

D. C'est cela.—R. Je ne suis pas d'accord avec vous, parce que c'est clairement un minéral. Le bill dit minerais et minéraux (bruts, criblés, classés, affinés ou concentrés).

D. Vous classez le soufre comme minerai?—R. Je le classerais comme minéral, sans aucun doute.

D. Bien, laissez le soufre, à ce sujet. Et pour la pierre de construction, par exemple?—R. La pierre est exclue.

D. Oh! oui, elle est exclue. Bien, prenons la pulpe en balles, la classeriez-vous comme du fret en colis?—R. Si elle est en balles, oui.

D. Simplement parce qu'elle est en balles, c'est du fret en colis?—R. Oui.

D. Et non en vrac?—R. Oui.

D. Et vous prétendez qu'elle doit être exclue?—R. Oui.

D. Je ne puis vous approuver là-dessus. Prenez alors, par exemple, le transport de la farine vers l'Est; actuellement, il est fait au même taux que pour le grain?—R. Oh! non, monsieur.

D. Pratiquement le même?—R. Non, rien qui lui ressemble, monsieur. Nous anticipons. Je vais traiter ce sujet tout de suite, si vous le voulez. Le taux pour la farine, en 1937...

D. Quel taux mentionnez-vous: celui du navire vagabond ou celui de la tête des Lacs?—R. Je vais vous les donner tous, monsieur. Le taux pour la farine, en 1936, lac et rail, était de 17c.; entièrement par eau, 15c...

D. C'est pour le blé?—R. Oui, monsieur. Ce sont les taux d'exportation, parce que ce sont les seuls qui fussent réellement sur la base de 17c., lac et rail, 15c. entièrement par eau; et pour les navires vagabonds, personne ne le sait. Il n'y a pas de moyen de s'en assurer. Le taux pour le grain, la même année, varie de 5c. .42 à 3c. .67 par boisseau; cela donne un taux moyen de 4c. .4 par boisseau, ou 7c. .3 par 100 livres.

D. Oui?—R. Cette situation existe à chaque saison de navigation. Le taux pour le grain varie comme vous le verrez dans l'annuaire publié par la Commission du grain. Vous le verrez varier de juin à novembre.

D. Est-ce vrai?—R. Et le taux pour la farine reste constant chaque année. Il y a une différence entre la voie des Lacs et du rail et la voie d'eau; et le prix du transport par les navires vagabonds, nous ne le savons pas.

D. Quel inconvénient voyez-vous à inclure la farine et la pulpe en balles dans ce vrac?—R. Notre objection, monsieur, est simplement que ce n'est pas une marchandise en vrac, c'est du fret en colis. Et en réponse à l'argument mis en avant par M. Pitblado, nous disons qu'il est temps, prenez l'année 1937,—pour laquelle j'ai donné à la dernière séance les chiffres au sujet desquels M. Pitblado m'a quelque peu pris à partie,—en 1937, 54.2 p. 100 de la farine exportée a été transportée par lac et rail au taux de 17c.; 45.8 p. 100 a été transportée entièrement par eau à 15c.,—non, je ne devrais pas dire à 15c.—45.8 p. 100 a été transporté entièrement par eau. De ces 45.8 p. 100, 76.3 p. 100 a été transporté par les bateaux de la *Canada Steamship Lines* au taux de 15c.

D. Leurs navires vagabonds le transporteraient-ils à 15c.?—R. Je vous demande pardon?

D. Leurs navires vagabonds le transporteraient-ils à moins?—R. Non, je crois que leur farine est dans une large mesure transportée par leurs navires vagabonds, mais ils ont décidé de maintenir un taux de 15c. sur la farine qu'ils transportent. Ce sont, du moins, nos renseignements, et je crois que M. Pitblado ne les conteste pas. Ils agissent ainsi parce qu'ils croient à l'utilité d'une base stabilisée des taux pour la farine. Maintenant, des navires vagabonds ont transporté les 11 p. 100 restant,—parce que ces deux chiffres vous donnent une manutention combinée, par lac et rail et par la *Canada Steamship Lines*, de 89 p. 100,—les 11 p. 100 restant ont été transportés par des navires vagabonds qui ne prétendent pas maintenir aucune stabilité de prix.