eut entre