

molit et le bétail est jeté à fond de cale ou contre les cabestans. Dans un certain bateau en particulier nous avons subi une lourde perte au cours d'une tempête: tout le chargement de bétail du pont supérieur fut emporté à la mer.

Q. Y aurait-il moyen de modifier ces bateaux de façon à les adapter à ce transport?—R. En mai, juin ou juillet, ou le premier août, ces bateaux ne feraient pas beaucoup l'affaire, mais à la rigueur ils pourraient toujours servir.

Q. Serait-il possible de modifier ces bateaux de façon à les adapter à cette catégorie de transport?—R. Non.

Pour un grand nombre de cultivateurs, particulièrement ceux du Canada central ou occidental, ce qu'il y a de plus important c'est le commerce de bestiaux. Ce qu'on a dit du bétail est également vrai pour les autres catégories de fret en ce qui regarde la construction de ces bateaux. Au cours de sa déposition M. Campbell a fait voir que le modèle des navires construits durant la guerre ne sont pas propres à être employés avantageusement pour le trafic de l'Atlantique du fait que les écoutilles sont grandes et les côtés trop bas. Je n'ai pas besoin de m'aventurer plus loin sur ce sujet; seulement, je crois, que l'expérience des années passées, autant pour le Gouvernement actuel que pour celui qui l'a précédé, prouve qu'il n'y a pas d'espoir de contribuer à la réglementation du fret maritime de l'Atlantique, au moyen des navires de notre Marine marchande.

On dit des prix appliqués aux bétail, au blé et à la farine, qu'ils n'étaient l'objet d'aucune entente. Je ne voudrais pas perdre plus de temps en citations, mais au cours de la dépo-

sition donnée devant le comité spécial d'enquête sur la situation agricole, par M. Cunningham et consignée aux pages 220 et 221, il a été démontré que les tarifs appliqués au blé, à la farine et au bétail étaient le résultat d'une entente arrêtée à New-York aussi bien qu'au comité des paquebots, à Montréal. Appelez-les si vous voulez des tarifs indépendants, mais il a été prouvé qu'aucun de ceux qui font partie de la conférence ne les change sans en donner avis aux autres, et ces tarifs ne sont jamais annoncés à l'avance. Au fait, il est toujours difficile de savoir à l'avance ce qu'ils seront.

Il y a un autre aspect de cette question que je voudrais mettre en lumière: c'est la nécessité pour le Canada, comme pays exportateur, d'avoir un moyen de contrôler les tarifs. Pour l'année 1924 notre commerce d'exportation s'est élevé à \$1,045,351,056, dont \$360,057,782 à destination du Royaume-Uni. De cette dernière somme les produits de la ferme comptent pour \$287,008,560; autrement dit 80 p. 100 de nos exportations au Royaume-Uni viennent des fermes canadiennes. Je suis d'avis qu'avec cette proportion du commerce d'exportation venant des fermes du Canada il est devenu essentiel, dans l'intérêt de l'agriculteur, que le Gouvernement, autant que possible, exerce un contrôle sur les tarifs de transport de ces produits. Avec la permission de la Chambre je ferai consigner au hansard un tableau des tarifs faisant voir la hausse qui s'est produite pour tous les articles.

PRIX DE TRANSPORT MARITIME POUR LES PRODUITS CI-DESSOUS MENTIONNES, DES PORTS DE L'EST DU CANADA A CEUX DU ROYAUME-UNI, POUR LES ANNEES 1914 ET 1924

Produits	Janvier à août 1914	Mars à décembre		Accroissement %
		1924	1924	
Légumes can. . . . .	.17.09 par 100 livres			
Poisson can. y compris le homard et le saumon. . . . .	.17.09 par 100 livres	50c. par livres	192	
Viandes fumées et salées. . . . .	.23.63 par 100 livres	50c. par 100 livres	112	
Conserves de viandes apprêtées. . . . .	.17.09 par 100 livres	50c. par 100 livres	112	
Fromage. . . . .	.31.32 par 100 livres	50c. par 100 livres	192	
Beurre. . . . .	.37.09 par 100 livres	60c. à 70c. par 100 livres	108	
Lait condensé. . . . .	.17.09 par 100 livres	\$1.00 par 100 livres	170	
Bétail.	10.00 par tête	50c. par 100 livres	192	
	1/3—3/6 par quarter	\$20.00 par tête	100	
	30c. à 84c. par quarter	2/3—3/9 par quarter	27	
Blé (nav. rég.)	2/ —3/9 par quarter	55c. à 90c. par quarter		
Blé (nav. irrég.)	50c. à 90c. par quarter	3/ —4/3 par quarter		
	.12c. par 100 livres	72c. à 1.05 par quarter	25	
	.12c. par 100 livres	19c. à 22c. par 100 livres	67	
Farine. . . . .	.34.17 par 100 livres	19c. à 22c. par 100 livres	67	
Truau (avoine) . . . . .	.45.66 par pied cube	85c. par 100 livres	148	
Cuir. . . . .	.15.66 par pied cube	25c. par pied cube	60	
Véhicules.	Pas d'export	25c. par pied cube	140	
Autos.	Pas d'export (taux 13c. par 100)	50c. par 100 livres		
Pommes de terre. . . . .	.11.025 par pied cube	25c. par 100 livres	95	
Sucre (raffiné) . . . . .	.17c. à 20c. par 100	25c. par pied cube	127	
Pneus en caoutchouc.	75c. par baril	30c. par 100 livres	62	
Foin.	50s. à 85s. par stand. (1,980pieds)	90c. par baril	20	
Pommes.	\$12.16 à \$20.67	80s. par stand. (1,980 pied)		
Bois de construction (lourd)	40s. à 75s. par stand. (1,980 pieds)	\$19.46	19	
Bois de construction (léger)	\$9.73 à \$18.24 par stand. (1,980 pides)	\$17.03 par stand. (1,980 pds)	22	

[L'hon. J. E. Sinclair.]