

M. FORKE: Si l'honorable ministre avait commencé par fournir cette explication, nous aurions épargné du temps.

L'hon. M. LOW: Ce crédit a été discuté durant une heure ou une heure et demie l'autre soir. L'honorable député (M. Sales) ayant révoqué en doute la déclaration que j'avais faite, je l'ai laissé parler. Si j'avais su qu'il allait s'engager dans cette discussion, je l'aurais prié d'attendre.

M. SPEAKMAN: Je présume que les élévateurs situés à la tête des lacs sont directement administrés par la commission des grains, tandis que ceux de Montréal et de Vancouver sont sous la direction de la commission du port de chacune de ces villes. Est-ce bien cela?

L'hon. M. LOW: Oui.

M. SPEAKMAN: Je ne m'explique pas cette différence. Sans être expert en cette matière je trouve qu'il existe plus de similitude entre les élévateurs de Vancouver et ceux des lacs, qu'il n'en existe entre ceux de Vancouver et ceux de Montréal.

Je comprends que les élévateurs de Montréal sont plus ou moins affectés au transbordement, que le grain y est non pas entreposé mais reçu pour être transbordé.

L'hon. M. LOW: En effet.

M. SPEAKMAN: A Vancouver les élévateurs sont des élévateurs de tête de ligne dans toute l'acception du mot, c'est-à-dire qu'ils servent non seulement au transbordement mais à l'entreposage du grain. A Montréal on ne peut mélanger le grain, il n'y a pas d'élévateurs à cette fin, il n'y a que des élévateurs pour fins de transbordement, mais à Vancouver on peut effectuer le mélange du grain tout comme à la tête des lacs. Je me place, ici, au point de vue des producteurs, que les élévateurs intéressent surtout et à qui il appartient plus qu'à tous autres d'en dicter l'administration. Il me paraît essentiel que là où le mélange peut être effectué la direction appartienne à la commission des grains. J'approuve de tout cœur les sentiments exprimés par certains autres députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, je trouve essentiel que les élévateurs de tête de ligne où le grain peut être mélangé soient sous la direction d'un corps responsable dont les membres sont habitués à ce genre d'opération et le comprennent parfaitement.

M. SALES: Je désirerais un peu plus d'explication de la part de l'honorable ministre. Je ne tiens pas à contester ses chiffres, mais j'ai puisé les miens dans le rapport général, j'y ai trouvé certains item de recettes qui

forment un total de \$2,444,175.70. Cela comprend les frais relatifs à l'inspection et au pesage des grains, que les cultivateurs doivent payer. Cela comprend aussi l'enregistrement et l'annulation des reçus d'entrepôt et la vente d'échantillons de grain. Ces item regardent aussi les cultivateurs, sans doute. Cela comprend également les frais de permis pour les élévateurs de tête de ligne, les frais d'entreposage, les perceptions à titres divers, et ainsi de suite. Quand même l'honorable ministre arriverait, par quelque autre mode de comptabilité, à une autre conclusion que celle qu'il faut tirer de mes chiffres, je persiste à prétendre que le cultivateur doit subir le coût de ces différents item, qui s'ajoutent au revenu consolidé. Lors même que l'honorable ministre modifierait la méthode qui règle sa comptabilité il ne saurait arriver à contester les faits que j'ai présentés, c'est-à-dire que les recettes provenant de toutes sources se sont élevées à près de \$4,500,000 pour les treize dernières années.

M. CALDWELL: A plus que les frais de l'exploitation?

M. SALES: Oui, en effet.

M. SPENCER: La commission des grains a-t-elle à s'occuper d'établir et de réglementer les taux de transport sur les Grands lacs?

L'hon. M. LOW: Non, le Gouvernement ne s'occupe pas de les fixer, mais si la commission les trouve trop élevés, il peut les fixer. Il ne l'a pas encore fait.

M. SPENCER: L'honorable ministre sait-il que le transport entre les ports canadiens, sur une bien plus courte distance, coûte maintenant plus cher que des ports canadiens aux ports américains? En d'autres termes, là où il n'existe pas de concurrence les expéditeurs sont surchargés, et là où il en existe les prix sont réduits. J'ai cité, l'autre jour, des chiffres dont il est question dans le *Grain Growers Guide* et dans d'autres journaux, je crois. Voici un article de tête qui a paru dans le *Grain Growers Guide*:

Les patriotiques armateurs des lacs du Canada, qui jouissent d'un monopole en vertu des lois de cabotage, exploitent l'expéditeur qui exporte du blé par les routes canadiennes. Dans les cas où ils ont un monopole ils demandent 2 cents $\frac{1}{2}$; s'ils doivent subir la concurrence américaine ils demandent 1 cent $\frac{1}{2}$. Ils exigent des taux de 42 p. 100 plus élevés pour l'expédition du blé par la route exclusivement canadienne.

L'honorable ministre pourrait-il nous dire s'il en est ainsi?

M. le PRÉSIDENT: Je crois que l'honorable député n'a pas droit de poser pareille question à l'occasion de cet item.