

## LA BOURSE DES GRAINS DE WINNIPEG

## HISTORIQUE

De toutes les institutions qui se rattachent au commerce des grains en Canada, la plus importante est la bourse des grains de Winnipeg. Sa constitution et ses pratiques ont donné lieu à bien des controverses dans le passé et ont été l'objet d'une longue enquête de la part de la commission. Le grand nombre de sujets s'y rapportant que nous devons traiter dans ce rapport nous forcent à faire l'historique de ses origines et de son développement et à décrire brièvement ses travaux. Nous procéderons ensuite à l'examen des plaintes qui la concernent.

*Développement.*

Le développement des grands marchés pour les produits d'un pays est l'une des phases de la division et de la spécialisation du travail. L'agglomération de la population, qui accompagne la production sur une haute échelle dans les régions industrielles, amène l'importation des denrées en quantités considérables. D'un autre côté, de grands districts consacrés spécialement à l'agriculture créent un surplus exportable de produits alimentaires. Les points de liaison sont les moyens de communication pour le transport des denrées et les marchés reconnus ayant des méthodes de commerce bien établies où l'acheteur peut rencontrer le vendeur, opérer des transactions et des échanges. La forme d'organisation que prennent ces marchés dépend dans une large mesure de la nature même des denrées vendues, ainsi que du degré de culture que possèdent les deux parties à la transaction.

Les conditions spéciales qui rendent possible l'échange des denrées sur un marché bien organisé sont:—

- (1) Le produit doit être suffisamment durable pour permettre d'en accumuler durant une certaine période de temps des quantités importantes sans qu'il se détériore, par exemple, pour passer de la période des bas prix aux prix plus élevés.
  - (2) Le produit doit être d'une nature qui permette de le compter, le peser ou le mesurer avec précision.
  - (3) Le produit doit être susceptible de classement par variété ou qualité de manière à donner les mêmes rendements utiles lorsqu'il est examiné par des personnes compétentes en différents temps et en divers lieux.
  - (4) Les transactions relatives à un produit doivent être suffisamment importantes pour occuper un grand nombre d'acheteurs et de vendeurs.
  - (5) L'approvisionnement du produit doit se faire sans variations trop rapides dans le taux de production.
- (Organized Produce Markets, par J. T. Smith.)

Le blé et les autres grains remplissent parfaitement ces conditions. Les approvisionnements de grain peuvent se garder d'une saison à l'autre pratiquement sans détérioration. Il est facile de peser ou de mesurer le grain et aussi de le transporter. On a établi des méthodes de classement qui sont bien connues. Le grain se récolte à une période fixe dans une seule saison. Il faut attendre d'une récolte à l'autre pour avoir de nouveaux produits. Le volume récolté sur le continent de l'Amérique du Nord s'est accru par bonds successifs dans les cinquante dernières années. Les chiffres de la seule récolte de blé pour l'année 1922 en Canada et aux États-Unis a été de 1,255,997,000 boisseaux, sur lesquels on a exporté environ 500,000,000 de boisseaux.

Ces conditions ont imposé un développement correspondant des marchés du grain organisés à un haut degré de perfection. Les bourses bien connues établies aux États-Unis sont situées à Chicago, Minneapolis et Kansas-City. En 1883, on a tenté d'organiser une bourse des grains à Winnipeg, mais cette tentative échoua. La production du grain dans l'ouest du Canada était encore dans son enfance. En 1887, l'on fit une seconde tentative qui réussit et la bourse

de Winnipeg pour les grains et produits agricoles fut formellement ouverte. Elle fut constituée en corporation en 1891 par une loi de la législature du Manitoba. En 1908, cette bourse disparut pour faire place à la bourse actuelle, la bourse des grains de Winnipeg, association volontaire non formée en corporation. L'augmentation constante de la récolte du grain dans l'ouest canadien a produit son expansion actuelle, et elle est aujourd'hui l'un des plus grands marchés organisés sur le continent américain et même dans le monde entier. Pour le commerce du blé au comptant, la bourse de Winnipeg est le plus important marché du monde entier. En outre de ce grand marché, il y a des bourses à Calgary, Fort-William et Vancouver, et quelques bureaux ailleurs.

#### *Buts.*

Une bourse des grains est essentiellement une organisation pour faciliter les achats et ventes de grain faits par les membres plutôt qu'un corps qui fait lui-même des transactions. Les buts de la bourse des grains de Winnipeg sont énumérés comme suit dans sa constitution:—

(a) Pour colliger, classer et publier des statistiques, et acquérir et distribuer des renseignements concernant les échanges de grain, de produits et de provisions, et promouvoir l'établissement et la coutume d'une uniformité dans les relations d'affaires, et des règlements entre les personnes s'occupant desdits genres de transactions; pour inaugurer des principes de commerce justes et équitables, et fournir d'une manière générale à ses membres les bénéfices d'une coopération légitime en vue d'activer leurs affaires et atteindre leur but.

(b) Pour organiser, établir et maintenir une association, non dans un but de profit pécuniaire ou de gain, mais en vue de stimuler l'avancement du trafic et du commerce des grains, des produits et denrées pour le bénéfice général du Dominion du Canada suivant le mode ci-après spécifié: acquérir, louer ou aménager et établir un local convenable pour une bourse des grains et des produits, ainsi que des bureaux dans la cité de Winnipeg, et encourager la centralisation des échanges de grains, de provisions et de denrées dans la cité de Winnipeg, Manitoba; faciliter les achats et les ventes des produits dans ces genres de commerce; promouvoir et protéger tous les intérêts relatifs à l'achat, la vente et la manutention des grains, des produits et des provisions; inspirer confiance et stabilité dans les méthodes, les agissements et l'intégrité de ses membres; offrir des facilités pour l'expédition prompte et économique des affaires; éviter et terminer à l'amiable par ajustement, règlement ou entente les controverses et les malentendus entre les personnes s'occupant du même genre de commerce, ou qui pourraient être soumis à l'arbitrage, comme il est stipulé ci-après: pour toutes ces fins, ladite association est investie par les présentes du droit de recevoir le vote de ses membres lors de toute assemblée annuelle, générale ou spéciale de l'association, de faire tous les lois, règles et règlements appropriés et nécessaires à sa gouverne, à l'administration des affaires générales de ladite association, pourvu toujours que cesdits règlements ne soient aucunement contraires à la loi, et aussi de modifier et rappeler ces lois, règles et règlements."

#### *Membres.*

Le dernier relevé des membres de la bourse donne un nombre de 355 membres détenant 402 certificats d'agrégation. (Le membre qui détient plus d'un certificat n'a qu'un vote au scrutin). Les membres peuvent s'occuper du commerce du grain à plus d'un titre, mais les principales occupations des membres peuvent être classifiées comme suit:—

Gérants d'élévateurs. . . . .	120
Meuniers et fabricants de malt. . . . .	21
Marchands à commission sur grain au comptant. . . . .	32
Courtiers sur grain au comptant. . . . .	13
Courtiers sur ventes à livraison future. . . . .	50
Expéditeurs et exportateurs. . . . .	81
Agents de navigation et agents d'assurance . . . . .	10
Banquiers. . . . .	8
Fonctionnaires. . . . .	3
Membres honoraires. . . . .	17
	<hr/>
	355

Les banquiers, les fonctionnaires et les membres honoraires ne font pas le commerce du grain. Les agents de navigation et les agents d'assurance repré-

sentent les compagnies de navigation qui transportent le grain sur les lacs. Ils s'occupent de nolisier le tonnage et faire l'assurance sur le fret transporté. Sur les 317 membres qui restent, 50 s'occupent principalement des ventes à livraison future, et 267 font des transactions sur le grain disponible. Ces derniers sont les gérants d'élévateurs, les marchands à commission et les courtiers sur grain disponible, les meuniers et fabricants de malt, et les expéditeurs et exporteurs.

On peut devenir membre de la bourse en présentant une demande écrite et signée au conseil. Cette demande est attestée par une déclaration statutaire et donne le nom, la résidence et le genre d'affaires du requérant, et tous autres renseignements que le conseil peut désirer. Cette demande doit être accompagnée d'un document signé par le requérant dans lequel il accepte d'observer la constitution, les lois, règles et règlements de la bourse. A moins d'être exempté par un vote d'au moins les deux tiers des membres du conseil présents à la réunion, le requérant doit comparaître en personne pour répondre aux questions qui peuvent lui être posées. Si le conseil rejette la demande, le requérant a droit d'en appeler à l'ensemble des membres de la bourse. Dans ce cas, on prend un vote au scrutin, et si le membre reçoit 75 p. 100 ou plus du total des votes, il est admis membre de la bourse. Avant son admission il doit verser un honoraire de \$7,500 ou obtenir par achat ou transfert un certificat de membre parfaitement en règle. Les membres peuvent avoir en leur nom plus d'un certificat, mais ils n'ont droit qu'à un vote. Il y a en outre pour chaque certificat en vigueur une contribution annuelle qui ne doit pas dépasser la somme de \$80.

Les membres de la bourse ont le droit d'avoir des certificats au nom d'une raison sociale ou corporation. Alors le membre lui-même et la raison sociale ou corporation doivent s'engager envers la bourse à observer fidèlement la constitution et se conformer à tous les lois, règles et règlements de la bourse. Les raisons sociales ou corporations ainsi inscrites sur la liste des membres jouissent de tous les droits et privilèges et sont soumises à tous les restrictions, devoirs et obligations, etc. des membres de la bourse pour l'année courante et pour chaque année subséquente après renouvellement de l'inscription. Le membre inscrit ou les membres inscrits, s'ils sont plusieurs, représentent seuls à la bourse la raison sociale ou corporation.

#### *Administration.*

La bourse est dirigée par un conseil d'administration composé d'un président, de deux vice-présidents, de douze autres membres élus à l'assemblée annuelle et d'un secrétaire-trésorier ou d'un secrétaire et d'un trésorier. Il y a en outre deux comités de sept membres chacun, le comité d'arbitrage et le comité d'appel. Les membres ne peuvent siéger à la fois dans les deux comités, mais les membres du conseil d'administration peuvent aussi faire partie de l'un ou de l'autre de ces comités électifs. En sus, le conseil d'administration nomme les membres de douze autres comités, chacun chargé de la surveillance d'un aspect particulier des travaux de la bourse. Les membres du conseil d'administration font ordinairement partie d'un ou de plusieurs de ces comités nommés. L'administration active et le contrôle effectif de l'institution repose donc entre les mains d'un certain nombre restreint des membres de la bourse.

#### *Matériel.*

La bourse des grains est installée dans l'édifice de la bourse des grains, grand édifice qui contient, à part la pièce consacrée à la bourse même et les bureaux du conseil et du secrétariat, les bureaux d'un grand nombre de compagnies intéressées au commerce des grains et ayant leur siège social ou une succursale à Winnipeg. Dans cet édifice, on trouve aussi les bureaux de l'association des commerçants de grains du Nord-Ouest, et le bureau de Winnipeg de

l'Association de compensation pour expédition sur les lacs. La bourse des grains possède une large pièce où se font les transactions. L'aménagement pour la commodité des échanges comprend: deux enceintes, l'une pour le blé, et l'autre pour les autres grains; un parquet occupé par quatre personnes, l'une pour recevoir les prix du blé et les inscrire sur le tableau et, pour le mois courant, sur l'enregistreur électrique; une autre personne pour recevoir les prix des autres grains et les transmettre à celui qui fait les inscriptions au tableau; un commis pour compiler tous ces prix; et une quatrième personne pour télégraphier les cotes de Winnipeg aux autres bourses.

### *Echanges.*

Les heures fixées pour les transactions sont de 9.30 à 1.15, le samedi jusqu'à midi seulement. Entre le 30 avril et le 29 septembre inclusivement, les heures sont de 8.30 du matin à 12.15 de l'après-midi le samedi, à 11 du matin. Les diverses qualités de blé et d'autres grains sont achetées et vendues au moyen d'offres publiques dans les enceintes et les acceptations de ces offres. On fait des contrats pour le grain disponible en divers lieux. Le grain peut être vendu "sur voie ferrée", "expédié et inspecté", et "en entrepôt". Le grain vendu "sur voie ferrée" signifie que ce grain doit être chargé sur les wagons et la livraison en est faite en cédant l'avis d'arrivée délivré par le chemin de fer avec la lettre de voiture convenablement avalisée au nom de l'acheteur, et frais de transport et d'aiguillage dûment acquittés pour livraison à la tête des lacs. Si les frais de transport et autres frais ne sont pas acquittés, ils sont déduits du montant de la facture. Le grain vendu "sur voie ferrée" n'a pas subi ordinairement l'inspection officielle, et la vente se fait sujette au classement. Si le grain n'est pas à l'inspection classé dans la qualité prévue par la vente, on effectue un règlement d'après la valeur relative ou le rabais applicable à telle autre classe de grain au jour de l'inspection. Le grain vendu sous le nom "inspecté et expédié" est celui qui est passé par les parcs de Winnipeg où il a subi l'inspection en se rendant à la tête des lacs. Le grain "en entrepôt" est celui qui est emmagasiné dans les élévateurs réguliers de Port-Arthur ou de Fort-William, ou bien encore "en entrepôt" à Duluth. La livraison se fait en cédant les récépissés d'entrepôt. Pour toutes les ventes au comptant, le paiement se fait sur présentation des documents pas moins de trente minutes après la fermeture de la banque le jour même de la livraison de ces documents, à moins d'une convention spéciale. Dans certaines conditions, il est offert des primes sur le grain en sus du cours. Nous discuterons le fait de ces primes plus loin.

### *Ventes pour livraison future.*

Les ventes pour livraison future signifie que l'on accepte un contrat pour l'achat ou la vente de grains qui seront livrés au cours d'un mois à venir. Les époques de livraison sont ordinairement les mois d'octobre, novembre, décembre, mai ou juillet. Par suite des conditions qui régissent l'expédition des grains de Fort-William ou de Port-Arthur, ces mois conviennent le mieux pour les contrats de livraison future. L'unité ordinaire des échanges ou contrats de livraison future est de 5,000 boisseaux, et dans le cas de la graine de lin, 1,000 boisseaux. Sur toutes les transactions pour livraison future, à moins qu'il ne soit autrement convenu, la livraison doit être faite d'après les classes spécifiées au contrat et en vigueur à la date du contrat. Mais dans tous les contrats, il peut être livré une qualité supérieure à celle qui est spécifiée. Pour le blé, les classes sont: le blé dur n° 1, et le blé du Nord n<sup>os</sup> 1, 2 et 3. La livraison du grain en exécution d'un contrat pour future livraison se fait au moyen de récépissés d'entrepôt régulier. Lors de l'exécution du contrat, le grain doit être dans un entrepôt ou magasin "régulier" à Port-Arthur ou Fort-William.

Lorsqu'un contract est passé pour une future livraison de grain, les deux parties au contrat peuvent exiger immédiatement ou plus tard qu'une marge de 5c. par boisseau soit versée et maintenue à partir du cours jusqu'à ce que le contrat soit terminé ou exécuté. Ces marges peuvent être déposées dans une des banques régulières à charte. Si les prix varient, chacune des deux parties peut être appelée à maintenir ou renouveler la marge, et s'il omet de le faire la partie qui a exigé la marge a le droit d'acheter ou de vendre, suivant le cas, la propriété désignée par le contrat. La différence entre le prix du contrat et le prix réalisé par la vente ou l'achat établit le montant à payer par la partie en défaut. Les règles de la bourse stipulent que dans le cas où la partie exigeant une marge ou un renouvellement de marge décide d'acheter ou de vendre la propriété, elle a le droit de considérer le contrat terminé au cours du marché de la propriété désignée pour être livrée d'après le contrat. Ici encore le montant à payer ou déboursé par la partie en défaut est la différence entre le prix du contrat et le cours lors de l'avis donné. Dans le cas où une propriété destinée à être livrée d'après un contrat pour future livraison n'est pas livrée à l'expiration du délai imparti au contrat, l'acheteur peut acheter au prix du cours au compte du vendeur avant midi de la journée ouvrable suivant l'avis de tel achat, ou il peut exiger un règlement avec le vendeur au prix du cours le jour de l'expiration du contrat. Il peut alors réclamer du vendeur tout dommage ou toute perte due à l'acheteur en raison de cet achat ou de ce règlement. En cas de différend, les règles prévoient une enquête et un ajustement par un comité.

Lorsque des contrats pour future livraison sont passés entre des membres de la bourse qui sont aussi membres de l'Association de compensation sur les grains et produits de Winnipeg, le contrat peut être compensé par l'entremise de cette association et suivant ses règles. L'association de compensation a pour but de faciliter les échanges de contrats pour future livraison.

*Taux de commission et de courtage.*

Comme association, la bourse des grains fixe les taux minima que tous les membres doivent exiger pour la transaction des affaires au compte de personnes qui ne sont pas membres ou pour les membres. Ces taux sont un montant fixe par boisseau et non pas un tantième sur le prix de vente. Ce sont les suivants:

RELEVÉ DES TAUX DE COMMISSION ET DE COURTAGÉ

	Blé	Avoine	Orge	Lin	Seigle
	c.	c.	c.	c.	c.
<i>Grain disponible—</i>					
<i>Commission—</i>					
Non-membres.....	1 $\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$ $\frac{3}{8}$	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$
Membres.....	$\frac{1}{2}$		$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
<i>Courtage—</i>					
Achat..... Non-membres.....	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$
Vente et expédition..... Membres.....	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
<i>Livraison future—</i>					
<i>Commission—</i>					
Non-membres.....	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$
Membres.....	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$
<i>Courtage—</i>					
Par 1,000 boisseaux.....	25	25	25	50	25
Livraison le même jour.....	35	35	35	60	35
<i>Compensation—</i>					
Effets à moins de 6 jours.....	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$
Effets échus après 6 jours.....	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$

On remarquera que les frais qui peuvent atteindre directement le cultivateur sont les taux de commission sur le grain disponible. Les taux d'achat, de vente et d'expédition ne s'appliquent qu'à la vente du grain à l'exportateur. Un exportateur qui n'est pas membre de la bourse et désire acheter une quantité de grain paiera 1 cent par boisseau au membre de la bourse qui exécutera sa commande. Le courtier intervient principalement parce que les grands vendeurs et acheteurs veulent garder secrètes leurs transactions. Au lieu de se rendre, eux-mêmes dans l'enceinte pour céder ou choisir des lots de grain, ils se servent d'un courtier. De cette manière, on ne sait qui achète ni qui vend. Par conséquent l'office du courtier sert presque entièrement aux transactions entre les membres de la bourse.

#### *Volume des transactions.*

Le volume du grain échangé annuellement à Winnipeg est très considérable. Ainsi, pour l'année agricole terminée le 31 août 1923, le blé inspecté par la division d'inspection de l'Ouest, s'est élevé à 297,256,700 boisseaux. Sur ce montant, 295,246,700 boisseaux ont été vendus par les cultivateurs. Les expéditions faites complètement sur voie ferrée vers l'est se sont élevées à 20,361,532 boisseaux. Celles qui sont passées par les lacs formèrent un montant de 229,176,919 boisseaux. Les quantités de grains autres que le blé sont: l'avoine passée à l'inspection par la division de l'Ouest, 48,944,000 boisseaux dont 39,691,717 furent livrés au commerce; l'orge inspectée, 18,804,775 boisseaux dont 17,404,199 furent vendus, seigle inspecté, 13,631,500 boisseaux, dont 11,995,533 ont été vendus par les cultivateurs; le lin, 3,631,500 boisseaux passés à l'inspection. (On ne connaît pas le nombre de boisseaux vendus aux commerçants). D'après ces chiffres on peut avoir une bonne idée du volume réel de grain acheté et vendu au comptant à la bourse de Winnipeg. Mais pour l'importance des transactions pour future livraison faites à Winnipeg, il est plus difficile de donner des statistiques. Winnipeg est subordonné à Chicago pour ce genre de transactions. Ce n'est que depuis quelques années que les négociants de grain des autres localités se servent de la bourse de Winnipeg pour opérer leurs transactions de couverture, et ils se servaient auparavant surtout de la bourse de Chicago. En 1921, on a dit que la bourse de Winnipeg avait fait du premier septembre 1920 au 21 avril 1921 des transactions pour un total de 1,466,892,500 boisseaux.

#### *Élévateurs réguliers.*

Pour les transactions faites à la bourse, dans tous les cas où la livraison doit se faire à une date indiquée pour l'expiration du contrat, le grain doit être rendu à Fort-William ou à Port-Arthur dans un élévateur ou entrepôt qui a été déclaré élévateur ou entrepôt "régulier" par une résolution du conseil d'administration de la bourse. Les élévateurs "réguliers" doivent être reliés à l'un ou plus des chemins de fer de l'Est et offrir des facilités directes pour chargement à bord des vaisseaux faisant le service des lacs. Une des conditions pour qu'un élévateur soit "régulier" (à part les élévateurs contrôlés et exploités par le gouvernement du Canada ou la Commission des grains) c'est que la personne en charge de l'élévateur soit membre de la bourse, et dans le cas d'une raison sociale ou d'une corporation, celle-ci doit obtenir les droits et privilèges de la bourse et en devenant membre.

Les élévateurs particuliers de Port-Arthur et de Fort-William peuvent être reconnus "réguliers" en produisant une demande au conseil. Ils doivent fournir un cautionnement et à la bourse et à la Commission des grains. Ce cautionnement est calculé sur un minimum de 15c. par boisseau d'après la capacité d'emmagasinage de l'édifice, mais dans aucun cas il ne peut être moindre que \$75,000.

L'élévateur particulier ainsi déclaré régulier peut alors délivrer des récépissés d'entrepôt sur le grain qui y est reçu. La Commission des grains tient note du poids inscrit sur ces récépissés, et le registraire de la bourse en inscrit la qualité. Cette intervention de la bourse permet à certains éleveurs particuliers d'être considérés comme les éleveurs publics dont les récépissés sont acceptés par la Commission des grains pour tenir compte de la quantité et de la qualité des grains entreposés.

#### *Renseignement sur le marché.*

Comme association, la bourse des grains recueille et distribue des renseignements sur le mouvement des grains, les arrivages aux localités d'une importance spéciale, les approvisionnements, les inspections, les perspectives de la récolte, etc. Cependant, aucun membre ne peut, sans la permission du conseil d'administration, publier ou préparer des rapports sur la cote des marchés domestiques ou étrangers, les statistiques ou autres données officiellement recueillies ou compilées par la bourse.

La bourse nomme un comité connu sous le nom de comité des cours à la clôture qui compile les diverses cotes lors de la fermeture quotidienne, et ces prix sont affichés aussitôt. Ils forment la base de la mercuriale préparée par le comité des prix de l'Association des commerçants de grains du Nord-Ouest.

#### *Arbitrage.*

Dans les règlements de la bourse, il y a des dispositions au sujet des différends entre les membres. L'objet de ces dispositions est de fournir un moyen d'arbitrage pour éviter les appels coûteux devant les cours de justice et régler sommairement tous les différends.

#### *Permis aux agents extérieurs.*

Un règlement de la bourse exige qu'aucun membre de la bourse ne doit employer des agents extérieurs à moins que ces agents n'aient un permis accordé par la bourse. Grâce à ce règlement, la bourse non seulement exerce une influence directe sur les employés des éleveurs extérieurs ou de la campagne exploités par les voies ferrées, mais met sous sa direction tous les agents que les maisons à commission peuvent employer pour activer leurs expéditions.

#### *L'Association des commerçants de grains du Nord-Ouest.*

L'Association des commerçants de grains du Nord-Ouest est une corporation qui doit son existence à une loi adoptée par la législature de la province du Manitoba en 1904. Ses membres sont les compagnies possédant des éleveurs le long des voies ferrées ou les minoteries exploitant une série d'éleveurs. Les Producteurs de grain syndiqués et la Coopérative de la Saskatchewan ne sont pas membres de cette association, mais font partie du Bureau d'inspection dirigé par l'Association. Celle-ci achète et vend certains approvisionnements à ses membres, par exemple, l'essence, les lubrifiants, les extincteurs chimiques, etc., émet des évaluations du montant de la récolte et dirige le Bureau d'inspection. Celui-ci fait rapport sur l'état de chaque éleveur et présente trois fois l'an un exposé des travaux faits par les agents extérieurs.

L'Association nomme en outre un comité de trois membres connu sous le nom de comité des prix, qui chaque jour à la clôture de la bourse publie une liste des prix minima, y compris les prix des grains sur chariots ou prix "locaux". Cette mercuriale est envoyée par la compagnie Dawson Richardson aux agents extérieurs dans le Manitoba et la Saskatchewan et qui appartiennent à l'Association. Pour les membres qui sont dans l'Alberta, l'Association fournit un

service similaire de Calgary. Par ce moyen, les cotes de la bourse peuvent atteindre les cultivateurs qui vendent leur grain dans les diverses localités.

L'Association des commerçants de grains du Nord-Ouest, tout en étant une organisation distincte de la bourse, a des relations étroites avec cette dernière. Tous ses directeurs sont membres de la bourse. En 1922-23, le président du comité des prix était membre du conseil d'administration.

*Association de compensation des expéditeurs sur les lacs.*

Il y a aussi l'Association de compensation des expéditeurs sur les lacs, dont les membres sont les expéditeurs et les compagnies de terminus. Elle fut organisée en 1905. C'est une coopérative non constituée en corporation et qui fonctionne comme une chambre de compensation pour l'échange des effets de commerce sur le grain. Les directeurs, sauf un, et le gérant général sont tous membres de la bourse. En 1922-23, quatre des sept directeurs étaient membres du conseil d'administration de la bourse.

La bourse de Winnipeg est donc le centre d'une organisation très ramifiée dont les divisions sont rattachées les unes aux autres et qui exerce un contrôle bien établi sur le commerce des grains. Ce contrôle atteint le personnel, les documents, les taux de commission et les méthodes suivies pour les transactions. Il existe depuis l'arrivée du grain dans un élévateur de campagne jusqu'à sa sortie de l'élévateur d'expédition. Mais ce n'est pas là le seul contrôle exercé sur le commerce des grains. Il y a en plus le contrôle sous l'empire de la Loi des grains du Canada et celui qu'exercent les commissaires des grains en vertu des dispositions de cette loi.

PLAINTES CONTRE LA BOURSE DE WINNIPEG

D'une manière générale, les plaintes des cultivateurs contre les méthodes actuelles suivies pour les transactions sur les grains se concentrent sur la bourse de Winnipeg comme cheville ouvrière du présent système. La bourse étant la plus importante organisation des intéressés dans le commerce des grains est le point de mire de toutes les attaques lancées contre le système. En analysant les divers griefs formulés on trouve qu'ils ne se rapportent pas tous nécessairement à la bourse. Ces plaintes au sujet des prétendus profits trop élevés réalisés par les compagnies qui exploitent les élévateurs de campagne, les différences trop considérables entre les prix du grain sur chariots et sur wagons rentrent dans le cadre de l'enquête sur les élévateurs de campagne et seront étudiées ici. Il en est de même d'une série de problèmes qui se rattachent à l'exploitation des élévateurs terminaux. Cependant, certaines accusations ou certains griefs sont dirigés contre la bourse elle-même. On peut les résumer comme suit:—

- (1) La bourse de Winnipeg est une organisation qui permet à ceux qui s'occupent du commerce du grain dans l'Ouest, les compagnies d'élévateurs, les chemins de fer, les banques, etc., de diriger le marché des grains au détriment des cultivateurs et du pays en général. En un mot, c'est une organisation dont le fonctionnement général tend à restreindre le commerce.
- (2) La spéculation et sur le grain disponible et sur les livraisons futures se fait au détriment du cultivateur et du pays: (a) le prix des grains est par suite fortement abaissé en automne lorsque les cultivateurs vendent le gros de leur récolte; (b) les spéculateurs, les coulissiers, etc., font de forts profits en jouant avec les produits récoltés par les cultivateurs; (c) la spéculation cause parfois des pertes désastreuses.
- (3) Il y a une marge trop considérable entre les prix de la bourse de Winnipeg et ceux de la bourse de Liverpool.



- (4) La règle établissant une commission minimum par boisseau de grain disponible est trop rigide et ne se prête pas assez aux variations de prix.
- (5) La bourse des grains exerce une influence sinistre sur le classement officiel du grain.

Il est juste de faire remarquer que si des plaintes de ce genre ont été portées de temps en temps au cours de l'enquête, d'une manière générale leur nombre n'est pas très considérable contre les activités propres de la bourse. Les plaintes ont un caractère peu défini, et, comme on l'a déjà dit, ne s'adressent à la bourse qu'à cause de son importance dans le commerce des grains.

Examinons maintenant ces plaintes par séries.

#### *Caractère de la bourse.*

- (1) La bourse est une organisation qui permet à ceux qui s'occupent du commerce du grain de diriger ce commerce au détriment des cultivateurs et de le restreindre.

Il est parfaitement vrai que la bourse réunit les divers intéressés à la mise sur les marchés, au financement et à l'expédition des grains, et que cette organisation établit et applique certaines méthodes pour toutes les transactions qui concernent les grains. Et par suite, cette association exerce un contrôle sérieux sur la libre disposition des grains. C'est l'un des buts pour lesquels elle a été formée. Mais le nœud de la question est de savoir si la nature de ses activités et la forme du contrôle qu'elle exerce peuvent être au détriment des cultivateurs et du pays en général. Le seul fait que des personnes et des compagnies, intéressées au mouvement du grain, se sont réunies en une organisation ou une série d'organisations pour faciliter leurs transactions et protéger leurs intérêts ne suffit pas à les mettre hors la loi, et elles se trouvent sur le même pied que l'Association des manufacturiers canadiens, ou les Fermiers Unis du Manitoba ou de l'Alberta.

En 1907 le gouvernement du Manitoba poursuit les autorités de la Bourse devant les tribunaux. Dans le jugement qu'il a rendu dans le temps le juge Hippen a déclaré qu'il faut respecter le droit que possède un commerce ou une industrie particulière ou une certaine classe de commerçants à protéger leur propriété au moyen de règlements et de conventions tant que les intérêts du public n'en sont pas lésés. Il maintient qu'il n'y existait aucune conspiration dans le but de restreindre indûment les facilités en vue du transport, de la production, de la manufacture, de l'approvisionnement ou du commerce du grain.

La présente enquête, minutieuse et approfondie, ne semble pas avoir mis à jour des faits d'une importance suffisante pour modifier d'une manière générale le sens de ce jugement. La Bourse des grains de Winnipeg ne semble pas avoir indûment érigé de barrières contre "la concurrence libre et naturelle du commerce". Et il faut appuyer sur le fait que, sous le régime de la présente organisation, la liberté en matière de compétition est pour le cultivateur la garantie la plus sûre contre les profits excessifs, de même qu'il est assuré d'obtenir les meilleurs services. Plusieurs récoltes abondantes successives, une période d'expansion rapide au point de vue de la culture du grain due aux prix élevés ou à l'immigration, certains procédés techniques plus modernes relativement à la manutention du grain, tout cela peut dans certaines conditions déterminer des profits généreux pendant une année ou deux. Mais des profits relativement élevés attirent inévitablement dans l'industrie plus de capitaux et entraîne une concurrence plus active avec la conséquence que le niveau des profits n'est pas si élevé.

Jusqu'à présent la preuve n'a pas démontré que des commerçants ou négociants de grain *bona fide* aient été empêchés de devenir membres de la Bourse des Grains de Winnipeg ou de partager les avantages offerts par cette organisa-

tion. Les United Grain Growers et la Saskatchewan Co-operative Elevator Company, deux compagnies importantes de cultivateurs, sont toutes deux fortement intéressées dans ce commerce. M. James Murray, de la United Grain Growers Company, est un membre du comité d'arbitrage de 1923-24. Récemment la coopérative des blés d'Alberta, qui représente certaines méthodes en fait d'offre et de demande, a réussi à faire nommer des représentants à la Bourse et profite de ces facilités pour les transactions au comptant comme pour les options. La Bourse du grain ne peut donc pas, par conséquent, être considérée comme une institution fermée qui exclut de ses rangs tous les nouveaux concurrents qui se présentent et les privent par là des avantages des facilités qui ont été établies dans l'ouest du Canada pour la mise en vente du grain.

Nous devons faire remarquer que le fait d'accorder des permis à des agents ruraux tel que l'autorise le règlement 20 n'implique rien de plus que l'obligation, pour ceux qui sollicitent par les campagnes des affaires en faveur de certains membres de la Bourse, de faire régulariser leur position et se faire payer un salaire pour leurs services. Fondamentalement cette dernière obligation est intimement associée au règlement visant le paiement d'une commission fixe. L'intention est de faire cesser la pratique d'employer des racleurs ou des agents qui feraient de la sollicitation par les campagnes sur de telles bases qu'il y aurait réellement partage de la commission.

Il n'y a pas, non plus, la moindre preuve pour démontrer que des individus ou des compagnies qui ne sont pas eux-mêmes autorisés à faire des affaires à la Bourse aient éprouvé les moindres difficultés à profiter de ses facilités soit par l'intermédiaire des maisons de commission ou de courtage, soit par l'entremise des départements de commission des grandes compagnies. Il y a entre ces divers intérêts une concurrence active pour obtenir et remplir des commandes. Nombreux sont les cultivateurs qui en certains endroits chargent leur grain des plateformes aux wagons et le vendent directement à la bourse par leurs agents commissionnaires.

De plus, nous avons eu la preuve en plusieurs endroits que les cultivateurs avaient adopté la méthode de vendre leur grain à l'automne, au temps de la livraison et qu'ils achetaient alors des options qu'ils revendaient plus tard dans la saison. Ils en agissaient ainsi parce que, disaient-ils, ils trouvaient plus facile de garder un contrat pour la livraison future du grain qu'ils pouvaient vendre quand les conditions du marché leur conviennent que de garder le grain lui-même.

Par conséquent, en tant que la bourse est une organisation qui s'occupe du maintien d'un marché, elle forme sans restriction indue une liaison utile et nécessaire pour la mise en vente du grain de l'Ouest. La Bourse par elle-même ne vend ni n'achète le grain. Elle établit le mécanisme qui permet de vendre ou d'acheter le grain. Par conséquent, il ne semble pas y exister de restrictions indues ni contre ceux qui désirent devenir membres de la Bourse ni contre ceux qui désireraient profiter de son organisation pour la vente ou l'achat du grain.

### *Spéculation.*

- (2) La spéculation soit au comptant, soit sur les options nuit au cultivateur et au public.

Le mot "spéculation" peut s'interpréter de bien des manières différentes et il en résulte que son emploi donne lieu à bien des équivoques. En affaires ce mot signifie souvent le fait de courir des risques nécessaires et dans ce sens elle constitue un élément de toutes les activités commerciales. L'expression, telle qu'employée au cours des opérations sur le marché, signifie, au point de vue technique, l'achat "dans l'attente d'une augmentation éventuelle de la valeur du grain et de la vente consécutive avec profit" ou "une transaction faite dans l'attente de fluctuations des prix" à cause des variations de temps ou de marchés.

On emploie aussi souvent l'expression spéculation dans un sens péjoratif signifiant "le jeu", bien que "le jeu" soit employé assez souvent pour désigner le fait de courir des risques inutiles. Dans tous les cas, les formes que prennent réellement à la bourse les transactions de ce genre sont pratiquement les mêmes. Dans ces circonstances toute discussion concernant l'aspect légal de la spéculation conduit très souvent à des controverses qui ne prouvent rien.

On a eu maints exemples du manque de précision dans l'emploi de ce mot au cours des témoignages que la Commission a entendus. Par exemple, on a allégué que le cultivateur qui conserve son grain dans sa grange jusqu'au milieu de l'hiver et le vend à ce temps-là, bien qu'il ait pu le vendre et le livrer de bonne heure à l'automne, fait de la spéculation par suite du fait qu'il garde son grain dans l'attente d'un meilleur prix et que, à proprement parler, il n'y a aucune différence dans le fait de garder son grain qui pourrait être vendu et celui d'acheter des options à la Bourse et de les garder en attendant la hausse. D'un autre côté il y a des cultivateurs qui vendent leur grain au début de la saison et achètent avec cet argent des options qu'ils revendront plus tard. Ils ont prétendu qu'ils ne faisaient pas de spéculation vu que préalablement, avant cette transaction, ils avaient vendu leur blé au comptant.

Probablement la méthode la plus simple pour envisager la question de la spéculation c'est d'examiner les divers usages qu'on fait du marché des options et les diverses classes de gens qui se livrent à ce genre de transactions. C'est avec le marché des options que la spéculation est associée le plus fréquemment et c'est contre elle que les critiques s'élèvent d'une façon particulière.

#### *Opérations de couverture.*

En premier lieu les compagnies d'éleveurs régionaux et les propriétaires d'éleveurs terminaux particuliers, les exportateurs, les importateurs étrangers et les meuniers profitent tous des avantages du marché sur options pour des fins de couverture. M. A. B. Clark, professeur d'économie politique à l'Université du Manitoba, explique que "la couverture à la Bourse du grain est simplement une méthode dont se sert le détenteur du blé pour se protéger contre toute perte résultant d'une vente ou achat effectivement réalisés par suite des variations du prix en opposant comme compensation une quantité équivalente vendue ou achetée pour livraison future."

"L'exploitant d'un éleveur régional, par exemple, en achetant d'un cultivateur cherche à se protéger contre toute perte possible résultant de la baisse des prix en vendant à la bourse une quantité égale pour livraison future et le prix qu'il paiera au cultivateur dépendra en grande partie de ce qu'il réalisera à la bourse en vendant son option mais ce prix sera effectivement moins élevé à cause des déductions à faire pour les frais d'emmagasiner, de transport et de voiturage. Pour opérer cette livraison future l'exploitant d'un éleveur peut soit livrer la quantité de grain en question ou il peut la vendre au comptant et acheter avec cela une autre option pour remplir son contrat."

Il est évident que ce genre de transaction de la part d'une compagnie d'éleveur régional est une méthode par laquelle elle diminue l'étendue de ses risques. Il y a équilibre entre ces transactions puisque les pertes subies dans l'une seront compensées par les profits réalisés dans l'autre. Si la compagnie était obligée d'acheter son grain chez les cultivateurs et de courir elle-même le risque des fluctuations il lui faudrait des capitaux beaucoup plus considérables pour poursuivre un commerce de cette importance. Il y aurait par conséquent majoration des frais d'entreposage et d'écoulement. En dernier ressort c'est le cultivateur qui serait frappé par la majoration de ces frais.

M. H. T. Jaffray, président de la subdivision ouest de l'Association des banquiers canadiens, a estimé qu'il y avait, chaque année, pour environ \$150,000,000 d'avances, sous formes de crédits aux marchands de grain, compagnies d'éleva-

teurs, agents à commission et exportateurs de l'Ouest, afin de financer le mouvement des récoltes. Le client ordinaire de ce groupe emprunte jusqu'à concurrence de 90 p. 100 de la quantité de grain qu'il achète et des avances qu'il fait aux cultivateurs. Dans les cas ordinaires la banque exige du négociant en grains qu'il vende immédiatement une option afin de ne pas courir des risques trop considérables. C'est là une des conditions expresses auxquelles les crédits sont consentis. Sans l'achat d'une option la banque exigerait que le marchand de grain mette beaucoup plus de son argent dans la transaction outre l'argent que la banque y verse elle-même. Dans la très grande majorité des cas les commerçants de grains n'ont pas engagé de fortes sommes de leur propre argent dans leur commerce de grains. Si les compagnies d'élevateurs ne pouvaient pas acheter de grain et se protéger en vendant des options elles seraient obligées de l'acheter sur une marge beaucoup plus forte entre le prix payé aux cultivateurs et les prix d'exportation. Cette précaution serait nécessaire afin d'allouer pour toute perte possible résultant des fluctuations des prix avant la livraison du grain sur les marchés d'exportation.

Les facilités de "couverture" pour les transactions de grain permettant ainsi de restreindre les risques de perte, augmentent les pouvoirs d'emprunt, font que le commerçant de grain peut emprunter des banques de plus fortes sommes. Cela lui permet, par conséquent, de poursuivre ses affaires avec un capital moins élevé. Si on abolissait les opérations de "couverture", du moins pendant un certain temps, il y aurait moins de concurrence, vu la moins grande activité des négociants. Et l'effet d'une concurrence moins active se traduit par des prix moins rémunérateurs pour le cultivateur. M. Jaffray n'était pas prêt à dire si le cultivateur aurait "10, 5 ou 15 p. 100 de moins pour son grain, mais selon lui, il recevrait certainement beaucoup moins".

La coopérative d'Alberta qui avait reçu certains crédits n'a pas été obligée par les banques, nous a dit M. Jaffray, de recourir au procédé de couverture pour son grain parce que le cultivateur ne reçoit que des avances partielles et assume lui-même tous les risques. C'est-à-dire que le cultivateur conserve dans le grain vendu un intérêt si matériel, jusqu'à ce qu'il soit définitivement écoulé, qu'il suffit de protéger l'avance faite par la banque contre toute perte éventuelle. Si perte il y a elle retombera sur les membres eux-mêmes de la coopérative. C'est l'avis du témoin que sans le procédé de couverture il serait impossible au cultivateur d'écouler sur le marché ses abondantes récoltes dans les trois mois de la saison des moissons, sans avoir à accepter des prix moins rémunérateurs. La preuve a été entendue au cours du témoignage de Chester Elliott, gérant de ventes de l'Ouest, pour la coopérative d'Alberta, à l'effet qu'elle avait vendu du blé pour livraison future "lorsque les prix semblaient attrayants" et avait utilisé le marché des options relativement au commerce d'exportation "pour se rendre agréable aux acheteurs". Cependant, M. Elliott a déclaré qu'elle n'a pas utilisé le marché pour couvrir le grain dont le contrôle avait été obtenu au pays.

Les mêmes considérations générales s'appliquent aux opérations de couverture des élevateurs principaux particuliers, des exportateurs, importateurs étrangers et meuniers étrangers, de sorte que le procédé de couverture n'a pas besoin d'être expliqué en détails pour ce qui les concerne particulièrement. Mais il est important cependant de faire la remarque que, relativement à la vente du grain, le pouvoir de l'importateur étranger à restreindre l'étendue de ses risques au moyen du marché sur option est en lui-même assez sérieux pour induire la coopérative d'Alberta à profiter du marché sur options pour répondre aux besoins des importateurs bien que, par suite du fait que les membres de la coopérative assument leurs propres risques, elle n'ait pas à faire de couverture pour le grain dont elle acquiert effectivement le contrôle au pays.

Nous devons faire remarquer aussi que les opérations de couverture fournissent une très forte partie des activités du marché sur options. A chaque étape

de son mouvement, du producteur au consommateur, le grain est sous couverture. Et dans chaque cas le même motif existe: celui de limiter le risque.

#### *Spéculation pure et simple.*

Reste à examiner les cas de vente ou d'achat, non pas pour des fins de couverture, mais bien parce que l'acheteur ou le vendeur espère réaliser un bénéfice par suite des fluctuations du prix, soit en hausse, soit en baisse—selon le cas. Il faut bien l'avouer, tout d'abord il ne semble pas y avoir une classe bien nombreuse de personnes qui passent leur temps exclusivement aux opérations spéculatives à la Bourse du grain de Winnipeg. Il semblerait que de nombreuses transactions d'ordre spéculatif se font par ceux qui principalement possèdent des intérêts dans les opérations des compagnies d'élevateurs de marchés locaux, dans le commerce d'exportation et autres branches du commerce des grains. De plus, il y a les transactions, et le fait n'est pas rare, des cultivateurs qui ont vendu leur grain sur le marché comptant et qui achètent des options. En dernier lieu il y a le gros public qui, de temps à autre, se lance dans la spéculation attiré par l'espoir de faire fortune. Il sera donc plus sage d'examiner la nature et les effets des transactions spéculatives plutôt que de concentrer notre attention sur une soi-disant large classe de spéculateurs à la bourse qui ne sont simplement que des spéculateurs et rien autre.

Le fait d'acheter ou de vendre du grain purement par spéculation signifie que l'individu opérant à la bourse s'est formé l'opinion à ce moment-là que le prix du grain négocié n'est pas exactement en rapport avec l'état futur de l'offre et de la demande et par conséquent n'est pas proportionné au prix qu'il atteindra dans l'avenir. Si au jugement du spéculateur le prix au comptant est trop bas il achètera et il conservera son grain jusqu'au temps où, s'il ne fait pas erreur, il pourra le revendre à un profit au delà et au-dessus des frais d'immobilisation. Inversement s'il croit que le prix au comptant est trop élevé il s'engagera à faire une livraison de grain à une date future bien qu'au moment de la transaction initiale il n'en ait pas en sa possession. Son intention est d'en acheter plus tard quand le prix sera plus bas, ce qui dans son opinion doit arriver. S'il ne fait pas erreur ici encore il réalisera un bénéfice.

#### *Effets généraux des transactions spéculatives.*

Il est évident que la spéculation professionnelle exige une connaissance approfondie et très alerte des conditions du marché au jour le jour. Si les prix semblent être hors de proportion avec tous les faits qui se rattachent à la situation alors la spéculation détermine des activités dont la tendance est de ramener ces prix à un niveau plus conforme avec les connaissances que l'on a de l'offre et de la demande. La réponse immédiate au point de vue des activités spéculatives et de la hausse des prix qui suivit la publication d'un avis officiel d'une récolte déficitaire pour l'année 1924 est une illustration de la vigilance exercée par ceux qui suivent le marché sur options.

Un autre exemple de l'effet du marché sur options se trouve dans son pouvoir d'absorber des vastes surabondances de grains qui y sont déversées pendant les mois qui suivent immédiatement le temps des récoltes sans un avilissement désastreux des prix. Les meuniers et les autres consommateurs de grains ayant tout ce qu'il leur faut dans le moment il serait difficile d'écouler les nouvelles quantités de grains arrivant sur le marché et l'avilissement des prix serait très accentué. Mais avec l'élément de spéculation en jeu, dès que le prix au comptant baisse suffisamment pour laisser une marge estimée de profit entre le prix actuel et le prix comptant anticipé, (tous les frais d'immobilisation comptés) les spéculateurs s'emparent de la bourse et en achetant dans le but de réaliser ce bénéfice maintiennent le prix du marché. Il est inutile de dire que plus vive est la concurrence moins forte sera la marge de profit au-dessus des frais d'immobilisation.

Non seulement l'élément de spéculation aide de cette manière au maintien de la demande mais incidemment il sert à établir la permanence du marché. On entend par là que le grain peut être vendu en tout temps. Il n'est pas exposé à devenir une drogue sur le marché se vendant démesurément au-dessous de sa valeur à certaines saisons de l'année. L'élément de spéculation est toujours prêt à absorber les quantités rentrantes et à maintenir pendant toute l'année les prix d'une manière conforme à l'offre et la demande. Pour la théorie de prohiber les transactions dans les options, la rémunération que recevrait le cultivateur à l'automne lorsque son grain arrive sur le marché serait plus élevée n'est pas fondée.

Sous son aspect économique le plus large les spéculateurs en attirant l'attention, aussitôt que les renseignements se précisent, sur les changements de conditions de l'offre et de la demande, avertissent le public qu'il est à la veille d'une période d'une plus grande abondance ou d'une plus grande rareté. Le fait de savoir que la récolte sera abondante ou insuffisante commence à réagir sur les prix quelque temps avant même que le grain ne soit rendu dans les greniers. Une baisse dans les prix est une indication de la possibilité d'une consommation plus libérale des céréales et de leurs produits. Une hausse prématurée limite la consommation et entraîne la conservation des approvisionnements pendant la période de rareté. L'effet général de ces réactions sur le public par suite des hausses et des baisses est de prévenir les trop grandes fluctuations dans les prix. Ainsi la spéculation a pour effet de stabiliser les prix.

Il faut se rappeler naturellement que les spéculateurs ne se forment pas toujours une idée très exacte de ce que seront à l'avenir l'offre et la demande. Lorsque cela arrive, le public, au lieu de bénéficier de leurs activités, en souffre et les fluctuations du marché sont plus accentuées au lieu de l'être moins. Il ne faut pas oublier, non plus, que pour le spéculateur une erreur de jugement signifie une perte, souvent une perte énorme et même assez souvent la ruine. Il arrive quelquefois que le spéculateur encaisse des gains considérables et l'on donne une grande publicité aux bénéfices qu'il fait. Nous devons les envisager en tenant compte des pertes très lourdes que même les spéculateurs avertis font de temps à autre. Presque invariablement aussi, lorsque le spéculateur réalise de gros bénéfices c'est qu'il a étudié avec un soin extrême les conditions qui l'ont induit à exercer son jugement avec tant de succès contrairement aux indications générales provenant du marché et contrairement aux idées du public en général.

Les opérations de la bourse sont sans doute considérées avec une très grande méfiance. C'est la croyance assez générale que l'on peut sans grande difficulté faire monter ou baisser les prix du marché, mettre en circulation des états mensongers dans le but de tromper les cultivateurs et procéder avec un peu d'adresse à l'accaparement du marché. La preuve établie devant la commission ne justifie en rien une telle conclusion et les règlements de la bourse ne contiennent rien pour motiver des appréhensions de ce genre. Ainsi qu'on l'a déjà démontré, ces règlements imposent des sanctions dans le cas de publication des estimations sans permission officielle tandis que la désignation des divers types en disponibilité dans le but de remplir les contrats des options a pour objet d'empêcher tout "accaparement". Les règlements décrètent l'expulsion de tout membre de la bourse pour inconduite.

Il y a sans doute un volume considérable de transactions spéculatives faites par des individus qui n'ont aucune relation avec la production ou le commerce des grains. Ordinairement, les gens de cette classe, ainsi qu'un bon nombre de ceux qui appartiennent à la classe des producteurs, n'ont pas l'intelligence voulue pour suivre les opérations du marché. On reconnaît que ces gens perdent habituellement l'argent qu'ils engagent dans la spéculation. John G. McHugh, secrétaire de la Chambre de Commerce de Minneapolis, l'une des bourses du grain les plus importantes des Etats-Unis, dans son ouvrage "Modern Grain Exchanges", fait la remarque suivante: "le mal infligé à ces personnes par suite

de leurs pertes est hors de toute proportion avec les services que leurs activités spéculatives rendent au point de vue de l'écoulement des récoltes."

### *Législation contre la spéculation.*

L'adoption d'une loi de ce genre est suggérée pour les raisons suivantes: (1) afin de protéger les faibles et les ignorants contre leurs propres erreurs, et (2) afin de prévenir ce qui est appelé les fluctuations déloyales des prix au détriment du producteur. Il y a plusieurs obstacles, selon nous, à l'adoption d'une loi qui serait efficace pour arriver à l'un ou l'autre de ces résultats. Il est excessivement difficile d'édicter une loi conçue de manière à n'atteindre que les transactions d'une nature spéculative tout en laissant pleine liberté pour les opérations légitimes. La distinction en droit ne saurait être basée suivant la matière de la transaction. Les mêmes produits servent autant pour les spéculations illégales que pour celles qui sont légales.

Il est pourvu au Code criminel du Canada ce qui suit:

"Article 251: Est coupable d'un acte criminel et passible de cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de cinq cents dollars tout individu qui, à dessein de faire un gain ou profit par la hausse ou sur la baisse, soit d'actions d'une compagnie ou entreprise autorisée ou non autorisée du Canada ou de l'étranger, soit de denrées ou de marchandises,—

"(a) Sans avoir l'intention *bona fide* d'acheter ou de vendre ces actions, denrées ou marchandises, selon le cas, conclut, signe ou donne pouvoir de conclure ou de signer un marché, ou une convention orale ou écrite, qui a le caractère de la vente ou de l'achat de ces actions, denrées ou marchandises; ou

"(b) conclut ou signe, ou donne pouvoir de conclure ou de signer un marché, ou une convention orale ou écrite, ayant le caractère de la vente ou de l'achat d'actions, denrées ou marchandises, mais sans faire ni prendre livraison des choses ainsi vendues ou achetées, et sans avoir l'intention *bona fide* de les livrer ou de les prendre.

"Mais il n'y a pas d'infraction, aux termes du présent article, si le courtier de l'acheteur a reçu livraison, en son nom, de la chose vendue, lors même que ce courtier la garderait ou l'engagerait comme garantie de l'avance du prix d'achat ou d'une partie du prix d'achat."

En plusieurs circonstances, au cours de nos séances dans les centres ruraux, on nous a fait remarquer la portée de cette réserve. Nous avons parlé de la coutume suivie par quelques cultivateurs qui vendent leur grain sur le marché au comptant et qui engage le produit ou une partie du produit de cette vente dans l'achat d'options. Dans ces cas le cultivateur agit avec l'espoir qu'il n'aura jamais à prendre livraison du grain dont la quantité est représentée dans le contrat de l'option. Son intention est de surveiller le marché et de vendre son option au moment qu'il jugera le plus profitable pour ses intérêts. En certains cas il réussit et vend avec profit; mais par contre, quelquefois, il attend trop longtemps ou le marché ne lui offre jamais la chance qu'il avait espérée et il est obligé de se résigner à perdre. Dans l'un ou l'autre cas le gain ou la perte se mesure par la différence entre le prix payé pour l'option et le prix auquel il l'a vendue. Les circonstances même de la transaction entre le marchand à commission et le cultivateur, y compris la teneur du mémoire écrit dont l'exécution se fait dans les cas ordinaires, peuvent contenir l'indication d'une "intention à prendre livraison" manifestement suffisante pour se conformer à la loi. Il se peut qu'une telle intention soit suffisante, si même elle ne signifie rien de plus qu'il existe une entente avec le cultivateur qui s'engage à prendre livraison du grain si jamais la nécessité s'en fait sentir (éventualité très rare si même elle se présente jamais), et qu'il y ait lieu de supposer que l'espoir qui induit le cultivateur à acheter une option et qui pratiquement se réalise dans tous les cas ne sera pas déçu et que la transaction finira simplement par le paiement d'une certaine compensation ou par un abandon pur et simple ou par le paiement de certaines différences. Naturellement, il n'est pas de notre compétence de discourir avec autorité sur l'aspect légal de la question, mais nous nous sommes efforcés de nous renseigner relativement à la portée de la loi et nous nous hasar-

dons à exprimer l'opinion que les décisions des tribunaux canadiens n'ont pas encore réglé la question principale concernant l'innocence ou la culpabilité, aux termes du statut, du cultivateur ou de tout autre spéculateur qui achète une option et la garde pour la revendre de la manière que nous venons de décrire. (*Beamish vs Richardson*, 49, S.C.R. 595; *Medicine Hat Wheat Co. vs Norris Commission Co.* (1919) I.W.W.R. 161; *Maloo vs Bickell*, 59 S.C.R. 429; *Woodward & Co. vs Koeford* (1921) 3, W.W.R. 232). Toutes ces causes sont des causes civiles au cours desquelles la loi a été invoquée en défense contre un courtier ou marchand à commission cherchant à recouvrer certaines sommes de la part d'un spéculateur pour le compte duquel il avait encouru des déboursés. Ces cas comportent des considérations qui empêchent de déterminer la simple question des précisions du code criminel. Par exemple, il faut peut-être aussi démontrer l'intention illégale de l'agent même afin de faire débouter son action civile (voir par *Dennistown* dans *Woodward vs Koeford* à la page 244); et le fait que cette intention n'est pas prouvée a pour résultat que la cause est renvoyée sans décider la question de savoir si oui ou non l'acheteur a commis une infraction à la loi. Bien que l'article 231 fasse partie du code criminel du Canada depuis 1888 et qu'il ait été discuté en plusieurs occasions au cours de poursuites à la suite de transactions sur la bourse du grain nous n'avons pas trouvé une seule cause où une action ait été intentée au criminel contre un individu quelconque qui a été partie à une transaction de ce genre. En tant que le code criminel est concerné cet article semble avoir servi à punir des délinquants dont les transactions n'ont jamais abouti à la bourse comme dans la cause du Roi vs *Harkness* (10 Can. C.C. 199). Lorsque cette clause a été d'abord édictée, en 1888, ses dispositions visaient spécialement les opérations des "maisons clandestines de courtage", où se font simplement des paris sur la hausse ou la baisse des prix et où les prix cotés, contrairement à ceux qui sont cotés à la bourse, n'exercent pas la moindre influence sur le marché. L'objet de cette loi était par conséquent non pas, soit totalement, soit partiellement, de protéger le marché en prévenant la variabilité indue des prix, mais simplement de faire disparaître une institution qui était censée être une maison ordinaire de jeu ou d'agiotage. Ceux à qui incombent l'administration de la loi criminelle semblent avoir continué à interpréter cet article tout comme si l'intention avait été d'atteindre seulement le but originairement visé par cet article. Toutefois, tel qu'il est présentement rédigé dans le code criminel, cet article ne fait nullement mention des "maisons clandestines de courtage" mais défend simplement l'action d'acheter ou vendre de la manière susdite sans considération du lieu où se fait la vente ou l'achat. C'est par conséquent un délit qui peut se commettre dans un endroit que nous pourrions difficilement appeler une maison clandestine de courtage. Telle est l'interprétation que l'on fait de cet article dans quelques-unes des causes civiles précitées au sujet d'une transaction effectuée à la bourse. La loi vise particulièrement ceux qui vendent ou achètent avec l'intention de réaliser un bénéfice sur la hausse ou par la baisse des prix et sans avoir l'intention *bona fide* de faire ou prendre livraison des marchandises. Naturellement, tout courtier ou toute autre personne qui sciemment conseille ou aide à la conclusion de toute transaction ainsi défendue est aussi coupable aux termes de la loi. Au nom de ceux qui croient que les cultivateurs peuvent se livrer au commerce des options on a soumis l'argument que cet argent qu'ils ont placé dans les contrats de livraison future ayant été effectivement obtenu à la suite de la vente de leur grain, leur cas aux yeux de la loi est différent de celui des gens de la ville qui spéculent avec de l'argent provenant d'une autre source. Nous ne pouvons pas voir comment on peut arriver logiquement à une telle distinction. La transaction visée par le statut est une transaction en vertu de laquelle le contrat est fait pour des livraisons futures; ce qui y est impliqué c'est la nature de ce contrat et l'intention qui est au fond du contrat en question. L'article 987 du code criminel stipule



de plus que dans le cas de poursuite d'un acheteur ou vendeur il incombera au prévenu de prouver qu'il avait l'intention *bona fide* de prendre ou faire livraison des marchandises en question. Apparemment, il n'y a jamais eu de vendeur ou d'acheteur qui ait été mis en demeure de prouver que sa transaction particulière à la bourse indiquait assez clairement son intention *bona fide* de faire ou prendre livraison, selon le cas, pour satisfaire un juge ou un jury que la loi n'avait pas été violée. Chacun de ces cas naturellement devrait être jugé d'après ses propres mérites et il peut être impossible de définir une règle absolue et précise concernant ce qui constitue une intention *bona fide*. Néanmoins, nous croyons que la grande majorité des cultivateurs qui engagent les recettes qui proviennent de la vente de leurs récoltes dans l'achat d'options se trouvent dans la même position, les uns vis-à-vis des autres, en tant qu'il s'agit de l'intention et de l'attente. Relativement à l'avantage ou au désavantage de cette forme de spéculation du côté des cultivateurs, la situation semble à première vue que le cultivateur qui vend son grain et achète avec cet argent des options pour livraison future—et revend plus tard ce même contrat—ne court pas plus de risque que celui qui conserve son grain dans son grenier ou celui qui expédie son grain à Fort-William, et dans l'un ou l'autre cas, attend pour vendre que le marché atteigne un prix conforme à ses espérances. Dans chacun de ces trois cas le retard à vendre peut conduire à une perte ou à un gain. Le prix des options est habituellement déterminé de façon à faire état des frais d'immobilisation du grain, de sorte que de ce côté il n'y a rien à gagner. Le grain qui est conservé sur la ferme peut être détruit ou détérioré. Plusieurs autres éventualités peuvent se présenter qui auront leur influence en la matière d'une façon ou l'autre. Pour exposer la chose brièvement nous croyons que le cultivateur qui est détenteur d'une option n'est pas dans une plus mauvaise position que les deux autres. Tous les trois sont exposés au danger d'attendre trop longtemps, soit par ignorance soit par négligence. Mais le danger à craindre c'est que la pratique d'acheter des options est plus de nature à développer le goût de la spéculation que le fait de négocier avec son propre grain. On nous a parlé de cultivateurs qui, pour se livrer aux transactions dans les options, ont risqué à leur grand chagrin non seulement les recettes provenant de la vente de leurs récoltes mais aussi l'argent qu'ils avaient obtenu de toute autre source possible. Lorsque les spéculateurs inexpérimentés courent des risques de ce genre ils entretiennent aussi habituellement le fol espoir que les prix du marché vont toujours continuer à monter. Et par conséquent souvent c'est un désastre qui les attend.

Nous avons parlé longuement de l'article 231 du code criminel parce que, en plusieurs occasions, notre attention y a été attirée par certaines personnes qui prétendent que l'esprit de la spéculation se développe rapidement parmi la classe des cultivateurs, ce qui entraîne en certains cas des pertes considérables, et que les facilités offertes à la bourse du grain encouragent ce genre de spéculations. En réponse nous devons déclarer d'abord, comme nous l'avons fait déjà, que, en tant que nous sachions il n'y a personne à la bourse qui ait jamais été trouvé coupable d'infraction à cette partie du code criminel, ni d'avoir aidé ou conseillé à toute autre personne de le faire. Ni, autant que nous le sachions, les autorités de la bourse du grain ont-elles jamais été poursuivies devant nos tribunaux ou accusés, soit au criminel, soit au civil, d'être une institution qui viole la loi en encourageant ou en permettant d'utiliser les facilités qu'elles offrent pour des fins illégales comme celles-là. Cependant nous constatons que cette question dans son sens étendu et dans sa portée générale a été une fois examinée, par la cour suprême des Etats-Unis, dans des circonstances semblables à celles qui nous occupent présentement. (Board of Trade of Chicago v. Christie, 198, U.S.R. 236). Nous voulons dire par là qu'il n'y avait pas de transaction particulière en litige au cours de ce procès, mais qu'il a été allégué, comme principe général, dans des circonstances telle que les tribunaux ont dû en disposer, que les

opérations générales de la bourse étaient illégales. La loi sur laquelle on s'appuyait pour établir cette illégalité était une loi de l'Etat de l'Illinois visant expressément "les maisons clandestines de courtage" ou tout autre endroit ou local où on se livrait soi-disant à la vente ou à l'achat du . . . grain . . . soit sur marge ou autrement, sans avoir l'intention de recevoir ou payer pour les choses ainsi achetées ou de faire livraison des marchandises ainsi vendues, etc." La question en jeu offrait au tribunal l'occasion de discuter les pratiques et les méthodes de la bourse à Chicago qui, dans le temps, semblaient en substance les mêmes que celles qui sont en honneur aujourd'hui à la bourse du grain de Winnipeg. Les options y étaient vendues et achetées et les règlements effectués sans qu'il y eût effectivement de livraison du grain. Les transactions couvrant ces contrats exigeraient le mouvement d'une quantité plusieurs fois plus considérable que la quantité totale du grain reçu à Chicago. Un grand nombre de personnes ont été ruinées en voulant spéculer à leur tour. Le tribunal a rendu le jugement unanime, tel qu'exprimé par le juge Holmes, que ces pratiques n'étaient pas illégales, que les ventes n'étaient pas des ventes simulées et que la bourse n'était pas une maison clandestine de courtage ou une institution ayant le caractère d'une maison clandestine de courtage.

Le jugement fait ressortir (1) que, contrairement au cas d'une maison clandestine de courtage, les chiffres utilisés au cours des transactions à la bourse sont réellement des cotes du marché représentant les prix courants et qu'ils sont par conséquent d'une grande importance pour les gens d'affaires; (2) que le fait que les contrats en question impliquaient une quantité de grain beaucoup plus considérable que celle qui était effectivement reçue à Chicago n'est qu'un incident à la pratique de règlement de désistement mutuel et "n'est pas plus étrange que le manque de proportion entre la monnaie en circulation dans le pays et les contrats pour le paiement d'argent dont un grand nombre sont réglés dans les chambres de compensation également sur papier sans que l'on s'arrête jamais à penser qu'ils ne sont pas payés", (3) que ce système de transactions, basé sur ce que réserve l'avenir, quoique d'un caractère spéculatif en soi, est le produit nécessaire de la présente situation complexe de la société. Le jugement admet que le succès des puissants induit à les imiter les faibles qui subissent des pertes en s'aventurant à acheter des options, mais il affirme que ce n'est pas là une raison suffisante pour s'opposer à ce système. Sur ce point, voici comment les juges s'expriment: "Mais les législatures et les tribunaux ont reconnu généralement que ce n'est qu'avec les plus grandes précautions qu'il faut porter la moindre atteinte aux évolutions naturelles d'une société complexe et que des tentatives grossières pour remédier au gaspillage qui marque chacune des fonctions de la société telles que les prohibitions et les lois sont dangereuses et inutiles."

Pareillement, nous ne recommanderions pas d'abolir ou d'entraver le système du commerce des grains tel qu'il est pratiqué dans ce pays et grandement centralisé à la bourse du grain de Winnipeg, dans le but d'éliminer le "gaspillage" qui se manifeste dans les pertes de ceux qui, sans les connaissances voulues et l'expérience en affaires, s'aventurent dans le domaine de la spéculation. Cependant nous attirons fortement l'attention des cultivateurs et des autres qui sont tentés de spéculer à la bourse du grain sur les dangers qui les menacent et qui les frapperont probablement à moins qu'ils ne possèdent l'éducation, les renseignements et le sens des affaires nécessaires pour en faire des experts. Et bien que nous croyions qu'il ne serait pas prudent de révolutionner le système actuel du commerce, afin de protéger les faibles, nous sommes d'avis que la loi devrait faire tout ce qui est raisonnable de faire afin de rendre ce domaine dangereux plus difficile d'accès pour les naïfs. Par exemple, une personne ne devrait pas être autorisée à solliciter ou induire une autre à consentir à des contrats de spéculation de ce genre soit à la bourse du grain soit par son intermédiaire. Si nous faisons cette suggestion il ne faut pas en conclure que nous voulons dire qu'il y a des courtiers ou d'autres membres autorisés de la bourse qui, présentement,

font de la sollicitation en ce genre d'affaires. En tant que la preuve devant nous le démontre cette pratique n'existe pas. Mais vu les progrès que l'on constate en fait de spéculation chez les cultivateurs de l'ouest il est bon, croyons-nous, d'assurer l'avenir sous ce rapport.

Finalement, pour revenir à l'article 231 du code criminel, il se peut que dans sa présente forme il soit d'une plus grande portée que la loi de l'état de l'Illinois qui était sous considération à la cour Suprême des Etats-Unis dans la cause précitée. S'il va aussi loin que certaines décisions rendues par nos tribunaux semblent l'indiquer on pourrait s'en servir en aucun temps pour causer de sérieuses difficultés à ceux qui se livrent aux transactions dans les options.

Pour en venir maintenant à la question de la législation destinée à réprimer la spéculation dans le but de prévenir les fluctuations indues des prix et la baisse injustifiable du prix du grain dans l'intérêt du producteur, nous sommes en présence d'un problème que l'expérience actuelle est presque ou totalement impuissante à éclaircir. Les prix subissent à la bourse des fluctuations et quelquefois de violentes fluctuations. Très souvent, et quelquefois pendant de longues périodes, les prix offerts ne rapportent pas assez au producteur de grains. Est-ce que ces conditions sont causées ou aggravées par la spéculation sans frein, et peut-on édicter des lois qui seront de nature à les améliorer en imposant des limites à cette spéculation? Il serait naturellement possible par une loi du Parlement d'abolir complètement les bourses de grains. Nous en avons déjà dit assez pour démontrer que, à notre avis, une telle mesure serait désastreuse pour tous les intéressés et surtout pour les propriétaires de grains. Sans aller à cette extrémité il serait possible d'adopter une loi dans le but de restreindre les activités de la bourse. Encore une fois notre avis est qu'il ne faudrait pas en venir là à moins que les bienfaits d'une telle mesure ne soient raisonnablement certains. C'est ici que l'expérience nous offre peu d'assistance.

Nous avons considéré la loi récemment adoptée aux Etats-Unis et connue sous le nom de "la Loi Capper-Tincher", qui est devenue en vigueur le 16 avril 1923. Son objet était de restreindre le commerce dans les contrats de filières et de diminuer par là la variabilité des cours et améliorer et stabiliser les prix. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire pour nous de procéder à l'examen détaillé des différentes dispositions contenues dans la loi en question car nous ne pouvons pas en recommander l'adoption par le Parlement du Canada du moins à l'époque actuelle. A en juger par la comparaison des conditions qui existaient aux diverses bourses de grains américaines, après la mise en vigueur de la loi, avec celles qui existaient à la bourse des grains de Winnipeg, nous ne voyons pas qu'elle ait atteint le but que l'on s'était proposé d'atteindre par son adoption. Les adversaires de la Loi Capper-Tincher avaient prédit que sa mise en vigueur aurait pour effet de diminuer l'importance du commerce au détriment du marché. Mais ceux qui étaient en faveur de la loi admettaient bien que le commerce serait diminué mais que le marché en bénéficierait. Sans doute, il est évident que le marché a été moins actif. Pendant l'année civile de 1921 les transactions effectuées pour les livraisons futures de blé au *Board of Trade* de Chicago représentaient 12,279,477,000 boisseaux, en comptant les quantités pour une seule des parties de chaque contrat. En 1922, ce chiffre avait été réduit à 11,072,934,000 boisseaux. En 1923, dont une grande partie était sous le régime de la loi Capper-Tincher, le total n'avait été que de 8,572,111,000 boisseaux. Nous n'avons pas les statistiques pour l'année 1924. Nous savons cependant que le volume total des transactions, tel qu'indiqué par les relevés du *Board of Trade* de Chicago pour 1923, a continué à dégringoler jusqu'au printemps de 1924. Quelques-uns ont prétendu que cette dégringolade était due à la loi Capper-Tincher, d'autres l'ont attribué aux conditions économiques. Lorsque les probabilités pour les récoltes de 1924 furent connues du public le marché devint rapidement plus actif à Chicago, exactement comme à Winnipeg, et au cours des mois de juillet et août le volume des affaires transigées atteint des proportions égales à celles de n'importe quelle année depuis

la guerre. Nous avons l'opinion de l'un des fonctionnaires principaux du ministère de l'Agriculture des Etats-Unis, laquelle nous a été exprimée en octobre de la présente année, à l'effet qu'il est encore impossible de déclarer si oui ou non la loi a eu pour effet d'augmenter le prix du grain pour le producteur ou de diminuer le prix du pain pour le consommateur. En tant que les fluctuations des prix sont concernées nous ne pouvons pas voir aucune preuve tangible que la loi ait eu pour résultat de les restreindre. Nous avons devant nous les chiffres pour chaque jour des mois d'août, de septembre et d'octobre 1924 indiquant les sommets et les bas et les prix en fermeture pour le blé de décembre à Chicago, et à Minneapolis et à Winnipeg. Une étude des fluctuations de chaque jour, et entre différentes dates, nous conduit aux mêmes résultats aux Etats-Unis tout comme au Canada, tandis que depuis la fin de septembre les prix de Winnipeg ont été uniformément plus élevés que ceux de Chicago et Minneapolis.

Par conséquent, nous ne pouvons pas recommander, à l'heure présente, l'adoption au Canada d'une mesure rédigée suivant la loi Capper-Tincher. Les efforts tentés par le Congrès des Etats-Unis dans le but d'améliorer les conditions relatives aux marchés des grains au moyen de cette loi n'en sont encore qu'à la phase d'expérimentation. L'expérience en question nous sera profitable en ce sens que puisque cette mesure est mise actuellement à l'essai aux Etats-Unis cela nous épargne la nécessité de procéder nous-mêmes à une expérience du même genre. Ceux qui s'intéressent à la production et au commerce des grains au Canada, ainsi que ceux qui sont chargés de la rédaction de nos lois surveilleront les progrès accomplis aux Etats-Unis dans le but de faire profiter notre propre pays des avantages que les américains auront réalisés par suite de leur expérience.

Toute question mise de côté au point de vue de la valeur de la loi elle-même nous croyons qu'il sera intéressant de citer ici une déclaration de M. Julius H. Barnes, parue dans le *Chicago Journal of Commerce*, du 10 mai 1924. M. Barnes est une des figures importantes dans le monde du commerce des grains et il jouit au Canada, tout autant que dans les Etats-Unis, d'une réputation telle que nous ne pouvons pas douter de la sincérité de ses motifs ni de sa compétence à parler avec autorité sur les questions qui relèvent de la mise en vente des grains. Récemment, M. Barnes était président des Chambres de Commerce des Etats-Unis et pendant la guerre il était à la tête de la *American Government's Grain Corporation*. La remarque qui lui est attribuée a été faite à une époque où les bourses du grain aux Etats-Unis ne s'étaient pas encore relevées de la période d'inactivité dont nous avons parlé. Ses paroles qui suivent sont un hommage rendu aux bienfaits des transactions dans les options même lorsqu'elles sont effectuées sous un régime restrictif :

"Les échanges sur le marché des options est la seule chose qui ait maintenu les prix à un niveau raisonnable et assuré la stabilité du marché. Tout le blé est vendu en se basant sur les prix du marché de Chicago et pendant sept mois les activités de ce marché ont maintenu le blé de dix à trente cents au-dessus du cours mondial. La seule raison pour cette différence c'est que le commerce des options aux Etats-Unis a maintenu les prix au-dessus du niveau mondial par les placements et la spéculation sur les options."

### Conclusions :

Les conclusions à tirer de cette étude concernant les échanges d'options et le marché des contrats de filières sont les suivantes :

(1) Un marché sur options facilite les opérations de couverture et ces dernières, en raison du partage et de l'élimination des risques, réduisent la marge entre les prix payés au cultivateur pour ses produits et ceux qui sont obtenus en dernier lieu sur le marché.

(2) Les opérations de couverture facilite les extensions de crédit et entraînent par là la réduction des frais de manutention du grain en permettant aux commerçants de grains de financer leurs affaires avec un capital moins considérable qu'il ne serait possible de le faire autrement.

(3) Pour la même raison les couvertures comportent un plus haut degré possible de concurrence dans le commerce des grains, étant donné un certain capital.

(4) Les opérations de couverture sont utiles pour les exportateurs vu que, même dans les cas où le mouvement du grain est entre les mains d'une organisation coopérative, alors que le risque initial est supporté individuellement par les cultivateurs eux-mêmes, afin de prendre soin avec succès du commerce d'exportation, ces organisations y trouvent leur profit d'utiliser les facilités qu'offre le marché sur options.

(5) L'existence sur le marché d'un esprit alerte de spéculation implique une étude continuelle et approfondie de toutes les conditions relatives à l'offre et à la demande en tant qu'elles influencent les prix du marché.

(6) Les transactions spéculatives ont la tendance de maintenir les prix entre les divers types de grains des contrats et entre les prix actuels au comptant et les prix au comptant pour les options dans des rapports convenables les uns vis-à-vis des autres et proportionnés aux conditions futures de l'offre et de la demande.

(7) Il s'en suit qu'il y a une tendance vers la stabilisation des prix et la réduction des fluctuations.

(8) La bourse a besoin d'un élément de spéculation pour assurer la permanence du marché, afin que, lorsque les récoltes surabondent sur le marché à l'automne, le cultivateur ne souffre pas d'une baisse accentuée des prix, par suite du manque de demande pour consommation immédiate.

(9) Les individus qui se lancent dans la spéculation n'ayant que des connaissances de bourse superficielles ou un capital insuffisant non seulement finissent par perdre beaucoup d'argent mais constituent sur le marché un élément dangereux. Leurs transactions ne sont plus qu'un simple jeu de bourse.

(10) Il ne semble pas possible d'édicter des lois efficaces de manière à éliminer cette classe de personnes sans nuire à l'utilité réelle et générale de la bourse; mais la loi devrait viser à fermer la bourse à ceux qui n'ont pas la compétence voulue pour s'aventurer à spéculer.

(11) Le Parlement ne devrait pas adopter de loi restrictive maintenant dans le dessein de modérer la variabilité des prix à la bourse ou d'améliorer ou stabiliser les prix mais on doit donner d'abord le temps à la nouvelle loi américaine à cette fin de démontrer son efficacité.

(12) Les sanctions et les précautions contre les opérations pour faire baisser ou monter les prix du marché, ou contre des méthodes repréhensibles en affaires, semblent devoir rendre ces pratiques rares et non profitables.

#### *Marges excessives des prix.*

(3) Il y a une marge excessive entre les prix à la bourse du grain à Winnipeg et ceux de la bourse du grain à Liverpool.

Cette accusation comporte l'allégation que par suite d'une certaine manipulation, les prix à la bourse du grain à Winnipeg sont maintenus à un niveau plus bas qu'ils ne devraient l'être, ce qui correspond respectivement à une perte pour le cultivateur et à un gain pour les intérêts commerciaux. Ce qui a donné lieu à cette idée c'est un rapport sur la situation concernant le blé adressé au Président des Etats-Unis par Henri C. Wallace, secrétaire de l'Agriculture aux Etats-Unis, transmis au Président le 30 novembre 1923.

Ce rapport contient une comparaison (page 99) entre les prix par boisseau pour le blé de Fort-William au comptant N° 1 du Nord à Winnipeg et les prix au comptant pour la même qualité de blé à Liverpool. La moyenne des prix pour chaque mois y est donnée et la comparaison est faite pour tous les mois à partir du mois de janvier 1922 au mois de septembre 1923. Il ressort de cette

comparaison qu'en plus des frais de transport il existe entre ces deux marchés une marge de 6.5 cents par boisseau pour janvier 1922, et pour les mois d'août, septembre et octobre de 15.4, 23.7 et 30.6 respectivement. En juin 1922 la marge était de 0.01 cent par boisseau. Pour les autres mois le chiffre variait entre les extrêmes précités.

Nous avons entendu M. James A. Richardson, président et gérant général de James Richardson & Sons, Limited, un exportateur très important, qui nous fit remarquer que cette comparaison était injuste en ce sens qu'elle ne tenait aucun compte "des frais d'emmagasinement à Fort-William, des frais d'emmagasinement et de courtage à New-York, des frais d'assurance maritime, de garantie de rendement, des frais de courtage pour les opérations à l'autre extrémité du marché." D'après M. Richardson ces frais représenteraient environ 5 cents par boisseau, de sorte que la moyenne de profit, d'après la base de comparaison pour le mois de janvier 1922 qui indiquait une marge de 6½ cents, ne serait que de 1½ cent par boisseau; tandis que pendant les mois que la marge était au-dessous de 5 cents l'exportateur serait en perte. Dans le but de faire la comparaison entre les prix des deux marchés M. Richardson a fait remarquer que l'on avait pris le tarif pour le grain par petite vitesse expédié exclusivement par rail de Port-Arthur à New-York comme base du coût de transport mais qu'effectivement il n'y a qu'environ 2 p. 100 du grain canadien passant par New-York qui soit expédié de Port-Arthur exclusivement par voie ferrée.

Au cours des mois de septembre, octobre et décembre 1922, alors que la marge était la plus élevée, il dit qu'une grève des employés de chemins de fer avait nui au transport du grain en destination de New-York. Il en est résulté que les exportateurs n'ont pu charger le grain dans les navires et qu'ils firent de lourdes pertes, par suite du fait qu'ils n'ont pu faire leurs livraisons à Liverpool. D'un autre côté les meuniers anglais n'ayant pu recevoir à temps le grain qu'ils attendaient en vertu de leurs contrats firent monter les prix "au comptant" pour le grain en disponibilité à Liverpool. Le prix à Liverpool n'a été plus élevé que dans la mesure où les exportateurs ont été en défaut pour leurs livraisons. Nous sommes persuadés que le rapport Wallace à ce sujet n'est pas exact et induit en erreur et ne donne aucun fondement à l'allégation que les prix sur le marché de Winnipeg sont maintenus à un niveau inférieur par suite de manipulation indue.

#### *Commission sur les ventes.*

- (4) Le règlement concernant une commission minimum sur les ventes de grain au comptant est trop rigoureux et n'est pas assez élastique pour se plier à la variabilité des prix.

La légalité de ce règlement a été récusée mais maintenue. Dans la cause *Gibbons vs Metcalf* (15 Man. r. 583) la cour a maintenu que le règlement est à la fois juste et raisonnable. Ce jugement a été plus tard confirmé par une décision unanime de la Cour du Banc du Roi du Manitoba. Ce règlement concernant la commission a aussi servi de matière dans la cause de l'accusation pour conspiration qui a été renvoyée en 1907 (*Le Roi vs Gage*, 18 Man. r. 175). Voici ce que le savant juge dit en partie:—

"Dans la lutte pour l'achat du blé sur voie, on a constaté que des membres employaient des agents à des endroits peu importants à un salaire qui pratiquement correspondait à une division des honoraires de commission. On crut que si cette pratique n'était pas discontinuée il en résulterait des empiètements sérieux et inutiles à un tel degré que les membres ne pourraient plus continuer à faire affaires sur une marge de un pour cent. Le règlement a été modifié de manière à empêcher les membres d'utiliser les services d'un agent acheteur à un marché qui n'est pas assez important pour lui payer un salaire de \$50 par mois. Ceci a eu pour résultat de faire disparaître un grand nombre d'agents aux endroits de moindre importance et d'assurer aux membres de la bourse une plus forte proportion de cette com-

mission de un cent par boisseau. Comme résultat il n'y a pas eu la moindre augmentation de profit pour le négociant si ce n'est dans la mesure que ses dépenses ont été réduites. Le producteur, non plus, n'a pas sensiblement souffert d'inconvénients au marché local. Ce règlement qui a été établi était censé aiguillonner le mouvement des affaires à la bourse et l'intention n'était pas de diminuer, et de fait il n'a pas diminué les profits de qui que ce soit si ce n'est ceux des employés des membres de la bourse."

Après avoir retracé l'origine de ce règlement et examiné ses effets vis-à-vis des commerçants et des producteurs le savant juge conclut que "c'est apparemment dans l'intérêt des producteurs de céréales de ce pays, plutôt qu'à leur désavantage, que les profits intermédiaires entre les producteurs et les exportateurs soient assurés, au moyen d'une commission fixe, certaine et raisonnable.

La principale plainte que l'on entend formuler à l'heure présente contre les frais de commission c'est que, par suite du fait qu'une commission fixe de tant par boisseau est accordée au marchand à commission, ce dernier ne s'intéresse plus au prix que son client peut obtenir pour son grain. On a invoqué que le taux devrait être maintenu à une base fixe mais que cette commission devrait plutôt être déterminée d'après la valeur du grain vendu et non d'après la quantité physique.

Le grain au comptant est mis en mouvement sous le régime des commissions par les départements à commission des compagnies d'élévateurs de lignes, par la Saskatchewan Co-operative Elevator Company, les United Grain Growers, les marchands à commission comptant indépendants et les courtiers au comptant. Vu que les courtiers au comptant ne font des affaires qu'avec les membres de la bourse il n'est pas nécessaire d'en parler. Les marchands à commission comptant vendent le grain des cultivateurs soit à la bourse ou à la meunerie, soit aux compagnies d'élévateurs terminaux particuliers ou à d'autres commerçants de grains, si ce dernier procédé peut obtenir pour leurs clients une certaine prime au-dessus des cours du marché. Les départements à commission des compagnies d'élévateurs font des affaires suivant les mêmes principes. Ces départements font une vive concurrence aux marchands à commission au comptant.

En fait de commission on a avancé en faveur d'un tarif de tant pour cent, au lieu d'un tarif fixe, que le marchand à commission, lorsque le prix du grain baisse, devrait participer à la réduction des recettes du producteur et que ses frais ne devraient pas être les mêmes; deuxièmement, que le coût et les aléas de la manutention du grain cher étant plus considérables que dans le cas du grain à bon marché il s'ensuit que le risque est plus grand et que la commission devrait être moins élevée pour les transactions du grain à bon marché que pour celles du grain plus cher.

Au sujet de l'allégation qu'un tel changement induirait le marchand à commission à rendre de meilleurs services, il est évident que la nécessité où il se trouve de faire face à la concurrence et de garder ses clients est bien ce qui peut le porter à faire de son mieux. Le fait que la commission est fixée à un taux déterminé, bien que la concurrence au point de vue des prix soit abolie, rend la concurrence au point de vue des services rendus très active, vu que c'est de ce côté seulement que les marchands à commission peuvent chercher à offrir quelque chose de mieux que les autres. Les négociants sont unanimes à dire que la commission un peu plus forte que le marchand à commission retirerait par suite de l'établissement d'un tarif de commission fixe, basée d'après le pourcentage, ne serait pas une raison suffisante pour chercher à faire mieux.

L'idée générale qu'un taux fixé à tant pour cent opérerait au détriment du marchand à commission lorsque le grain se vend à bon marché et que le cultivateur souffre du fléchissement des prix, et vice versa, repose sur une fausse conception de la condition principale qui détermine le volume des recettes du marchand à commission. Le facteur principal à considérer c'est la quantité du grain qui passe par les mains du négociant. Cependant, vu que les grosses affaires et les prix peu élevés d'un côté, et un trafic restreint et des prix élevés de l'autre,

vont de pair, un taux à tant pour cent aurait la tendance à stabiliser les revenus des marchands à commission comme classe bien plus que dans le cas d'un taux fixe déterminé. Mais ce qui intéresse individuellement le marchand c'est le volume d'affaires qu'il peut transiger et ceci dépend plutôt de son habileté à subir la concurrence des autres relativement aux services à rendre à la clientèle.

De plus, outre la vente du grain, le négociant à commission rend certains services et ces services sont au bénéfice de chaque wagon ou lot de grain, quelle qu'en soit la valeur élevée ou non. Dès qu'il reçoit la lettre de connaissance jusqu'à ce que le wagon soit déchargé il en suit la destination, fait des enquêtes, vérifie les types, et présente des appels au besoin, etc. Ces services en eux-mêmes justifieraient l'imposition d'une commission fixe minimum. Le point principal c'est que la commission effectivement demandée soit raisonnable.

Le taux fixé par la Bourse du Grain de Winnipeg de un cent par boisseau n'a pas été changé pendant la période des prix élevés. De toutes les bourses importantes celle de Winnipeg est la seule qui n'ait pas augmenté le prix de la commission. Le taux exigé aux bourses de Chicago et de Kansas City est de un pour cent des recettes brutes avec un taux minimum de un cent par boisseau. Le tarif minimum à Minneapolis et Duluth est de un cent et demi par boisseau. On remarquera que le taux de Minneapolis et Duluth est de 50 p. 100 plus élevé que celui de Winnipeg tandis qu'à Chicago et Kansas City, lorsque le blé est au-dessous d'un dollar le boisseau, le taux est le même qu'à Winnipeg, mais si le prix avance au delà du dollar le taux est plus élevé. Bien que l'argument en faveur de fixer les taux d'après la base du pourcentage soit attrayant le taux spécifique actuel fixé par la Bourse du Grain de Winnipeg ne semble pas excessif et il n'est pas très certain qu'un changement doive profiter d'une manière quelconque aux cultivateurs.

M. F. W. Riddell, gérant de la Saskatchewan Co-operative Company, nous a fait la suggestion que le taux devrait être fixé par la Commission des Grains et qu'il devrait être un taux maximum et non un taux minimum. A l'heure actuelle tous les marchands à commission doivent fournir des cautions à la Commission. Cette dernière détermine aussi le tarif des taux exigés par les élévateurs régionaux et terminaux, etc. En vue de ces doubles fonctions de la Commission il semblerait sage qu'elle fût investie aussi de l'autorité nécessaire pour établir le taux des honoraires à payer pour la vente du grain à commission.

La suggestion que le taux fixé devrait être un taux maximum au lieu d'un taux minimum, comme présentement, repose sur des raisons d'un caractère différent. En général, on observera qu'un taux minimum tend dans la pratique à devenir un taux maximum lorsque la concurrence est vive, tandis que le taux maximum tend à devenir le taux minimum lorsque la concurrence est faible. Le taux minimum tel que fixé actuellement par la bourse a été jugé désirable et nécessaire parce que sous la pression d'une concurrence active les taux devinrent si bas que les affaires ne pouvaient pas se maintenir et qu'il y avait une menace de conditions irrégulières et instables frappant également le commerçant et le cultivateur. M. Riddell n'a pas voulu se risquer à recommander que la Bourse du Grain ne devrait pas être autorisée à mettre en vigueur la règle du taux minimum mais il était d'opinion, vu que la Commission des Grains n'avait pas établi de taux minimum dans d'autres circonstances où elle avait établi un tarif maximum, qu'il n'y avait rien pour démontrer qu'elle se déciderait à agir dans la présente situation. Si la Commission des Grains fixait simplement des taux maximums et que la Bourse du Grain cesserait d'établir des taux minimums il serait possible de se retrouver en présence des mêmes conditions antérieures, ce qui, nous le savons par expérience, n'est pas à désirer.

De plus un tel changement permettrait aux puissantes compagnies d'élévateurs régionaux qui ont un service de vente à commission de réduire tellement leurs taux pendant quelque temps qu'elles finiraient pratiquement par éliminer



les marchands à commission comptant indépendants qui s'occupent de la vente du grain des cultivateurs. Il est fort douteux qu'il y ait en fin de compte un avantage réel de ce côté surtout à l'heure actuelle alors que les plates-formes de chargement aux divers centres d'expédition et que les marchands à commission comptant indépendants à la bourse accordent aux cultivateurs l'avantage d'un libre accès au marché en concurrence avec le même genre de service offert par les compagnies d'éleveurs régionaux. Voilà un privilège qui dans le passé a été fortement apprécié par le cultivateur. C'est aussi un genre de concurrence dont s'est vivement ressenti les compagnies d'éleveurs régionaux surtout lorsque une compagnie, comme la Saskatchewan Co-operative Company, exige un tarif maximum pour les privilèges spéciaux d'emmagasinement. Puis nous avons la preuve que lorsque le cultivateur expédie un wagon de blé à un éleveur régional la compagnie s'attend à agir comme son agent à commission à Winnipeg. La compagnie d'éleveur fait surgir des difficultés qui embarrassent le cultivateur si ce dernier désire recourir aux services d'un marchand à commission indépendant.

Si, comme résultat du fait qu'une commission à un taux maximum n'est autorisée que pour les grandes compagnies, il devient possible de chasser du pays les marchands à commission comptant indépendants, par suite d'une réduction temporaire de leurs taux, elles réussiraient non seulement par là à faire disparaître la concurrence des institutions indépendantes à la bourse, mais de plus elles rendraient inutile l'emploi des quais de chargement qui font concurrence à leur service régional. Le résultat net de tout cela c'est que le cultivateur perdrait l'avantage d'avoir à sa disposition les services d'une organisation rivale. C'est dans les centres d'expédition où il n'y a qu'un seul éleveur que la concurrence est surtout utile. Nous sommes d'opinion, par conséquent, que si la Commission des grains doit avoir l'autorité d'établir les taux de commission selon que les circonstances l'exigeront on devrait aussi laisser à sa discrétion le soin de décider la question de savoir si l'on doit établir un taux fixe d'après le pourcentage de la valeur du grain ou un taux spécifique de tant par boisseau, ou bien si le taux établi doit être un taux minimum ou un taux maximum; et que de plus, en exerçant cette autorité la Commission devrait se rappeler qu'il n'est pas désirable que des conditions soient créées dont l'effet serait d'éliminer le marchand à commission indépendant. Il s'en suit naturellement que la Bourse du Grain ne peut pas assujettir ses membres à un taux minimum qui serait plus élevé que le taux maximum de la Commission si celle-ci en impose jamais.

#### *La Bourse et le service d'inspection.*

- (5) La Bourse du Grain de Winnipeg exerce une influence pernicieuse sur le classement officiel du grain.

Ce n'est pas notre intention de discuter ici les nombreux problèmes généraux qui sont associés à un système officiel de types et de classement, ni d'envisager les conditions dans lesquelles se fait le classement du grain sortant des éleveurs terminaux à la tête des lacs. Ces problèmes sont traités ailleurs. Mais cependant, il circule en bien des endroits au pays des rumeurs, et des doutes existent, à l'effet que des membres de la bourse se permettent de temps à autre d'intervenir auprès de ceux qui sont chargés du classement officiel du grain des cultivateurs. C'est toujours une tâche difficile que celle de dépister des rumeurs de ce genre ou de faire renaître la confiance après que ces rumeurs ont été mises en circulation. Mais dans les présentes circonstances, après une étude complète et approfondie des conditions dans lesquelles se fait le classement du grain des cultivateurs, nous croyons qu'il n'y a aucune fondation quelconque pour établir le bien-fondé de ces rumeurs ou de ces doutes. Lorsque l'échantillon officiel prélevé d'un chargement de grain indique qu'il appartient au type intermédiaire, disons entre les blés nos 1 et 2 du Nord, la règle établie, d'après la preuve entendue, c'est que l'on donne au grain le bénéfice du doute et qu'il est classé

dans la classe supérieure. La question de savoir à qui appartient le grain n'est pas du tout en jeu.

Lorsque le grain est inspecté à Winnipeg les inspecteurs employés dans le service intérieur de l'inspection, ceux qui déterminent le classement suivant l'échantillon officiel, ne sont pas en position de savoir le nom du propriétaire du chargement de grain. Il n'a pas été révélé un seul cas où des membres de la Bourse du Grain de Winnipeg, ou toute autre personne, ait cherché à influencer les fonctionnaires du service intérieur de l'inspection à Winnipeg.

De plus, s'il était possible de s'immiscer d'une façon quelconque dans l'exécution des devoirs des inspecteurs on perdrait toute confiance dans la validité des documents qui sont la base du système d'achat et de vente sur échantillons. Toute intervention avec le classement officiel non seulement serait injuste et injurieuse pour les cultivateurs qui expédient leur grain mais serait de plus suivie d'effets désastreux pour les activités organisées de la bourse. Dans un système d'inspection qui comporte un tâche considérable, comme celle qui à tous les automes s'impose à l'attention du personnel d'inspection de Winnipeg il peut se glisser certaines erreurs et quelques inexactitudes dues entièrement à l'élément humain qui y figure. Mais ces erreurs et ces inexactitudes sont loin de pouvoir être attribuées à des interventions intéressées auprès des fonctionnaires chargés de cette inspection et l'élimination de ces erreurs constitue une partie du problème général qui se présente relativement à l'administration d'un système de classement efficace.

## DÉBOUCHÉS ET ROUTES COMMERCIALES

### MARCHÉS MONDIAUX POUR LE BLÉ

En différentes occasions la question du développement futur de marchés mondiaux pour le grain a été discutée. Ce sujet est vaste et d'une importance capitale non seulement pour les producteurs de grains de l'ouest du Canada mais aussi pour le monde entier en général. Les surabondances exportables des grains du Canada ont pris rapidement au cours des dernières dix années, des proportions constamment plus fortes et tout en tenant compte des variations saisonnières on doit s'attendre, avec l'immigration, à voir cet excédent augmenter encore. Relevons sommairement les points saillants en ce qui concerne les débouchés puisque nous ne pouvons faire davantage ici.

Entre 1900 et 1914, le développement rapide de la population européenne commença à causer un certain émoi relativement à la question de savoir où puiser pour elle les moyens de sa subsistance. J. M. Keynes, dans "The Economic Consequences of the Peace", fait remarquer que pendant cette période les hommes d'Etat européens se rendaient compte du fait inquiétant que les prix des céréales subissaient une augmentation proportionnelle à l'augmentation des prix des autres denrées. Les nations industrielles de l'Europe commençaient à s'apercevoir qu'il leur fallait offrir de plus grandes quantités de marchandises pour obtenir leurs substances alimentaires. Cela était vrai malgré le fait que les nations de l'Europe occidentale eussent grandement amélioré leur technique en fait de production agricole et pouvaient fournir à la consommation locale une plus forte proportion de produits indigènes. Cependant, la population augmentait si rapidement que les progrès accomplis dans les méthodes culturales de l'Europe occidentale n'avaient pu sensiblement améliorer la situation.

La guerre mit abruptement un frein à cette augmentation de population mais par contre dans l'Europe centrale, vu le manque d'engrais, l'absence de culture, etc., la production se ralentit. Avant la guerre la Russie exportait beaucoup de grain en Grande-Bretagne et dans l'Europe occidentale. Le résultat immédiat de la guerre fut de faire disparaître cette source d'approvisionnement. L'augmentation des importations de l'Amérique du Nord, de l'Argentine et de l'Australie comblèrent ce déficit.

De temps à autre le rapport était lancé que la Russie reprenait sa place parmi les pays exportateurs de blé. Bien qu'il ait eu récemment quelques expéditions de peu d'importance de la Russie elles n'ont eu aucune influence sur le marché.

La présente situation se résume dans le fait que l'augmentation naturelle a réparé les pertes causées par la guerre et que la population actuelle de l'Europe est à peu près égale à ce qu'elle était en 1914. Il n'y a aucune indication que la Russie reprendra rapidement sa position comme pays exportateur de fortes quantités de céréales. Il est vrai que l'on peut réparer avec célérité l'outillage matériel nécessaire pour le mouvement du grain en ce pays, mais il reste à créer la confiance, le crédit et les échanges commerciaux. Il ressort de l'expérience du passé qu'une fois que l'on a porté atteinte à ces éléments plus sensibles qui reposent à la base du système d'écoulement des produits d'un pays, ce dernier ne saurait se relever rapidement, mais qu'au contraire il faut beaucoup de temps avant de regagner l'efficacité première.

Il est bien vrai que les Etats-Unis continuent à faire l'exportation du grain et de ses produits, mais la population croissante de ce pays semble devoir un jour, si elle ne le fait pas tout à fait disparaître du groupe des pays exporteurs de denrées alimentaires, l'empêcher du moins d'accroître ses exportations de céréales et de leurs produits.

Du côté du marché de l'Orient on semble voir une plus forte capacité d'absorption des surabondances de grains. Mais cependant il faut admettre qu'il y a un rapport intime entre les demandes du Japon et de la Chine pour le blé et la farine et les fluctuations de la récolte rizicole. Lorsque le riz est relativement cher et que le blé et les produits du blé sont respectivement à bon marché il y a une grande demande pour ces derniers et vice versa. Cela rend la situation irrégulière et incertaine.

Somme toute il ne semble pas que les producteurs de grains au Canada doivent s'alarmer au sujet de la stabilité des marchés mondiaux et de leur capacité d'absorber tout ce qu'il peut exporter. Il y a bien eu certaines années des variations saisonnières qui peuvent désappointer le producteur au point de vue des recettes provenant de ses récoltes mais la tendance générale des prix des céréales est plutôt vers la hausse.

#### DROIT D'EXPORTATION SUR LE BLÉ ENTRANT AUX ÉTATS-UNIS

A l'heure actuelle le tarif sur le blé canadien—entrant aux Etats-Unis—est de 42 cents le boisseau. Sur la farine de blé, la semoule, le blé broyé ou fragmenté, et autres produits semblables du blé, le tarif est de \$1.04 par cent livres. Quant à leurs effets ces droits sont pratiquement prohibitifs. Ils empêchent le blé canadien et ses produits d'avoir accès sur les marchés domestiques des Etats-Unis. D'un autre côté, sous le régime des dispositions régissant la mouture en entrepôt et les drawbacks il est tout à fait possible pour les meuniers américains d'obtenir pratiquement en franchise le blé canadien que l'on doit moudre pour l'exportation. C'est ainsi que des quantités considérables de blé canadien sont moulues dans les meuneries américaines et exportées à l'étranger. Cette farine américaine moulue dans les moulins américains mais qui est le produit du blé canadien, fait concurrence au produit de nos moulins à farine du Canada. Le Canada perd les avantages qui découlent de la fabrication de ces produits tandis que, en même temps, les avantages du libre échange réciproque pour le blé et la farine de blé n'existent pas. On nous fait la suggestion qu'étant données ces circonstances il devrait être imposé un droit d'exportation égal à celui du tarif américain sur le blé et les produits du blé du Canada entrant aux Etats-Unis. Le tarif américain ayant déjà fermé effectivement la porte du marché domestique aux cultivateurs canadiens, le résultat de l'imposition d'un tel droit serait d'éliminer l'exportation de la farine américaine faite avec le blé canadien et de

transférer ce marché aux meuniers canadiens. Bien qu'en principe général il ne faut pas encourager l'imposition de droits d'exportation, la situation exceptionnelle qui se présente en ce moment semblerait justifier une mesure de ce genre.

#### LA ROUTE ORIENTALE

##### *Ports canadiens et ports américains.*

Bien que les expéditions de grain qui se font de Montréal donnent à ce port le premier rang sur le Nord de l'Atlantique, c'est un fait bien connu qu'une grande partie du grain qui est expédiée de cet endroit vient des Etats-Unis. D'un autre côté, une grande partie du grain d'exportation du Canada passe par le port de New-York ou par d'autres ports du Nord de l'Atlantique. Il y a une explication bien simple à cette situation apparemment paradoxale. En tout temps le mouvement du grain se fera par la route à meilleur marché pour atteindre les débouchés des vieux pays. Ce mouvement se ressent facilement des variations dans les taux du fret. Les taux qu'il nous faut considérer sont non seulement ceux du fret sur l'Atlantique et les taux d'assurance, mais aussi l'ensemble des taux de transport à partir des têtes de lignes sur les grands lacs aux ports d'entrée de l'autre côté de l'Atlantique. Lorsque cet aspect est envisagé une différence de six pence par tonne en faveur d'une route plutôt qu'une autre attirera le trafic.

Le port de New-York possède trois avantages. (1) Les navires viennent à New-York de tous les points de l'Europe, ce qui veut dire qu'il y a de nombreux navires en partance de New-York pour l'Europe. Il y a certaines lignes régulières de navires entre New-York et les ports européens avec lesquels Montréal n'a aucune communication directe régulière. Vu que le grain constitue une excellente base pour les cargaisons de navires, il se fait de temps à autre des offres d'espace pour expéditions fractionnées à des prix minimes. Il y a donc de cette façon une variété d'occasions où il est possible de bénéficier de taux maritimes avantageux pour les expéditions fractionnées qui ne se présentent presque pas à Montréal. (2) Les navires irréguliers qui attendent d'être nolisés restent au large de Norfolk qui se trouve en communication facile avec tous les ports du Nord de l'Atlantique. Il y a de ce côté aussi un certain avantage. (3) En raison de la position de Montréal, les taux d'assurance sur les coques et cargaisons de navires sont plus élevés que pour celles en partance de New-York. Le résultat net de ces avantages c'est que les taux à New-York pour l'Europe et les Iles Britanniques y sont un peu plus bas qu'à Montréal.

D'un autre côté Montréal possède deux grands avantages qui contrebalancent ceux que nous venons d'énumérer, du moins pendant une certaine partie de la saison, et qui placent cette ville dans une position plus favorable. (1) Pour le trafic en provenance des Etats de l'ouest, Montréal se trouve en ligne directe avec l'Europe et pendant toute la durée de la navigation elle offre l'avantage d'une route à meilleur marché et d'un moyen plus direct de communication. (2) Les facilités pour la manutention du grain dans le port de Montréal sont supérieures à celles que l'on trouve au port de New-York. En ce dernier endroit il faut charger le grain sur des allèges qui sont remorquées aux flancs des navires et le grain est chargé dans le navire au moyen d'un élévateur flottant. A Montréal on peut décharger le grain directement dans les entrepôts d'où il est déchargé par une goulotte directement dans la cale du navire.

Nous sommes maintenant en mesure de faire observer certaines conditions qui, au cours des diverses époques de l'année, règlent le mouvement du grain vers ces ports. Les moissons américaines atteignent leur maturité plusieurs semaines plus tôt qu'au Canada. Il en résulte que les avantages du port du Saint-Laurent à Montréal attirent un fort volume de trafic provenant des têtes de ligne des lacs. Vers le temps que les céréales du Canada commencent à être

sérieusement en mouvement, l'exportation du grain américain est presque terminée. D'un autre côté, vu la tardivité des récoltes du Canada, on est presque rendu à la fin de la saison de navigation pour les expéditions du grain sur le Saint-Laurent bien avant la fermeture de la navigation à la tête des lacs. Ce fait est d'une importance capitale qui explique en partie pourquoi une si grande quantité de grain canadien est expédiée par New-York et autres ports américains du Nord de l'Atlantique. Lorsque le mouvement du grain canadien est encore dans toute son activité la navigation sur le Saint-Laurent cesse. Ordinairement elle prend fin deux semaines plus tôt que sur les Grands Lacs. Par conséquent, pendant cette dernière période le mouvement du grain est détourné vers Buffalo ou la Baie Georgienne ou autres ports inférieurs des lacs d'où il sera dirigé par voie ferrée vers les eaux de marée. La fin de la saison trouve les élévateurs des ports de la Baie, de l'extrémité inférieure des lacs et de Buffalo, remplis de grain d'où il sera graduellement expédié pendant l'hiver. La flotte affectée au transport du grain sur les Grands Lacs prend une dernière cargaison qui sera emmagasinée pendant l'hiver et une forte partie de cette flotte établit ses quartiers d'hiver à Buffalo. Au printemps, le grain contenu dans ces navires est déchargé et expédié principalement par New-York.

Relativement au mouvement du printemps il y a un autre facteur qui a son importance. Pendant l'hiver les élévateurs du port de la Baie et de Buffalo se sont débarrassés du grain qui y était emmagasiné. Et le premier mouvement du grain au printemps se fait dans la direction de ces ports sur les lacs vu que c'est la route la plus rapide vers les eaux de marée. On se rendra compte par là que l'application d'un fort mouvement de grain américain par le port de Montréal et d'un fort mouvement de grain canadien par New-York et les autres ports américains du Nord de l'Atlantique repose principalement sur les variations saisonnières qui se rattachent à la route du Saint-Laurent.

Raisonnablement on peut se demander pourquoi il n'existe pas un mouvement appréciable du grain des ports de la Baie dans la direction de St-Jean et Halifax. Actuellement le grain est bien un peu en mouvement dans cette direction et à St-Jean il semble prendre de plus grandes proportions. Les obstacles au développement de ce mouvement proviennent partiellement du fait du coût élevé de transport et aussi du manque d'espace disponible à ces ports de mer pour les chargements de grain à des taux peu élevés. Ainsi que nous l'avons fait voir précédemment le grain est un produit excellent pour constituer la cargaison d'un navire. A mesure que le trafic se développera à Halifax et St. John il y aura régulièrement plus de navires avec l'espace disponible pour le transport du grain. Quand nous en serons rendus à ce point ces ports devront recevoir plus de grain pendant l'hiver. Récemment les compagnies d'assurance ont placé Halifax sur la même base que New-York. Cela fait disparaître un des désavantages qui ont nui au port de Halifax dans le passé.

La situation à Québec est pratiquement la même qu'à Montréal, si l'on y ajoute l'avantage d'une plus longue saison. Il ne semble pas y exister de raison pour que le port de Québec ne partage pas avec Montréal les avantages de la route du Saint-Laurent. Montréal a pu se créer d'importantes relations commerciales dans le commerce du grain, de sorte que l'on a pris l'habitude de faire mouvoir le grain dans la direction de ce port. Libre à Québec de faire la même chose; il n'y a aucun obstacle physique pour entraver l'inauguration d'un vaste commerce d'exportation du grain. A la vérité, vu que le port de Montréal commence à dégorger de grain lorsque son mouvement est à son apogée, une partie de ce trafic pourrait profitablement être détourné dans la direction de Québec. De plus Québec jouit d'un taux d'assurance plus favorable et se trouve à 180 milles plus près de Liverpool que Montréal.

*Taux de transport.*

En plusieurs occasions on nous a demandé de recommander que les taux pour le transport du grain d'exportation sur les chemins de fer Nationaux du Canada vers Montréal, Québec, Halifax et St-Jean soient suffisamment réduits pour diriger vers ces endroits le trafic qui est maintenant dirigé par voie ferrée vers les ports atlantiques des Etats-Unis. Le but que l'on se propose d'atteindre est sans aucun doute très louable: la conservation du commerce canadien pour les ports canadiens et la dépense au Canada de vastes sommes d'argent qui vont actuellement à la caisse des chemins de fer américains. Le sujet soulève un aspect important d'une question encore plus importante qui s'est imposée à l'attention du Parlement dans le passé et qui occupe encore le premier rang parmi les problèmes nationaux qui attendent leur solution. En 1922 le Sénat du Canada a mis à l'étude la question du commerce du grain d'exportation au Canada et a nommé un comité en vue de procéder à l'examen de témoins experts en la matière. Des fonctionnaires des compagnies de chemins de fer, des expéditeurs, des gens qui s'intéressent au commerce des grains et autres hommes d'affaires, sont venus rendre témoignage devant le comité. Celui-ci, dans son rapport, a insisté sur le fait qu'il était dans l'intérêt national que des mesures fussent prises de manière à détourner ce trafic d'exportation du grain en faveur des ports canadiens et a fait les recommandations spéciales suivantes: (1) la réduction des taux sur les chemins de fer Nationaux du Canada, (2) l'établissement de plus grandes facilités en matière d'élévateurs aux ports canadiens et (3) la conclusion d'une entente en vertu de laquelle les taux d'assurance maritime sur les marchandises en partance des ports canadiens seront abaissés de façon à pouvoir être comparés favorablement avec ceux qui sont exigés aux ports américains.

Lors de notre passage à Winnipeg, nous avons eu l'avantage d'entendre M. John Dalrymple, vice-président en charge du trafic des chemins de fer Nationaux du Canada, exprimer ses vues relativement à la question de la réduction des taux de transport. Le témoignage de M. Dalrymple était naturellement d'un caractère technique et accompagné de force détails. Par conséquent, il est difficile d'en donner un sommaire complet dans le présent rapport. Mais on peut fort bien en retrouver la substance dans le procès-verbal de la séance du 7 mars 1924. L'exposé de M. Dalrymple avait été préparé avec un grand soin et il forme une étude très utile de la question. Le résultat de ce témoignage c'est que la suggestion de réduire les taux sur les chemins de fer Nationaux du Canada est impraticable. On a interrogé M. Dalrymple au point de vue de la suggestion qui avait été faite que le grain d'exportation fût transporté de la tête des lacs aux ports canadiens sur la base des taux du Pas du Nid-de-Corbeau maintenant en vigueur pour le transport du grain des centres d'expédition de l'intérieur dans l'Ouest vers les lacs. Sur cette question voici son avis, (1) une telle réduction serait concurrencée par une réduction équivalente sur les lignes américaines, y compris les lignes allant des ports inférieurs des lacs à la mer, ce qui laisserait Québec (par exemple) relativement dans la même position qu'elle occupe aujourd'hui; (2) Etant donné que la base de taux du Pas du Nid-du-Corbeau est de 15.60 cents par boisseau de blé de la tête des lacs à Québec, il constate que la route par Buffalo en destination de New-York est encore à meilleur marché, même dans l'absence de toute mesure de repréailles de la part des lignes américaines, le taux étant de 14.32 cents par boisseau. (3) Au sujet de la proposition que lui a soumise le commissaire Scott que le taux en destination de Québec convenablement calculé d'après la base des taux du Pas du Nid-du-Corbeau, serait de 11 cents par boisseau expédié de Armstrong, il répond que selon lui l'adoption d'un tel taux serait suivie de réductions semblables, et de plus que les recettes des chemins de fer Nationaux du Canada en seraient appauvries d'autant, vu que les taux proposés seraient complètement insuffisants pour

couvrir les dépenses encourues pour mettre ce trafic en mouvement. Quant au bénéfice que pourrait retirer le cultivateur de la réduction générale des taux "cet avantage ne serait que temporaire", dit-il, "vu que les taux antérieurs seraient rétablis aussitôt que les chemins de fer Nationaux du Canada seraient forcés de cesser leur exploitation."

M. W. P. Hinton, autrefois vice-président et gérant général du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, a rendu aussi un témoignage important le 29 avril 1924 sur les points soulevés. M. Hinton a corroboré les déclarations de M. Dalrymple au sujet de l'impossibilité de réduire les taux sur les chemins de fer Nationaux du Canada pendant la période de navigation libre sur les lacs en raison de la certitude de représailles de la part des lignes rivales des Etats-Unis. Cependant, il a déclaré relativement aux mois d'hiver "qu'il serait peut-être possible de rédiger une échelle de taux qui permettrait l'utilisation de la route en destination de Halifax et St. John pendant la saison d'hiver."

La question des taux de chemins de fer est en elle-même un problème complexe de la première importance et comme nous l'avons déclaré, la question particulière maintenant devant nous n'est qu'une partie du problème général. En écoutant les représentations qui nous ont été faites au sujet des taux de transport pour le grain nous avons toujours cherché à ce qu'il soit clairement compris qu'il fallait nous restreindre à des considérations d'ordre général intéressant toute organisation d'hommes, comme nous, qui n'ont pas l'avantage d'être des experts en la matière ou d'avoir l'aide d'experts, ni le temps nécessaire de se livrer, non préoccupés par une multitude d'autres questions importantes, à une étude approfondie des nombreuses matières techniques qui doivent être pesées avant de se risquer à faire une recommandation définitive en ce qui concerne la réduction des taux de transport. Vu le témoignage de M. Dalrymple, appuyé comme il l'est par les renseignements que nous avons obtenus d'officiers de compagnies importantes de chemins de fer à New-York, nous devons laisser ce sujet au même point. La Commission des chemins de fer du Canada est le tribunal permanent compétent pour entendre toutes les demandes en vue d'augmenter ou de diminuer certains taux particuliers et rendre des décisions définitives sous ce rapport. De plus, il est à notre connaissance que toute la question des taux de transport de marchandises au Canada sera probablement examinée sous l'autorité du Parlement en vue d'effectuer un rajustement plus satisfaisant pour les groupes des différentes parties du Canada que ne le comporte la présente situation. Nous oserons dire que dans le cours de notre enquête nous en avons entendu assez pour nous convaincre de la nécessité urgente d'une telle mesure.

Cependant, en faisant ces dernières remarques nous devons faire une réserve importante. M. J. G. Scott, de Québec, un des membres de la Commission, est lui-même un expert de longue expérience en matière de chemins de fer, tant en sa qualité de constructeur que celle de gérant de chemin de fer. A part cela, il a eu de l'expérience en s'occupant du mouvement du grain d'exportation de Parry Sound à Québec. M. Scott a rendu témoignage devant le comité du Sénat de 1922 dont il a été question précédemment. Et d'après sa propre expérience et ses connaissances spéciales, M. Scott n'est pas en accord avec les vues exprimées par M. Dalrymple. Il a même de plus certaines recommandations spéciales à faire relativement au transport du grain de l'Ouest à des taux bien inférieurs à ceux qui sont présentement en vigueur. Bien que les autres membres de la Commission reconnaissent qu'ils sont liés dans la mesure des limitations précitées ils ont cependant prié M. Scott d'exposer ses propres vues sous forme d'un mémorandum à être soumis au gouvernement conjointement avec le présent rapport. M. Scott a préparé ce mémorandum et nous sommes heureux de le présenter afin qu'il soit porté à l'attention du gouvernement et du Parlement.

#### LA ROUTE OCCIDENTALE

Le développement de la route occidentale pour l'exportation du grain en Orient, par suite de l'augmentation des demandes de blé de cette partie de l'uni-

vers et en Europe, par suite de l'ouverture du canal de Panama, est un événement de la première importance dans l'histoire du commerce des grains du Canada. Au cours de nos voyages dans la province d'Alberta, pendant l'été de 1923, nous avons constaté que les cultivateurs de cette province ont demandé constamment des taux de transport moins élevés, de plus grandes facilités pour l'emmagasinement et l'expédition de leur grain, l'amélioration du service de l'inspection et toutes autres concessions et modifications qui leur permettraient de faire un plus grand usage de la route occidentale. L'existence de cette route offre au producteur l'avantage d'accorder un accès plus rapide à la mer, ce qui constitue un facteur d'une importance croissante au point de vue du transport mondial et naturellement le cultivateur veut en tirer le plus de profit possible.

Relativement à la question des taux de transport par petite vitesse nous ne pouvons que répéter ce que nous avons dit en parlant de la route orientale. Cette question est cependant d'importance capitale. L'étendue du territoire dans cette région où l'on cultive le blé, qui utilisera les ports du Pacifique pour les expéditions de blé sera en grande partie déterminée par les taux de transport établis. On a calculé que chaque réduction de un cent dans le taux de transport vers l'ouest (le taux vers l'est restant tel qu'il est) ajoutera une lisière de 20 à 30 milles de largeur au territoire expédiant son grain au Pacifique.

Pas le moindre des avantages à retirer de l'établissement de facilités pour le libre usage de la route occidentale est celui de la régularisation des conditions qui se rattachent aux expéditions qui se font par les Grands Lacs. Les ports du Pacifique, ouverts toute l'année, et prêts à recevoir en tout temps les expéditions de grain, serviront à empêcher les compagnies d'exiger des taux exorbitants pour les transports sur les lacs et ceci aidera sensiblement à résoudre une difficulté qui s'est présentée dans le passé.

L'initiative en matière de facilités pour les élévateurs terminaux sur la côte du Pacifique n'a pas été prise par les capitaux privés comme la chose a eu lieu à la tête des lacs, mais par le gouvernement du Canada. Le pouvoir de construire et de posséder des élévateurs terminaux a été conféré au gouvernement pour la première fois par la modification à la Loi des grains du Canada (voir art. 13) en 1914. Peu de temps après le gouvernement s'est prévalu de ces nouveaux pouvoirs pour construire un élévateur à Port-Arthur, trois autres dans l'intérieur, et l'élévateur terminal, public à Vancouver en 1916. Depuis, l'élévateur terminal public est devenu la propriété des Commissaires du Port de Vancouver qui en ont construit un nouveau et de plus acheté un élévateur particulier (pour le mélange) qu'ils ont loué à une compagnie. Dernièrement, des intérêts particuliers se sont lancés dans l'exploitation, sur une grande échelle, d'élévateurs terminaux à Vancouver. Une compagnie anglaise a érigé un élévateur en cet endroit et a de plus acheté une série d'élévateurs dans l'Alberta afin de ne pas manquer de grain. On nous dit aussi que d'autres entreprises particulières sont sur le point de se lancer dans ce genre d'exploitation.

Victoria, New-Westminster et Prince-Rupert ont toutes l'ambition de devenir des ports d'expédition pour le grain. Jusqu'à présent, le capital particulier n'a pas été engagé dans la construction d'élévateurs publics en aucun de ces ports. A sa dernière session, le Parlement a voté un certain crédit pour la construction d'un élévateur à Prince-Rupert et des soumissions sont demandées actuellement en vue de l'adjudication du contrat. Au point de vue directement du présent, Prince-Rupert, comme terminus du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et New-Westminster, à cause des facilités de son port, semblent toutes deux devoir raisonnablement offrir de grandes chances de développement comme centres d'élévateurs terminaux. A nos yeux, Victoria semble plutôt intéresser les compagnies de chemins de fer. D'après ce que nous a dit le premier ministre de la Colombie-Britannique, il y a une certaine classe de paquebots trans-pacifiques, faisant le service entre Portland et Seattle et l'Orient, qui visitent Victoria mais ne se rendent pas jusqu'à Vancouver. La suggestion nous est faite que ces navires



seraient heureux de prendre des cargaisons de grain si ce dernier pouvait être chargé à Victoria. Si cela était vrai, il serait peut-être profitable d'utiliser un transbordeur pour faire traverser les wagons à l'Île Vancouver où ils peuvent descendre vers le port, et avec le temps cela voudra dire que la construction d'un élévateur s'imposera. On nous a dit que cette question a été dernièrement discutée entre les autorités de la Colombie-Britannique et le président des chemins de fer Nationaux du Canada.

#### *Le district de la Rivière la Paix.*

Nous ne saurions parler de la route occidentale sans dire quelques mots surtout au sujet du district de la Rivière la Paix. Ce territoire est tout à fait propre à la culture du blé et nous y trouvons encore une vaste étendue de terrain susceptible de développement. Cependant, à cause de sa situation, il est trop au nord et trop à l'ouest pour pouvoir profitablement expédier son grain par la voie de l'Est. Son avenir est lié avec l'établissement nécessaire de facilités de chemins de fer suffisantes pour lui donner accès à la côte du Pacifique.

#### LA ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON

En 1911 le gouvernement du Canada a commencé la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson, afin de fournir un nouveau débouché pour l'écoulement des produits de l'Ouest vers les marchés de l'Europe. Ce chemin de fer n'est pas encore terminé. Afin de faire face, du moins en bonne partie, aux dépenses résultant de cette entreprise, il a été établi un fonds formé par les recettes provenant de la vente des terres de préemption et de homesteads, propriété de la Couronne, situées dans l'Alberta et la Saskatchewan. Aujourd'hui, les producteurs de l'Alberta s'intéressent surtout au progrès du trafic vers le Pacifique tandis que ceux du Manitoba et de la Saskatchewan ont les yeux sur la Baie et demandent avec insistance de terminer la construction de ce chemin de fer, d'établir les facilités de têtes de ligne et d'avoir le tonnage voulu afin de pouvoir utiliser cette route pour expédier leur grain. Naturellement, on espère que ce nouveau moyen de transport coûtera moins cher que ceux que nous avons aujourd'hui et que les producteurs en profiteront par une augmentation dans leurs recettes.

Tel que nous comprenons la situation au sujet de ce chemin de fer nous sommes certains qu'il sera terminé. De temps à autre au cours de nos sessions parlementaires on nous a demandé d'entendre des témoins favorables ou opposés au projet de la Baie d'Hudson. En tenant compte des limitations qui nécessairement s'imposaient en tant que la Commission avait particulièrement à traiter de la question du "transport", nous avons cherché à nous borner simplement à entendre les témoignages qui pouvaient nous renseigner sur la question de savoir si l'ouverture de cette nouvelle route serait profitable ou non à ceux qui font l'expédition du grain. Les autres aspects de ce projet de chemin de fer n'intéressent pas la Commission. Il en résulte que nous avons bien peu de choses à en dire dans le présent rapport, vu que la preuve que nous en avons entendue repose seulement sur des bases hypothétiques.

Cependant, il semblerait que le succès de cette route, au point de vue du producteur de grain, dépendit en grande partie d'une question au sujet de laquelle, il est assez étrange de le constater, il existe encore une grande différence d'opinion, nous voulons parler de la navigabilité des détroits pendant une période raisonnable chaque année. Ce serait de la présomption de notre part, en raison des sources insuffisantes d'information à notre disposition, de vouloir exprimer une opinion définitive sur ce point d'importance capitale. La question a fait le sujet d'une enquête par le Parlement et le gouvernement et nous devons bien supposer que ce dernier a été favorablement impressionné par les conditions de la

navigation puisque le projet a été mis en voie d'exécution et qu'il est bien prêt d'être réalisé complètement.

En assumant le fait que la route par la Baie et les détroits sera libre pendant assez longtemps pour permettre d'expédier de grandes quantités du grain de l'Ouest par ce débouché, cette route sera utilisée si le transport maritime du grain peut se faire à des taux profitables pour l'expéditeur. L'échelle de ces taux est basée dans une grande mesure sur les frais d'assurance maritime qui eux-mêmes augmentent selon les risques des zones de navigation. Les taux d'assurance à St-Jean sont plus élevés qu'aux ports américains sur l'Atlantique, et ceux de Montréal et Québec sont plus élevés qu'à St-Jean. Est-ce que les taux océaniques seront si élevés qu'ils nous feraient perdre l'avantage de la réduction de la distance par voie ferrée? Ici nous ne pouvons que conjecturer puisque aujourd'hui dans les détroits de la Baie d'Hudson il n'existe rien en fait de base pour les taux d'assurance.

Des experts nous ont fait voir aussi le désavantage d'avoir à emmagasiner le grain à Nelson après la fermeture de la navigation. Le grain emmagasiné en cet endroit, serait naturellement en dehors des routes régulières de commerce et, par conséquent, il serait immobilisé jusqu'à l'ouverture de la saison suivante de navigation.

### ÉLÉVATEURS DU GOUVERNEMENT

Sous ce titre nous traitons de la propriété, de l'administration et du contrôle de tous les élévateurs construits avec les deniers du public, qui appartiennent actuellement à la Couronne ou qui ont été transférés à des corps publics. Nous avons en main un rapport qui nous a été fourni par le ministère du Commerce. Il porte la date du 3 septembre 1924, et donne la liste de ces élévateurs avec les détails concernant la propriété et l'administration dans chaque cas. Nous donnons ci-après la liste de ces élévateurs:

Endroit	Propriétaire	Exploités comme	Exploités par
Port Arthur, Ont. (1).....	Gouvernement fédéral.....	Elévateurs Public Terminal...	Commission des grains.
Moose Jaw, Sask. (1).....	"	"	"
Saskatoon, Sask. (1).....	"	"	"
Calgary, Alta. (1).....	"	"	"
Edmonton, Alta. (1).....	"	"	"
Vancouver, C.B. (1).....	Commission du port de Vancouver.	"	Commission du port de Vancouver.
Montréal, Qué. (2).....	Commission du port de Montréal.	Elévateurs publics....	Commission du port de Montréal.
Montréal, Qué. (2).....	Chemin de fer Grand-Tronc	Elévateurs publics....	Montreal Warehousing Co.
Québec, Qué. (1).....	Commission du port de Québec.	Elévateurs publics....	Commission du port de Québec.
Collingwood, Ont. (1)....	Chemins de fer Nationaux du Canada.	"	Loué à la E. R. Bacon Grain Co.
Depot Harbour, Ont. (1).	"	"	Armour Grain Company.
Tiffin, Ont. (1).....	"	"	Chemins de fer Nationaux du Canada.
Port Colborne, Ont. (1)...	"	"	Gouvernement canadien.
Kingston, Ont.....	"	"	Montreal Transportation Co. (non exploité).
Halifax, N.-E. (1).....	"	"	Chemins de fer Nationaux du Canada.
St. John, N.-B. (1).....	"	"	"
Port Arthur, Ont. (1).....	" " "A"...	Elévateur Public Terminal.	Saskatchewan Co-operative Elevator Co., Ltd., No. 3.
Port Arthur, Ont. (1).....	" " "B"...	"	Pt. Arthur Elev. Co., Ltd
Fort William, Ont.....	" " "G.T.P.)	"	Grand Trunk Pacific Elev. Co., Ltd.
Transcona, Man.....	"	"	Non exploitée.

Nous avons traité de la question de la propriété, de l'administration et du contrôle de ces élévateurs dans le rapport intérimaire de cette Commission, daté à Vancouver, le 19 juin 1924, et déposé par le président et le Commissaire Mac-Gibbon, et on trouvera les observations des Commissaires aux pages 27 à 30 du rapport imprimé. Les recommandations qui y sont contenues sont maintenant approuvées par toute la Commission. On recommande: (1) que le Gouvernement du Canada acquière les élévateurs mentionnés dans le rapport intérimaire et qu'ils les confie à la Couronne; (2) qu'ils soient exploités par une personne ou un corps nommé à cette fin par le Gouvernement; (3) que la Commission des Grains soit relevée des fonctions d'exploitant et de directeur d'élévateur, qui lui sont dévolues actuellement aux termes de l'article 13 (3) de la Loi des Grains du Canada; et (4) et que la personne ou le corps préposé à l'exploitation des élévateurs du Gouvernement soit soumis dans tous les détails aux stipulations de la Loi des Grains du Canada, et à la juridiction de la Commission, telle que définie par cette loi.

En faisant les recommandations sus-mentionnées, le rapport visait surtout les élévateurs publics situés à Vancouver, Port-Arthur, Saskatoon, Moose Jaw, et Calgary, et le nouvel élévateur à Edmonton qui était alors en construction. Le premier de ceux-ci est actuellement la propriété de la Commission du Havre de Vancouver et il est exploité par elle. Les autres sont la propriété du Gouvernement et sont exploités par la Commission des Grains aux termes de la loi. Les raisons qui motivent ces recommandations sont exposées au long dans le rapport intérimaire, et il est inutile d'y revenir longuement. Cependant nous croyons, en ce qui concerne la Commission des Grains, qu'il est très urgent de mettre à exécution les recommandations faites comme le démontreront les déclarations que nous ferons plus loin sur la question de l'administration de la Loi des Grains du Canada. C'est une anomalie, il nous semble, que le corps à qui l'on a confié la grande responsabilité d'accorder des permis aux élévateurs, de les réglementer et de leur imposer des pénalités, d'établir leurs taux et d'entendre les plaintes portées contre eux, soit lui-même engagé dans le commerce de l'élévateur, et soit en conséquence sujet à la même critique et aux mêmes plaintes que celles qui sont portées contre leurs concurrents dans ce commerce. Ceux qui ne sont pas familiers avec le commerce des grains auront une meilleure idée de la situation si nous disons qu'elle est semblable à celle qui existerait si la Commission des chemins de fer était chargée de l'exploitation d'un chemin de fer.

En plus des élévateurs situés aux six endroits susmentionnés, la liste en renferme un certain nombre d'autres établis aux ports de l'Atlantique, des Lacs et de la Baie. Onze de ceux-ci appartiennent aux chemins de fer Nationaux du Canada, dont six sont loués à des compagnies particulières, deux ne sont pas exploités et les autres trois le sont par le chemin de fer. Des autres, un est exploité par la Montreal Warehousing Company, tout en étant la propriété du chemin de fer Grand-Tronc à Montréal, deux sont exploités par la Commission du Port de Montréal et sont sa propriété, et un par la Commission du Port de Québec.

Les élévateurs situés dans l'est du Canada diffèrent sensiblement de ceux que l'on trouve à la tête des Lacs, à l'intérieur des provinces des Prairies et sur la côte du Pacifique. Les élévateurs de l'Ouest sont des élévateurs terminaux publics au sens ordinaire de ce mot. Nous entendons par cela qu'ils reçoivent du grain qui a subi l'inspection officielle, mais duquel on n'a pas déduit la tare. Ils reçoivent le grain directement du producteur par chargements complets de wagon. Leurs fonctions consistent à nettoyer le grain, à l'emmagasiner contre récépissé d'entrepôt, à préserver l'identité des classes, et à rendre compte de la disposition des criblures. Le producteur est personnellement intéressé à l'exploitation de ces élévateurs, où le grain reste sa propriété jusqu'à ce qu'il donne instruction de le vendre et touche son argent. En conséquence il suit de près les

affaires des élévateurs à Fort-William et Port-Arthur, à Vancouver, et aux autres centres de l'Ouest où son blé est manutentionné et emmagasiné jusqu'à ce qu'on le vende. Il est intéressé au pesage, à l'inspection, au nettoyage, à la disposition des criblures, et tout particulièrement à l'observance des règlements fondamentaux défendant le mélange. C'est ce qui explique les plaintes portées de temps à autre contre les exploitants d'élévateurs terminaux publics et la demande adressée au Gouvernement d'acheter et de contrôler ces établissements, qui se sont fait entendre très fortement à un certain moment et qui ont été la cause des modifications apportées à la Loi des grains du Canada en 1914 (article 13), autorisant le Gouvernement "à construire, acquérir, louer ou exproprier" des élévateurs.

Avec les élévateurs de l'est du Canada, tels que ceux de Montréal, Québec, Halifax et St-Jean, la situation est différente. Ces élévateurs ne sont que des établissements de transbordement. Le grain qu'ils reçoivent a été inspecté et nettoyé, et a obtenu son certificat définitif de classement lors de son passage dans les élévateurs terminaux publics. Le rôle de ces établissements dans l'Est consiste à emmagasiner le grain selon le classement, et à l'expédier sur demande. Le grain qui y passe n'est plus la propriété du producteur, et il est évident que ces établissements ne l'intéressent pas au même point que ceux de l'Ouest. En réalité la plus forte partie du blé canadien expédié outre-mer de l'Est passe par New-York, Philadelphie et certains autres ports américains, où les autorités canadiennes ne peuvent exercer aucun contrôle, et où le transbordement du grain dans les vaisseaux est fait d'ordinaire par des chemins de fer comme partie de leurs obligations de voituriers. Les soins à prendre pour s'assurer de conditions d'entreposage convenables et un bon service aux ports de l'Est retombent donc entièrement sur l'exportateur de grain, et non sur le producteur. Tout malentendu se dissipera si on se rappelle que le producteur, pour les raisons susmentionnées, classe Vancouver dans la même catégorie que Fort-William et Port-Arthur, et non avec Montréal ou New-York.

Cette explication nous aidera à déterminer si les élévateurs, inclus dans la liste susmentionnée, qui manutentionnent le grain de l'Ouest mais qui sont situés dans l'est du Canada, devraient être également acquis et exploités par le gouvernement de la manière recommandée pour ceux de l'Ouest.

Au cours de notre enquête la question semblait restreinte aux élévateurs de l'Ouest, du moins en ce qui concerne les producteurs de grain. Cependant, depuis la publication du rapport intérimaire, nous avons pris connaissance d'une communication adressée au ministre du Commerce par le comité exécutif du Conseil Canadien d'Agriculture, approuvant la recommandation faite dans le rapport, et suggérant que les élévateurs de la catégorie de ceux qui sont exploités à Montréal soient compris dans les changements projetés. Le Conseil Canadien d'Agriculture est évidemment autorisé à parler au nom des producteurs du Canada; et bien que le producteur individuel n'ait plus aucun droit sur le grain manutentionné dans ces élévateurs, puisqu'il appartient à l'exportateur, il n'en est pas moins intéressé en principe à tout ce qui se rapporte à la manutention efficace du grain. Cette recommandation comporterait l'acquisition par le gouvernement des élévateurs à Montréal, Québec, etc., et leur exploitation par un fonctionnaire nommé par celui-ci, conformément aux dispositions de la Loi des grains du Canada et sous la juridiction de la Commission des grains.

En tenant compte de la nature des services rendus par ces élévateurs de transbordement, et des autres conditions susmentionnées qui s'y rapportent, nous ne croyons pas que les raisons qui nous ont poussés à recommander l'acquisition et l'exploitation par le gouvernement des élévateurs de l'Ouest, s'appliquent avec la même force à ces premiers. Cette suggestion ne nous avait pas été faite lorsque nous avons visité les ports de l'Est, et nous n'avons pas eu l'occasion d'entendre la version de la partie adverse,—des corps publics intéressés,—et en conséquence nous hésiterions à recommander que cette politique leur soit appliquée. Le

rapport intérimaire suggérait que le principe de l'étatisation qui était recommandé pour l'Ouest pourrait être étendu à l'Est, mais comme cette question demande plus ample considération et vu son importance nous ne croyons pas devoir aller plus loin pour le moment.

Cependant, en ce qui concerne ces élévateurs de l'Est, il y a lieu de recourir à un juste milieu. Nous avons fait remarquer que c'est l'exportateur de grain qui est surtout intéressé à l'administration et à l'exploitation de ces établissements. Certains d'entre eux nous ont demandé de placer les élévateurs de Montréal sous la surveillance de la Commission des grains, particulièrement en ce qui concerne le pesage et le règlement subséquent des quantités déficientes.

Le 10 juin 1914, un Arrêté en conseil était adopté sur la recommandation du ministre du Commerce, conférant à la Commission le contrôle et la surveillance des élévateurs de la Commission du port de Montréal, de la Commission du port de Québec, et des chemins de fer du gouvernement à Saint-Jean et Halifax. Bien que dûment adopté, cet Arrêté en conseil n'a jamais été mis en vigueur, et la Commission n'a jamais exercé les pouvoirs qu'il lui confère. On nous a demandé de recommander qu'il soit mis en vigueur. La *Montreal Corn Exchange Association* se dit favorable à ce projet, dans une lettre adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries le 1er mars 1923. Cette lettre disait que cette association comptait au nombre de ses membres tous les exportateurs canadiens de grain ainsi que les représentants à Montréal des exportateurs américains qui expédient par le Saint-Laurent.

Apparemment, les exportateurs désirent surtout la création d'un corps indépendant auquel ils pourront recourir dans les cas de différends au sujet de la pesée.

Nous ignorons quelles sont les raisons qui ont empêché l'Arrêté en conseil de 1914 d'être mis en vigueur. Nous croyons que l'on protégerait les exportateurs en confiant le contrôle de la pesée, à l'entrée et à la sortie des élévateurs, au corps chargé par le Parlement de l'administration de la Loi des grains du Canada et du contrôle du commerce des grains du pays, et que cela aurait pour effet d'augmenter encore la confiance accordée en Europe à l'honnêteté des cargaisons de grain expédiées par les ports canadiens. En conséquence, nous recommandons que des mesures soient prises pour en arriver à ce résultat.

### L'ADMINISTRATION DE LA LOI

La Commission des grains a été établie par la Loi des grains du Canada pour administrer cette loi. Depuis cette époque les devoirs et les responsabilités de ce corps ont augmenté considérablement avec le développement de la culture du grain dans l'Ouest, l'ouverture de nouvelles routes commerciales, et l'accroissement du volume des exportations. Cette commission ne peut attacher trop d'importance à l'exercice de ses fonctions. C'est une question d'intérêt primordial pour le Canada.

Nous avons recommandé certains changements dans les règlements qui modifient les devoirs de la Commission des grains, mais nous ne croyons pas que les changements recommandés nécessitent l'accroissement des pouvoirs accordés à celles-ci; ceux qui lui ont été conférés dès le début semblent suffisants. Nous avons même recommandé que l'exploitation réelle des élévateurs terminaux, en tant qu'elle puisse se séparer du contrôle et de la surveillance, soit enlevée des mains de la Commission et confiée à d'autres.

Nous en sommes venus à la conclusion, à la suite de notre enquête dans les provinces productrices de grain, qu'il est absolument nécessaire que la Commission maintienne des relations plus étroites avec les producteurs. Il arrive que des plaintes et des malentendus surgissent au sujet de la manutention du grain, mais comme l'occasion de les exposer et de les faire disparaître ne se présente pas, ils s'enveniment et empoisonnent les esprits des producteurs de la région de leur

origine. Ils font naître le doute et le manque de confiance dans toute l'organisation qui s'occupe de la vente du grain. Parfois, lorsque ces plaintes nous sont parvenues nous avons constaté que les questions en jeu auraient pu être réglées sommairement par la Commission, mais les fermiers intéressés n'étaient pas suffisamment renseignés sur les devoirs et pouvoirs de la Commission et n'avaient aucun moyen d'en appeler à celle-ci. Cela ne veut pas dire que la Commission n'a pas rempli son devoir, car elle s'est sans doute occupée consciencieusement des plaintes portées à sa connaissance, mais elle n'était pas en mesure d'établir des relations étroites avec les fermiers.

A notre avis on ne remédiera pas à cette situation en augmentant le nombre des commissaires. Nous croyons que la Commission doit rester un corps judiciaire et administratif, dont les membres sont choisis exclusivement d'après leurs capacités et non d'après leur lieu de résidence. Si l'on tient compte de considérations régionales pour faire les nominations, la Commission deviendra un corps encombrant et son efficacité en souffrira.

Nous recommandons fortement que l'on fournisse à la Commission un personnel suffisant de techniciens et de commis pour lui permettre d'accomplir son travail de routine et en même temps lui donner le loisir de s'occuper surtout de la surveillance et du contrôle à exercer sur le commerce du grain et des pénalités à imposer.

La Commission a le pouvoir d'accorder des patentes aux élévateurs et de les annuler. Il nous semble que de ce pouvoir découle l'obligation d'exercer une certaine mesure de contrôle sur le traitement accordé aux producteurs de grain par les exploitants d'élévateurs et autres détenteurs de patentes. Nous avons déjà fait ressortir ce point concernant les élévateurs régionaux. La Commission devrait être un corps ambulante à la manière de la Commission des chemins de fer, et devrait visiter de temps à autres des points faciles d'accès dans les régions productrices de grain, afin d'entendre les plaintes et de remédier aux griefs. Nous croyons qu'en adoptant cette politique la Commission rendrait un grand service au producteur et au commerce du grain, car elle ferait disparaître le mécontentement et ramènerait la confiance dans les rangs de cette industrie.

Il est à remarquer que les honoraires exigés en vertu de la Loi des grains du Canada ont rapporté, ces dernières années, un gros surplus, toutes dépenses déduites. La Loi des grains du Canada n'est pas une source d'impôts mais simplement une mesure régulatrice; le gouvernement s'est engagé à rendre certains services et exige des honoraires en retour. Ceux que l'on exige pour le pesage, l'inspection, etc., sont raisonnables en eux-mêmes. Nous croyons qu'au lieu de les diminuer pour y faire disparaître l'élément de taxation, on devrait utiliser le surplus pour améliorer le service. Nous recommandons que la Commission ne soit pas gênée par le manque de techniciens et de commis parce que les producteurs et les marchands de grain paient pour ces services et que l'échelle actuelle des honoraires est suffisante pour rendre ces services plus efficaces.

On a prétendu que l'efficacité des services d'inspection particulièrement avait souffert du fait que l'inspecteur en chef des grains, d'après le système actuel, était obligé de prendre tous ses employés, y compris les inspecteurs et les échantillonneurs de la Commission du Service civil au lieu d'engager et de renvoyer ces personnes lui-même comme par le passé. Nous ne demandons pas que les nominations de cette division soient soustraites au contrôle de la Commission du Service civil, mais nous croyons que celle-ci devraient rédiger soigneusement des règlements adaptés aux besoins particuliers du commerce du grain. Il n'y a aucun doute qu'une plus grande élasticité devrait exister dans les relations entre la Commission du Service civil et les services de l'inspection et du pesage.

Actuellement les taux en vigueur pour les différentes catégories d'élévateurs ou les autres services sont autorisés de diverses manières. Certains le sont par la Commission des grains, et d'autres doivent être ratifiés par Arrêté du conseil.

Nous recommandons en terminant que le rapport annuel publié par la Commission des grains contienne (1) un compte rendu des activités de la Commission elle-même au cours de l'année, (2) les rapports détaillés de ses employés tels qu'actuellement formulés, et (3) énumère tous les arrêtés du conseil qui sont en vigueur en plus de la Loi des grains du Canada.

Le tout est respectueusement soumis,

W. F. A. TURGEON, *président.*  
W. J. RUTHERFORD, }  
J. G. SCOTT, } *commissaires.*  
D. A. MacGIBBON, }

OTTAWA, 7 janvier 1925.

P.S.—J'ai signé le rapport susmentionné, sujet aux réserves que j'ai faites sur la question intitulée "La Route de l'Est", que l'on trouvera dans un mémoire compris dans le présent rapport.

J. G. SCOTT.

## APPENDICE

## RAPPORT DE L'ENQUÊTE FAITE EN GRANDE-BRETAGNE ET EN HOLLANDE

Je me suis rendu dans les Iles Britanniques et en Hollande à la demande de la Commission Royale d'Enquête sur les Grains, afin d'y étudier les méthodes adoptées pour recevoir, manutentionner, emmagasiner et transporter le grain canadien; les marchés—comment on y achète et vend le grain canadien, et quelles sont ses qualités intrinsèques, au point de vue de la mouture; sa valeur intrinsèque et comparative; les étalons de classement; les achats sur certificats canadiens définitifs et b. q. m. (bonne, qualité moyenne); l'emmagasinage public; les plaintes concernant l'altération des classes canadiennes alors que le blé traverse les Etats-Unis sous scellé; les méthodes d'achat de grain des autres pays, et toute autre question qui pourrait être utile à la Commission et bienfaisante pour les producteurs et le commerce du grain au Canada. Je suis parti de Saskatoon le 15 mai et suis descendu à Winnipeg au bureau de l'inspecteur des grains afin de me procurer des échantillons-types et ordinaires de blé du Manitoba N° 1, 2 et 3 du Nord, et 4, 5 et 6 commercial, et du blé spécial, ainsi que des échantillons d'avoine C. de l'O. Nos 1 et 2, et d'orge C. de l'O. Nos 2 et 3. A Montréal j'ai discuté certains aspects du commerce des grains avec M. A. A. Bowen, inspecteur de la division de l'Est, tout particulièrement au sujet des plaintes portées par les acheteurs d'Europe qu'il avait essayé de régler d'une façon satisfaisante.

Je suis arrivé à Liverpool le 31 mai et me suis rendu immédiatement à Londres. Je rendis visite à l'honorable P. C. Larkin, le haut commissaire canadien à Londres, et je discutai avec lui certains sujets relatifs à notre enquête. Il me fit part de plaintes portées par des Anglais faisant le commerce des grains canadiens au sujet de consignations de blé canadien (du Manitoba) expédiées par les ports des Etats-Unis, qui étaient inférieures à l'étalon de qualité indiqué par le certificat canadien définitif, et il me donna accès à tous les documents en sa possession se rapportant à ces plaintes et à toute la correspondance échangée à ce sujet. Il me remit des lettres d'introduction auprès de personnes en vue dans le commerce du grain et de la farine à Londres et à Liverpool, et le tout me fut très utile. Je rendis visite ensuite à M. W. A. Wilson, représentant canadien du service des Produits Agricoles, qui me présenta à M. Harrison Watson, commissaire en chef du commerce pour le Gouvernement canadien dans le Royaume-Uni. M. Watson me prêta gracieusement son concours. Il me fit rencontrer plusieurs représentants des grosses compagnies importatrices de grain, qui non seulement me donnèrent de précieux renseignements eux-mêmes mais me mirent en relation avec des commerçants qui étaient en mesure de me communiquer tous les détails désirés. M. Watson écrivit aussi aux commissaires canadiens du commerce à Glasgow, Liverpool, Bristol, Rotterdam et Hambourg, attirant leur attention sur l'importance et la portée de notre enquête, et leur demandant de prendre les mesures nécessaires pour me permettre de rencontrer les commerçants de grain de ces centres lorsque je m'y rendrais. Il écrivit également à M. Urquhart, le secrétaire de la Liverpool Corn Trade Association, concernant ma visite à cet endroit. Le concours de M. Watson et de ses aides, qui faisaient toutes les démarches nécessaires avant mon arrivée, me permit de consacrer tout mon temps aux questions se rapportant à ma mission.

J'ai fait des investigations à Londres, Glasgow, Rotterdam, Edingburg et Liverpool en suivant l'ordre mentionné. J'ai eu l'occasion de discuter diverses questions avec plus de soixante dix personnages importants, et de voir les facilités



dont ils disposent pour manutentionner le blé canadien et autre au cours des diverses étapes qu'il franchit à partir du moment où il est déchargé du navire, pesé, transporté, emmagasiné, traité, moulu, éprouvé et panifié puis éprouvé une dernière fois sous cette forme avant d'être mis sur le marché. Au nombre de ces personnages il y avait des boulangers, des importateurs et des marchands de farine; des directeurs de meuneries et des meuniers, des préposés de laboratoires et des boulangers experts, des surintendants d'élevateurs et de quais, des officiers des Corn Trade Associations et des représentants des pays producteurs de blé, tel que l'Inde et l'Australie, et le rédacteur et statisticien du Broomhall's Corn Trade News. Une liste de ceux qui m'ont prêté leur concours est annexée. J'ai eu la bonne fortune d'être en Grande-Bretagne au moment où l'Exposition Impériale se tenait à Wembley. Je l'ai visitée à trois reprises afin de me renseigner sur les produits agricoles exposés par les pays exportateurs de grain dans l'empire, dont les principaux, à part le Canada, sont l'Australie et l'Inde, et d'y discuter avec les experts agriculteurs de ces pays les problèmes de la production et de la mise en vente. J'y étais aussi fort heureusement au moment où le gouvernement des Etats-Unis publia un rapport sur la récolte de nature à faire hausser les prix, et j'ai pu constater de mes yeux quels ont été les effets sur les diverses branches du commerce des grains en Grande-Bretagne et sur les pays producteurs et exportateurs de blé par ses répercussions sur les marchés d'importation.

Il me fait plaisir de dire combien j'ai apprécié la courtoisie dont on a fait preuve à mon égard en me recevant et en répondant à mes nombreuses questions; en me communiquant de précieux renseignements et me faisant des suggestions; et en étant l'objet de tant de marques de sympathie de la part de ceux qui m'ont prêté volontairement leur concours à la fois dans le Royaume-Uni et en Hollande.

Les Iles Britanniques cultivent du blé de différentes qualités depuis deux mille ans, et il est arrivé parfois que la qualité fut suffisante pour permettre d'en exporter. Lorsque l'Angleterre se livra à l'élevage des animaux pur sang, et en vint au système de la rotation scientifique des récoltes, elle sema encore d'assez grandes étendues en blé. Des meuneries locales avaient été établies pour mouler le blé et dépendaient presque entièrement de la récolte locale pour s'approvisionner. Les cultivateurs naturellement cherchèrent à obtenir de gros rendements de leurs champs, en blé pour les meuneries et en paille comme fourrage et litière pour le bétail. En réalisant ces fins, les cultivateurs perdirent de vue les besoins de meunier à un tel point qu'en 1900 l'Association Nationale des Meuniers adressa une lettre circulaire aux principales sociétés agricoles du pays, faisant remarquer que depuis 1890 "il y avait tendance dans bien des endroits du pays à laisser détériorer davantage la qualité du blé domestique au point de vue de la mouture, et qu'on pouvait attribuer ceci au fait que les cultivateurs et les producteurs de grain de semences portent beaucoup d'attention au rendement considérable en blé et en paille donné par certaines variétés nouvelles, et ne se rendent pas compte que certaines d'entre elles sont singulièrement dépourvues de gluten, et d'autres qualités de la plus grande importance pour les fins de la mouture."

Depuis que l'Angleterre est devenue une nation essentiellement industrielle et commerciale, elle dépend des autres pays pour sa provision de pain et une bonne partie de la nourriture de son bétail—l'avoine, l'orge, le maïs, les fèves, les pois et les tourteaux de lin. Ses navires transportent des marchandises dans tous les ports de l'univers, et rapportent des cargaisons entières ou partielles de grain lorsqu'ils se trouvent dans des pays producteurs de grain; par exemple, l'Angleterre expédie du charbon en Argentine et en rapporte du blé et du maïs. Les besoins annuels, en ce qui concerne le blé, pour approvisionner le peuple du Royaume-Uni en pain sont d'environ 270,000,000 de boisseaux, dont \$60,000,000 furent produits par les cultivateurs de la mère-patrie en 1922. Du reste

le Canada a fourni, en blé et farine, 195,431,346 boisseaux, tandis que le reste a été importé surtout d'Argentine et d'Australie, et dans une faible mesure des Etats-Unis, du Chili, de l'Inde, d'Egypte et de la Perse. La Grande-Bretagne est le meilleur client du Canada, non seulement pour le blé, mais pour tous les autres grains que le Canada doit y vendre à l'étranger.

Des individus ou des compagnies, désignés d'ordinaire sous le nom d'importateurs, se chargent de procurer au Royaume-Uni sa provision de grain. Ceux-ci peuvent être de simples intermédiaires qui achètent des exportateurs à termes c.a.t. et revendent aux meuniers, aux marchands, etc., ou ils peuvent être de gros meuniers ou des groupes de meuniers qui achètent, ou donnent instruction à leurs agents à l'étranger d'acheter des exportateurs le blé dont ils ont besoin pour leurs meuneries. Les courtiers vendent parfois le blé ou les autres grains des exportateurs à commission. Les importateurs anglais de grain se sont formés des personnels considérables de bureau et de campagne et disposent de toutes les facilités connues pour se procurer des renseignements sur les quantités de grain requises dans leur propre pays et à l'étranger pour satisfaire aux besoins présents et futures d'une période déterminée, et sur les superficies ensemencées dans les pays producteurs de blé et d'autres céréales, sur la température et les autres conditions pouvant avoir des effets sur la croissance de la récolte, le rendement probable et la qualité, les surplus exportables, les prix, etc. Nécessairement de grandes quantités de grain sont achetées sur contrat pour livraison future.

Les importateurs et les autres commerçants de grain se sont organisés en corps désignés sous le nom de Corn Trade Association. La London Corn Trade Association, l'organisation-mère, a été fondée en 1878 et constituée en corporation sous la présidence de M. John Ross en 1886. Le premier contrat rédigé fut celui dit *East Indian*. D'autres suivirent à brève échéance, et actuellement ils se chiffrent à soixante-quatorze. Les organisations sœurs de Liverpool, Bristol, Hull, etc., ont conclu un certain nombre de contrats par elles-mêmes, mais la grande partie du commerce mondial des grains se fait sur la base des contrats de la London Corn Trade Association. Cette association a un caractère international, et compte au nombre de ses membres environ 500 des principales firmes du monde faisant le commerce des grains; on en trouve à New-York, Buenos Ayres, Melbourne, Winnipeg, Montréal, et dans presque tous les centres du Royaume-Uni et du continent où l'on fait ce commerce. Un des devoirs importants de l'Association consiste à prendre des échantillons dès l'arrivée des cargaisons et à servir d'arbitre par l'intermédiaire de ses nombreux comités, afin de protéger les intérêts de ses membres du Royaume-Uni et des autres centres de l'univers où l'on fait le commerce du grain.

Au dix-huitième siècle, et avant cette époque, le commerce du grain se faisait d'après des méthodes primitives, difficiles et embarrassantes, et des plus incommodes. Par exemple, à Londres les meuniers, les marchands de grain et les cultivateurs avaient l'habitude de se rencontrer dans les hôtels de Whitechapel, Mark Lane et Tower Hill pour négocier leurs affaires. Les cultivateurs des deux côtés de la Tamise prirent l'habitude de se rencontrer au Mark Lane pour comparer leurs notes, et avec le temps on en vint à l'idée de se réunir en un endroit commun où les intérêts des trois classes seraient le mieux servis. En 1747, les commissionnaires ou marchands de grain souscrivirent une somme suffisante pour construire un édifice où ils pourraient conclure leurs affaires plus rapidement, et ils l'appelèrent la Bourse de Mark Lane. De temps à autre le développement de ce commerce nécessita son agrandissement. On construisit la nouvelle Bourse en 1882. Elle renferme une grande salle dont la superficie est de 19,100 pieds carrés. Autour de la salle il y a 70 grands comptoirs; on en trouve 20 plus petits dans les couloirs et huit autres autour de l'horloge placée au centre de la Bourse, tandis qu'il y en a vingt-quatre près de l'entrée. La bourse est ouverte trois jours par semaine,—les lundi, mercredi et vendredi,—de midi à trois heures du soir. Tous les acheteurs y ont accès gratuitement, mais les vendeurs

doivent verser une cotisation annuelle. Les jours de marché la bourse est encombrée d'hommes d'affaires,—d'importateurs, de marchands, de meuniers, de marchands de fourrage, de représentants des coopératives d'agriculteurs, etc. Les affaires se font tout bonnement, sans bruit, contrairement aux méthodes en vogue dans les bourses de ce côté de l'Atlantique. Ce n'est pas un marché de cargaisons. Il correspond plutôt, et c'est en réalité un marché de détail. La marchandise elle-même n'est pas étalée, et les acheteurs ne voient que très rarement le grain emmagasiné ou des échantillons des grains qui sont en vente.

Un marchand loue un des comptoirs pour les jours de marché. Il y dispose avec soin des échantillons des diverses classes et espèces de grain qu'il désire vendre,—non pas des échantillons du grain lui-même mais de la classe ou de l'espèce. Les échantillons exposés ont été recueillis par un homme chargé de faire ce travail, dans les dernières cargaisons arrivées, qui ont toutes été vendues ou probablement moulues, ou sont emmagasinées dans les compartiments des meuneries du pays. Sur un de ces comptoirs, j'ai vu des échantillons, en sacs de quelques livres chacun, de blé canadien du Nord N<sup>os</sup> 1, 2 et 3 à provenance des ports de l'Atlantique, et du blé N<sup>os</sup> 1, 2, 3 et 4 expédié via Vancouver, de blé (blanc) d'Australie, d'Argentine—Rosafe et Barusso; de l'Inde—Karachi. L'échantillon sur le comptoir ne représentait pas un lot de blé en vente, il ne représentait qu'une classe ou une espèce. Si une vente était faite, le contrat spécifiait la quantité de la classe ou espèce choisie. Si un acheteur choisit une cargaison de blé du Nord N<sup>o</sup> 1 expédié via Vancouver, il s'attend de recevoir et le marchand compte qu'on lui livrera 8,000 boisseaux de blé du Nord n<sup>o</sup> 1 d'aussi bonne qualité que l'échantillon, et semblable à celui qu'il a l'habitude de recevoir d'après le certificat canadien définitif. Le meunier compare avec soin les divers échantillons étalés sur le même comptoir, ainsi que ceux des différents comptoirs, mais même alors il ne peut pas en choisir un qui représente une quantité de grain réellement en vente sauf dans le cas d'un échantillon de cargaison ou de blé emmagasiné, et je n'ai pas eu la bonne fortune de voir effectuer une telle vente sur ce marché. Je demandai à un marchand s'il connaissait la définition statutaire du blé dit Manitoba du Nord n<sup>o</sup> 1, et il me répondit négativement. Il aimait à faire ses transactions d'après le certificat canadien définitif, car c'est de cette manière qu'il rencontrait le moins de difficultés. Je lui demandai si ce serait un avantage de pouvoir garantir au meunier, en lui vendant du blé canadien, que celui-ci contenait, disons, 14 p. 100 de protéine. "Ce serait", dit-il, "un avantage pour le meunier de connaître ce détail et plus encore si possible." Cependant il donnait le moins possible de renseignements à l'acheteur, car "le meunier", dit-il, "aime à se fier à son propre jugement, et je le laisse faire". Sur ce marché, le meunier établit une distinction entre le blé du Manitoba expédié par voie de Vancouver et le même blé expédié par les ports de l'Atlantique. Le blé de Vancouver rapporte 6d. et quelquefois un shilling par quarter (8 boisseaux) de plus que le blé des ports de l'Atlantique, et le numéro quatre de Vancouver équivalait au n<sup>o</sup> 3 de l'Atlantique. Cette différence dans les prix et les qualités prévaut depuis un certain temps.

Sur un autre comptoir j'ai vu des échantillons d'orge et d'avoine de l'O.C. Le marchand ne s'est pas plaint de la qualité livrée d'après le certificat canadien, mais il m'a expliqué pour quelles raisons notre grain ne commandait pas les prix de celui d'autres pays exportateurs. C'était un fabricant d'orge perlé. Il me montra des produits fabriqués avec de l'orge de l'O.C. et d'autre avec de l'orge du Danube. Celle de l'O.C. contenait un trop grand nombre de grains bleuâtres, tandis que celle du Danube était blanche. L'avoine de l'Ouest canadien contenait trop de grains verts et d'impuretés. Ce sont là les comparaisons qu'établit le client pendant qu'il fait ses achats à la bourse. Un meunier fit des objections parce qu'il avait trouvé des grains entrecelés dans le blé du Nord n<sup>o</sup> 1. Après avoir surveillé les meuniers et conversé avec certains d'entre eux, j'en suis venu à la conclusion qu'ils savent très bien ce qui répond à leurs besoins, et sont tout

à fait au courant de ce qu'un certificat canadien définitif via les ports de l'Atlantique et via Vancouver leur donnera. Ils paient plus pour le blé expédié par Vancouver et s'attendent de recevoir un meilleur produit. Si le meunier, en faisant son choix, constate que le prix du Manitoba est "hors de portée" (trop élevé), il cherche à le remplacer partiellement par le Rosafe ou le Russe. Bien que la bourse de Mark Lane soit un marché où les échantillons sont étalés, ce n'est pas un marché d'échantillons au sens que nous prêtons à cette expression de ce côté de l'Atlantique.

A quelques rues seulement de Market Lane se trouve le *Baltic Mercantile and Shipping Exchange*. Il y a également beaucoup d'animation à cet endroit, mais il s'y fait un commerce assez différent de celui de Market Lane. C'est sur la Baltique que la plus grande partie des achats de grain par cargaison se font, et c'est dans une partie de ce marché qu'est centralisé le commerce mondial de la location de l'espace sur les navires océaniques. Si un exportateur, disons à Vancouver, désire se procurer l'espace pour expédier à n'importe quelle partie du monde, une cargaison de blé, de bois ou d'une autre denrée, sa commande passe éventuellement par cette chambre de compensation. Les membres de cette organisation sont nombreux et se recrutent en grande partie chez ceux de la *London Corn Trade Association* vu que leurs intérêts sont fort identiques.

Il n'y a pas de marché sur contrats de filière à Londres. L'importateur se protège lorsqu'il achète, disons du blé du Manitoba, en vendant du blé de la Plate ou d'Australie ou tout autre blé qui commande un assez bon prix à ce moment. Les importateurs m'ont démontré que leur commerce était hasardeux au point de vue financier, mais qu'il l'était surtout depuis la guerre, à cause des fluctuations dans les taux du change et, du transport océanique, et de l'instabilité des conditions du travail et du commerce en général. Plusieurs compagnies ont perdu des fortunes et d'autres ont fait faillite complète. La concurrence est très serrée, et la marge de profit sur laquelle on fait ce commerce est très petite, approximativement 3/16 de cent le boisseau.

Les marchés dans les autres villes, telles que Liverpool, Glasgow, etc., peuvent se comparer à Mark Lane, sauf qu'à Liverpool il y a en plus un "marché sur contrats de filière" qui se tient dans une salle voisine de celle du marché au comptant. Le marché sur contrats de filière a été établi afin de permettre au commerçant de grain de protéger ses achats et ses ventes. Il sert en quelque sorte de baromètre au cours mondial des grains, et il aide à établir la parité des valeurs et à stabiliser les prix. En plus de la fin légitime d'un tel marché, il y a aussi l'élément de spéculation, et ici, comme ailleurs, l'agioteur perd tôt ou tard. Liverpool est le seul endroit dans le Royaume-Uni où il existe un tel marché, et c'est le seul de son genre en Europe actuellement. Les prix en cours sur le marché de Liverpool sont transmis par câble tous les jours à tous les grands centres du monde où l'on fait le commerce du grain, et ceux des autres marchés sont transmis à Liverpool.

Comme il existe un marché sur contrats de filière à Liverpool, on y garde toujours en entrepôt une certaine quantité de blé livrable sur contrat. La quantité moyenne ainsi gardée est d'environ 1,000,000 de boisseaux, et quelquefois elle atteint les 5,000,000 de boisseaux. Un bon blé du Nord N° 2 livré sur contrat rapporte d'ordinaire une petite prime au vendeur, tandis qu'un bon N° 3 rapporte une prime semblable sinon meilleure à l'acheteur. J'ai vu un échantillon de blé dur canadien du printemps qui avait été offert en exécution d'un contrat mais qui avait été refusé à cause de la forte quantité d'avoine folle contenue. La compagnie d'emmagasinage nettoya un échantillon pour l'offrir de nouveau, et comme celui-ci ressemblait à un bon N° 3 du nord, il y avait tout lieu de croire qu'il serait accepté. Il s'agissait d'une cargaison échantillon, et l'avoine ainsi enlevée du blé sera probablement exposée comme un échantillon d'avoine canadienne. Il ne faut pas oublier que l'importateur qui n'achète et ne vend que du blé a tout intérêt à faire un volume considérable d'affaires. Il retourne son

capital en peu de temps et se contente d'une faible marge de profit par unité, mais il doit nécessairement en vendre un nombre considérable de boisseaux pour maintenir son service. La qualité du produit l'intéresse surtout comme moyen de retenir ses clients, et à ce sujet, l'uniformité du produit a une grande importance. Règle générale l'importateur est grandement satisfait du système canadien de vente et de classement, et du certificat canadien définitif. Il achète presque exclusivement sur la base du coût, de l'assurance, et du transport (C.A.T.) Le grain est livré dans la cale du navire au quai du port où il est consignés. En termes du métier, les frais de transport comprennent ceux de l'élévation du grain de la cale sur le pont du navire, c'est ce qu'on appelle l'arrimage. L'arrimeur est le serviteur du propriétaire du navire. Le consignataire achète le grain de l'exportateur à un prix déterminé, disons à 51s. le quarter (8 boisseaux), et le vend à l'acheteur à tant de shillings le cental (100 livres) à Liverpool. Le prix de vente tient compte du prix C.A.T. plus l'intérêt, l'assurance, les frais de banque, les risques et les profits. L'importateur n'a pas à subir de retards lorsqu'il reçoit du blé "Manitoba" accompagné du certificat canadien définitif. Il n'y a pas d'arbitrage ni de plaintes sérieuses, sauf à propos des commandes détériorées par des mélanges ou des substitutions pendant le transit aux Etats-Unis. De temps à autre, il passe par Vancouver ou par les ports de l'Atlantique des envois de grain trop chargé d'impuretés. Les banques aiment les expéditions faites par le réseau canadien parce qu'elles simplifient les formalités commerciales. La rapidité avec laquelle les ventes peuvent se faire semble contribuer beaucoup à faire préférer le réseau canadien par ceux qui expédient du grain canadien aux marchés du Royaume-Uni.

Parfois un exportateur, pour des raisons qu'il connaît mieux que nous, expédie à un importateur (courtier) une commande de blé avec le "American Seaboard Inspection Certificate". Ce certificat porte que le grain qu'il représente est "d'origine manitobaine". Les envois accompagnés de ce certificat ne tendent pas à améliorer la situation du blé Manitoba vendu sur le certificat canadien. Bien des acheteurs expérimentés ne s'y trompent pas, mais les nouveaux clients peuvent être désappointés, car d'après l'expérience acquise relativement à ce mode d'expédition, les résultats ne sont pas satisfaisants. Il y a aussi les chargements échantillons. Un exportateur croit faire mieux en envoyant un échantillon avec la garantie d'expédier un envoi d'aussi bonne qualité. Il donne un prix et finit probablement par accepter une offre. Il se fait peu d'affaires d'après ce procédé. La plupart des importateurs trouvent plus commode de traiter avec le courtier ou le meunier sur le certificat canadien définitif. Un meunier important m'a fait part d'une expérience qu'il avait faite récemment sur ce point. Il n'a pas eu lieu de s'en féliciter. Il avait encore ce blé en magasin et ne savait pas quoi en faire. "Je croyais, dit-il, faire un bon marché et je n'ai eu que pour mon argent."

Quant au marchand importateur, il peut vendre n'importe quelle qualité de blé à un certain prix. Par exemple, en ramenant le blé d'exportation Nord N° 1 au minimum de sa catégorie en ce qui concerne le poids, la couleur, la variété, la dureté, l'excellence, la propreté, et en le réduisant à 60 livres au boisseau, on pourrait placer dans cette catégorie 60 p. 100 du "Red Fife" dur ou du Marquis et le vendre, lorsque les acheteurs y seraient accoutumés, à un certain prix, tout comme on vend actuellement le Nord N° 1, mais ce prix serait relativement réduit par suite de la réduction effectuée dans la qualité de cette catégorie. Et si cette catégorie restait de qualité uniforme, la confiance se rétablirait avec le temps et les prix offerts seraient proportionnés à la qualité et au degré de confiance que cette catégorie inspirerait au commerce. Mais cela nuirait à nos producteurs, comme je le ferai remarquer plus loin.

*Meuniers.*

Les meuniers du Royaume-Uni sont divisés en deux groupes principaux: ceux des ports et ceux de la campagne, lesquels se subdivisent en groupements économiques locaux, comme ceux de Liverpool, Manchester, Hull, Bristol, Londres, Glasgow, Edinburg, Midlands, etc., afin de bénéficier des avantages de la collaboration dans les recherches, le travail éducatif et l'élaboration d'un plan d'action. Les moulins situés dans les ports sont près des quais comme à Liverpool, à Londres, etc., ou ils peuvent se trouver à des distances commodes des docks, comme à Glasgow et à Edinburg. A l'intérieur des terres, les moulins sont généralement situés sur de petits cours d'eau ou des canaux. Un bon nombre de grands meuniers importent la totalité ou la plus grande partie de leur blé canadien directement ou par l'intermédiaire de leurs agents établis à New-York, Montréal, Winnipeg et Vancouver. Une des grandes associations de meuniers du continent emploie une agence pour acheter et importer tout le blé dont ses divers membres ont besoin pendant une période de cinq ans, tant elle est satisfaite du système de rassembler les commandes. Les petits meuniers, établis à l'intérieur des terres, peuvent la plupart du temps s'approvisionner de blé chez les cultivateurs des environs. Mais cette source n'est pas constante ni de qualité uniforme. Les blés varient comme les saisons. Les blés anglais se sont considérablement améliorés depuis vingt ans par suite des recherches poursuivies à Cambridge et à Rothamsted. Mais les meuniers de l'intérieur des terres ont encore besoin de blé Manitoba ou d'autres blés forts pour mélanger avec les blés plus tendres cultivés dans le pays afin de produire une farine propre à la panification.

A l'époque de ma visite, les meuniers ruraux faisaient venir de l'étranger la plus grande partie de leur blé. La concurrence des aviculteurs qui achètent des blés du pays pour nourrir la volaille avait momentanément épuisé cette source d'approvisionnement. Ce nouveau concurrent peut, momentanément du moins, rendre difficile la situation du meunier rural, car c'est la proximité de sa source d'approvisionnement en matière première, en même temps que la facilité de vendre les issues dans la région, qui lui permettait de concurrencer les grandes minoteries établies dans les ports et mieux situées pour recevoir le blé de l'étranger.

La "British and Irish Millers Association" est une organisation très nombreuse: elle comprend 1,400 membres. Elle a surtout pour but de surveiller les intérêts de ses membres et d'améliorer l'industrie, tant au point de vue technique qu'au point de vue économique. C'est un comité de cette association qui, il y a quelques années, a appelé l'attention des cultivateurs et des producteurs de grains de semence sur l'infériorité des blés qu'ils récoltaient, et qui a intéressé les stations de recherches à l'amélioration de ce grain. C'est cette association qui a lancé l'idée d'un laboratoire pour les recherches relatives à l'industrie meunière et qui a fait souscrire des fonds pour acquérir un moulin, outiller un laboratoire, engager un directeur des recherches et un personnel, et qui a obtenu des octrois de l'Etat pour aider au travail. Jusque récemment, cette association donnait toutes les facilités voulues pour enseigner aux apprentis la science et la pratique de la meunerie et de l'administration d'un moulin.

*Transport du grain canadien.*

Le blé et les autres grains d'origine canadienne se transportent aux ports anglais par chargements complets ou partiels à partir des ports canadiens: Montréal, Québec, St-Jean, Halifax et Vancouver, et les ports américains: Portland, Boston, New-York, Baltimore, Philadelphie, Hampton Roads et Newport. Les navires chemineaux font escale à ces ports, et lorsqu'ils sont convenablement nettoyés, préparés et inspectés, on les charge de grain en vrac

qu'on couvre prudemment de grain en sacs pour empêcher la cargaison de se déplacer pendant la traversée. On ferme alors les écoutilles et on les calfate afin d'empêcher l'eau d'entrer dans les cales. On délivre au capitaine du navire les certificats et documents relatifs au blé et le vaisseau part pour Liverpool, Londres, Rotterdam, Marseille ou tout autre port. Parfois ces navires-chemineaux ou chargeurs de grain partent sans savoir où ils déchargeront leur cargaison. Ils reçoivent par sans-fil, en cours de route, des ordres émanant de quelque port européen. Il y a aussi les grands vaisseaux de ligne qui voyagent régulièrement entre le Canada ou les Etats-Unis et l'Europe. Le blé constitue un excellent chargement de fond qui sert de lest. Il est facile à charger et à décharger. Ce sont le fret, les taux de l'assurance sur les coques et les cargaisons, la situation du grain et le moment de l'arrivée qui déterminent dans une grande mesure la manière dont le transport se fera—soit par cargaison complète ou par chargement partiel—et le port d'où le blé partira.

### *Déchargement du grain.*

Les grands vaisseaux de ligne qui font escale à Liverpool, par exemple, débarquent d'abord leurs passagers puis s'en vont à leurs propres docks pour décharger leur cargaison de produits autres que le grain. Des élévateurs flottants pourvus des transporteurs les plus modernes, soit pneumatiques ou à godets, s'approchent du navire et déchargent le grain sur les quais, en d'énormes amas coniques, dans de grands magasins de dépôt destinés à cette fin. Ils en déversent également dans de petits caboteurs pour livraison aux moulins situés le long de la côte ou dans des chalands à destination des moulins ruraux, ou encore dans des chariots, des fourgons automobiles ou des wagons de chemin de fer. Le navire-chemineau ou le chargeur de grain accoste généralement à un endroit spécial où il vide son grain directement dans les silos de moulins ou dans des chalands, des caboteurs, etc., ou encore dans des silos publics, s'il s'agit d'un blé qui peut être offert en exécution d'une commande à terme. Nous avons visité les ports de Londres, de Liverpool, de Glasgow et de Rotterdam, nous avons vu décharger du blé, de l'avoine et de l'orge du Canada, nous en avons vu en tas dans les hangars, sur les quais, nous avons vu peser le grain au moyen des balances automatiques ou par le vieux système du pesage à la main; nous l'avons vu charger sur des fourgons, dans des chalands, et placer dans les magasins publics de Liverpool pour être livré plus tard.

Les ports que nous avons visités sont tous bien outillés pour décharger le grain des navires océaniques. La *Liverpool Grain Storage and Transit Company, Ltd* peut nous en donner une excellente idée. Elle possède un outillage très complet pour les déchargements des navires, le pesage et le rechargement des marchandises, l'emmagasinage, le nettoyage, le rafraîchissement, l'essorage, l'ensachement et la réexpédition du grain en grenier ou en sacs, par camions automobiles, trucs de chemin de fer ou caboteurs. La compagnie possède les silos les plus modernes (contenance: 4,640,000 boisseaux) près des quais à eau profonde Alexandra et Brunswick où elle effectue ses travaux de débardage. Elle a des élévateurs flottants avec matériel de chargement et de déchargement à godets ou pneumatique, des balances automatiques, des chalands, des caboteurs et des gabares, des fourgons automobiles ou de chemin de fer, et une série complète de voies reliant ses silons aux grands chemins de fer pour faciliter et hâter le transbordement du grain à destination de l'intérieur des terres.

Les frais exigés par *Liverpool Grain Storage and Transit Company* pour les divers services qu'elle rend sont les suivants:

PRIX DE DÉCHARGEMENT DES BLÉS EN VRAC

	Blé ou maïs en vrac		Orge, seigle ou pois en vrac		Avoine en vrac		Transport sur ch. fer
	2,240 liv.	100 livres	2,240 liv.	100 livres	2,240 liv.	100 livres	
Tarif n° 1— Réception au sortir du navire, transport sur chaland, pesage, emmagasinage et livraison (ou repesage) y compris les attaches des sacs et trois jours de loyer gratuit de la date moyenne de l'emmagasinage.....	s. d. 3 0  cents 72.9	s. d. 0 1.6  cents 3.21	s. d. 3 6.75  cents 86.6	s. d. 0 1.9  cents 3.5	s. d. 4 2  cents 101.27	s. d. 0 2.23  cents 4.54	d. 0 9  cents 18.2
Tarif n° 2— Réception au sortir du navire, transport sur chaland, déchargement du chaland, pesage, emmagasinage et livraison (ou repesage) y compris les attaches des sacs et six jours de loyer gratuit de la date moyenne de l'emmagasinage.....	s. d. 3 6.75  cents 86.6	s. d. 0 1.9  cents 3.5	s. d. 4 3.25  cents 103.8	s. d. 0 2.25  cents 4.55	s. d. 4 11  cents 119.5	s. d. 0 2.63  cents 5.07	s. d. 0 9  cents 18.2
Tarifs d'emmagasinage— Réception au sortir du navire, transport sur chaland, déchargement du chaland, pesage, emmagasinage et livraison (ou repesage), y compris les attaches des sacs.....	s. d. 4 2  cents 101.2	s. d. 0 2.23  cents 4.54	s. d. 5 0  cents 121.5	s. d. 0 2.67  cents 5.09	s. d. 5 9  cents 139.7	s. d. 0 3.08  cents 7.69	s. d. 0 9  cents 18.2

NOTE.—La livre sterling est prise au pair (\$4,86½).

TARIFS POUR LES CARGAISONS DE GRAIN AUX DOCKS À EAU PROFONDE, À ALEXANDRA ET BRUNSWICK, Y COMPRIS LES SERVICES DU MAÎTRE DÉBARDEUR

	Blé ou maïs en vrac		Orge, seigle ou pois en vrac		Avoine en vrac		Transport sur ch. de fer
	2,240 liv.	100 liv.	2,240 liv.	100 liv.	2,240 liv.	100 liv.	
Réception du grain en vrac, pesage, emmagasinage et livraison (ou repesage) y compris les attaches des sacs.....	s. d. 3 0  cents 72.9	s. d. 0 1.6  cents 3.21	s. d. 4 0  cents 97.2	s. d. 0 2.14  cents 4.05	s. d. 5 0  cents 121.5	s. d. 0 2.67  cents 5.09	s. d. 0 9  cents 18.2

Le tarif ci-dessus ne comprend pas les frais de débardage.



TARIF DES AUTRES SERVICES

	Par 2,240 liv.		
	s.	d.	cents
Repesage et rechargement (blé ou maïs).....	0	10	20·2
Livraison à partir des magasins (les marchandises ayant été repesées), (blé ou avoine).....	1	2	28·3
Livraison à partir des magasins (après repesage) (avoine).....	0	8	16·2
Emploi du tarare.....	0	8	16·2
Emploi du rafraîchisseur (Silo Alexandra).....	0	8	16·2
Retournage du blé, du maïs ou de l'avoine, au moyen du transporteur.....	0	4	8·1
Emploi du ventilateur électrique.....	0	6·5	13·2
Echantillonnage sur transporteur, par silo..... à l'échantillon.....	2	6	60·7
Prélèvement des échantillons, sac fourni, et livraison au bureau du marchand dans la ville.....	5	0	121·5
Couture des sacs, y compris le prix de la ficelle.....	0	1	2·02
Couture des sacs, ficelle à paquets.....	0	0·5	1·01
Vérification et certification du poids naturel par boisseau impérial.....	6	6	158·0
Vérification de la teneur en humidité du grain au moyen de l'éprouveuse Duval.....	2	6	60·7

NOTE.—La livre sterling est prise au pair (\$4·86½).

Tout travail supplémentaire (retournage à la main, repesage des criblures, de la balle, etc., ou autres manipulations non incluses dans le tarif ci-dessus) se paye suivant la main d'œuvre et les matériaux employés, plus les frais généraux.

*Sécheuse Hess.*

La compagnie a installé au grenier Cobourg une sécheuse Hess capable d'essorer ou de rafraîchir 95 tonnes de grain à l'heure.

La machine peut fonctionner de manière à extraire l'humidité depuis un minimum de ¼% jusqu'à un maximum de 25%.

Pour rafraîchir seulement.....	9d. (19·2c.)	par 2,240 livres.
Pour sécher à l'air chaud et extraire l'humidité.....	9d. (18·2c.)	par 2,240 livres.
		Pour cent d'humidité extrait.

NOTE.—Livre sterling prise au pair (\$4·86½).

*Warrants.*

La compagnie, en vertu de sa charte de 1885, est autorisée à émettre des certificats et des warrants aux destinataires. On demande, pour ces bulletins de gage, s'il en faut plus qu'un par colis, 3d. (6·7 cents) chacun (à part le timbre du gouvernement).

Il y a des frais additionnels si le grain est transporté sur les voies de fer de la compagnie à partir de ses silos d'emmagasinage jusqu'à la gare du chemin de fer où commence le transport régulier par rail. Cette compagnie ne se tient pas responsable de l'état du grain. Chaque lot est emmagasiné à part, et le propriétaire porte la responsabilité de savoir quel est l'état de son grain. Il obtient de la compagnie la permission d'inspecter la surface des compartiments, et s'il soupçonne que tout n'est pas bien, il dit à la compagnie ce qu'il désire qu'elle fasse pour savoir dans quel état se trouve son blé. Si ce blé a besoin d'être remué, rafraîchi, essoré, etc., il doit indiquer d'une manière précise quels services il désire que la compagnie lui rende. Tous les frais doivent être payés avant que le grain sorte des magasins de la compagnie.

En examinant ce qui précède, on constatera que toute opération relative à l'emmagasinage ou à la manutention du blé ou de tout autre grain, dans un port comme celui de Liverpool, comporte des frais, et que si le grain est magasiné il y a des accumulations d'intérêts, des frais d'assurance et, dans certains cas, une dépréciation due au surchauffage, aux calandres, etc.

La commission dite *Mersey Docks and Harbour Board* a des facilités de ce genre pour le déchargement des cargaisons de grain, le transbordement, l'emmagasinage, etc.

A Londres, la direction du port a le monopole complet des moyens de déchargement et d'emmagasinage (sauf ceux appartenant aux moulins riverains du port), des quais d'accostage et des terrains qui longent le fleuve de chaque côté. Presque tout le blé déchargé dans le port de Londres se déverse dans les moulins riverains, ou dans les chalands et les cabotiers qui le transportent par la voie des canaux jusqu'aux moulins situés dans les campagnes ou près du littoral. Il y a des facilités d'emmagasinage des deux côtés de la Tamise, mais on s'en sert rarement pour le blé.

Le port de Glasgow est sous le contrôle de la *Clyde Navigation Corporation*. J'ai visité ce port en compagnie du directeur des chantiers de la Clyde et du directeur de trafic de la *Clyde Elevators*. Le vapeur Marloch de la compagnie du Pacifique était à décharger 40,000 boisseaux de blé Nord n° 1, au taux de 50 tonnes à l'heure, sur un immense tas, dans un hangar, sur le quai. Dans le même hangar, il y avait de grands amas de blé n° 2 et d'orge n° 3, et des blés d'échantillon. Le déchargement du grain en monceaux dans des hangars ouverts semble faciliter le mélange des qualités et des variétés, mais il ne cause aucune difficulté ni aucun ennui aux acheteurs. Le blé qu'on déchargeait était destiné à la *Scottish Co-operative Wholesale Society*, un des groupes les plus importants de consommateurs de blé canadien en Ecosse. Elle n'a subi aucun inconvénient du fait de ce moyen de manipuler le grain. D'autres meuniers ont rendu témoignage dans le même sens.

On transportait le blé aux moulins soit en sacs ou en vrac dans des fourgons automobiles où on le pesait. On employait deux modes de pesage et de chargement ce jour-là sur le même quai. Le premier est l'ancien système du travail à la main. Cinq hommes constituaient une équipe. On se sert d'une benne ayant la forme d'un demi-baril, et d'une romaine équilibrée à 120 livres. Deux hommes remplissent la benne et la passent à deux autres qui l'accrochent au bout du fléau. Ceux-ci enlèvent ou ajoutent assez de blé pour équilibrer la balance, puis vident la benne dans un sac tenu par le cinquième, qui attache le sac et le met dans le fourgon ou sur un camion. Deux bennes (240 livres) font une "bole". Une équipe charge à peu près 800 boles par jour. Dans le même hangar fonctionnait un chargeur-bascule automatique. Cet appareil élève le blé, le pèse par boles, l'ensache ou le charge en vrac, suivant le besoin, au taux de 60 tonnes par double machine, à l'heure.

Le port de Glasgow comporte en outre les greniers Meadowside, silos d'une capacité de 20,000 tonnes et deux hangars de 5,000 tonnes où l'on décharge les cargaisons. Les plus grands compartiments contiennent 275 tonnes et les plus petits 28 tonnes. Ces greniers sont pourvus d'élévateurs pneumatiques ou à godets. Ceux-ci ont une capacité élévatoire de 80 tonnes; ceux-là, de 90 tonnes à l'heure.

Rotterdam, près de l'embouchure du Rhin, possède un port magnifique, port d'approvisionnement non seulement de la Hollande, mais aussi de l'Allemagne occidentale. Comme à tous les autres ports, on y apporte le grain par chargements partiels ou par cargaisons complètes. Les grands navires de ligne océaniques ont leurs propres quais d'amarrage tandis que les cargos se déchargent dans ce qu'on appelle le port de Maas et déversent leur cargaison dans des silos de déchargement. Jusqu'en 1904, tout le déchargement se faisait à la main sous la direction de ce qu'on appelle des maîtres débardeurs. Cette année-là, on a fait l'acquisition de deux élévateurs flottants. A l'heure actuelle, la compagnie des élévateurs de grain de Rotterdam possède 13 élévateurs flottants ayant une capacité de déchargement de 250 tonnes à l'heure; la Mutual en a 13 et la compagnie Furniss, 2. La compagnie des élévateurs de grain garantit à l'armateur un déchargement de 3,000 tonnes par jour sous peine de payer une indemnité de surestaries, mais elle n'a jamais à en payer. Les frais de manutention sont à peu près semblables à ceux qu'on impose à Liverpool pour les mêmes services. Les neuf dixièmes des importations de grain qui arrivent à Rotterdam

sont transbordés sur des bateaux ou des chalands, tandis que dans le port d'Anvers la moitié s'en va par voie ferrée.

Le pesage du grain, à Rotterdam, se fait automatiquement. Tous les poids sont garantis par la compagnie "Internationale Controle" et il n'y a pas de plaintes sérieuses au sujet du manquant.

J'ai vu décharger une cargaison de seigle de Russie par un des élévateurs flottants. Le grain était très chargé d'impuretés. Aussi, et à cause du contrat qui régit actuellement la vente des grains russes, plusieurs hommes s'employaient à échantillonner le grain en vue d'un arbitrage destiné à protéger les intérêts du vendeur et de l'acheteur. La Russie vend son grain d'après un système qui contraste avec la manière canadienne. Les directeurs du déchargement ont exprimé leur haute appréciation du mode de classement et de vente des grains du Canada et de la facilité avec laquelle le produit canadien se nettoye. Lorsque le grain arrive au port de Rotterdam sous l'empire d'un contrat franco-quai ou d'une variante de ce contrat, comme dans le cas de la Russie, les intérêts du vendeur et du destinataire du grain sont protégés par le Factage Central du Grain, organisation composée de 60 facteurs en grain. Cette société s'occupe de l'échantillonnage, du nettoyage, du classement suivant la qualité, des expertises et des accommodements, elle reçoit les papiers de l'envoi, et d'une manière générale prend les intérêts des importateurs. En 1913, on a reçu à Rotterdam, pour la Hollande et l'Allemagne, 5,100,000 tonnes de grain. En 1923, il n'en est venu que 2,600,000 tonnes. Les importations en grain de la Hollande ont augmenté, mais celles de l'Allemagne ont diminué.

Le système de réception, de pesage, de déchargement et de conservation du grain canadien dans les différents ports est très bon. Certaines anciennes manières sont encore en usage, mais elles ne nuisent qu'aux intéressés et n'affectent en rien la qualité du grain. En somme, le travail se fait vite et la concurrence empêche les prix de monter. Il n'y a pas eu de plaintes récentes dans aucun port au sujet du poids de la marchandise livrée. Les différences étaient ordinairement inférieures à la moitié d'un pour cent.

#### *Emmagasinage du grain dans les pays importateurs.*

Dans le Royaume-Uni et en Hollande où nous avons étudié cette question, on emmagasine le grain de quatre façons: (1) dans des hangars ou des magasins de plain-pied sur les quais; (2) dans des compartiments ou des silos formant partie d'un moulin; (3) dans des magasins publics de plain-pied ou dans des silos appartenant soit à la direction du port, soit à des compagnies particulières; (4) dans des chalands ou des bateaux.

Il y a peu de chose à dire du premier mode, car l'emmagasinage sur les quais, dans les hangars ou les magasins de plain-pied est presque toujours un expédient en attendant que le grain parte pour le moulin. Ce grain ne séjourne là que pour le pesage et le chargement. On doit l'enlever vite pour faire place à la cargaison de navire suivant. Mais lorsque le propriétaire n'est pas prêt à l'accepter ou qu'un arrivage attend l'expertise, le grain peut rester ainsi plus longtemps. La deuxième manière consiste dans l'emploi de compartiments ou de silos qui, faisant partie des établissements de meunerie, sont aussi nécessaires que le moulin lui-même. Il faut que celui-ci marche et ait une provision constante de blé. Pour cela il faut d'amples facilités d'emmagasinage pour un bon nombre de qualités et de variétés. Nous n'avons pas pu faire d'estimation même approximativement de la capacité totale d'emmagasinage des moulins à blé du Royaume-Uni, mais nous avons obtenu des renseignements précis au sujet de ce que logent certaines grandes minoteries. Une compagnie, dont la capacité de mouture annuelle est de 3,200,000 à 3,600,000 boisseaux, avait du logement pour 360,000 boisseaux. Le jour de ma visite, les magasins de la compagnie contenaient,

dans des compartiments séparés, les blés suivants: le Canadien du Nord n° 1, n° 2 et n° 3; venant de la Plata (Argentine) le Barusso et le Rosafe; des Etats-Unis, le "Red Winter" tendre n° 2 et le "Red Winter" dur; de l'Inde, le Karachi. Dans deux silos, il y avait 70 compartiments d'à peu près 2,400 boisseaux chacun, mais dans un troisième, il y en avait moins. Le gérant a expliqué qu'il ne pouvait courir le risque de se trouver à court d'aucune des sortes de blé qu'il a besoin de garder à sa disposition pour faire certaines qualités de farine auxquelles sa clientèle était accoutumée.

Le blé passe aussi directement que possible, avec un minimum de manutention, de la cale du navire au magasin du meunier. Il faut réduire les frais intermédiaires. Le meunier est seul à savoir la quantité de blé qu'il a en magasin, et cela lui permet de faire ses achats avec plus de liberté et moins de danger de subir un désavantage ou de se trouver embarrassé par les fluctuations des prix.

Les silos et les magasins publics de plain-pied, troisième moyen d'emmagasinage, ont été construits d'après les plans les plus modernes, pour recevoir, peser, nettoyer, rafraîchir, sécher, échantillonner, emmagasiner et décharger. Ils sont placés aux endroits les plus commodes, dans les ports océaniques. Tous les ports que nous avons visités étaient amplement pourvus de ces moyens d'emmagasinage.

Dans le Royaume-Uni, il y a de quoi loger à peu près 32 millions de boisseaux de grain de toute espèce. Il y a toujours une petite quantité de grain dans les magasins, mais les propriétaires ont à envisager le problème d'obtenir assez de grain pour payer les intérêts sur le capital engagé. Les grains in vendus passent nécessairement par les magasins publics, où les frais s'accumulent. Les acheteurs savent que le grain est là et attendent que le propriétaire leur fasse une offre. Comme nous l'avons expliqué, les importateurs font presque tous leurs achats de grain canadien assurance et fret payés, et le vendent avant l'arrivée, si possible, afin d'éviter l'accumulation des frais de magasinage public des intérêts, de même que les fluctuations du change et du marché. Ils cherchent aussi à ne pas se trouver dans la situation embarrassante d'avoir du grain à un endroit fixe où ils ne peuvent le vendre un certain prix que dans un faible rayon et par conséquent à une partie seulement des acheteurs. Nous avons discuté cette question du magasinage public avec les importateurs et avec les meuniers de différents endroits, de même qu'avec les propriétaires ou les directeurs de magasins à Liverpool, Glasgow et Rotterdam, et le colonel Stevens, représentant le "Trafford Estates", à Manchester. Dans les temps ordinaires, le blé doit aller aussi directement que possible du producteur (le cultivateur) au consommateur (le meunier), dans le pays d'importation. Il est difficile de détourner de sa course le blé canadien qui va de la ferme à un port du littoral. Il suit la route la moins coûteuse: celle où la manutention, le transport et l'assurance sont à meilleur marché. Le moindre obstacle peut lui faire prendre une autre route. On ne le fait même pas passer par le grenier terminal de Saskatoon, sauf lorsqu'on y est obligé par un embargo. Il en est de même dans le pays importateur. Les mêmes lois économiques s'imposent. Supposons qu'un importateur prenne 100 mille boisseaux de blé à bord d'un navire et les place dans un magasin public du côté sud de la Tamise. Cela ne se fait que si l'acheteur n'a pas vendu son grain ou s'il se propose de spéculer dans l'espoir d'obtenir un meilleur prix plus tard. Dans les deux cas, les frais de magasinage et de manutention très élevés—à peu près 10 cents par boisseau—s'ajoutent aux intérêts et aux autres frais de transport. Lorsqu'il est prêt à vendre, il ne peut s'adresser qu'aux acheteurs placés dans le rayon du magasin en question, du côté sud de la Tamise. Dans les conditions actuelles, et dans l'intérêt du producteur, c'est dans les ports d'Amérique (Canada et Etats-Unis) qu'il est le plus commode d'emmagasiner le grain. De là on peut le vendre et l'expédier, par les différents ports concurrents, à l'acheteur le plus offrant de n'importe quelle partie du monde.

Dans le Royaume-Uni, quelques-uns ont prétendu que pour assurer l'approvisionnement alimentaire de la nation en temps de guerre, l'Etat devrait fournir les magasins nécessaires à la conservation d'une importante quantité de grains panifiables. Va-t-on le faire ou non? C'est une question d'économie nationale qui regarde le contribuable anglais. On a également prétendu que les producteurs canadiens auraient avantage à établir en Angleterre de grands magasins de blé toujours prêts à fournir aux meuniers les quantités requises. Mais il faut se rappeler que des blés de toutes espèces et de toutes qualités arrivent dans le Royaume-Uni au besoin, d'un bout de l'année à l'autre, venant des pays qui en ont à vendre. Les meuniers emmagasinent ce blé dans leurs propres moulins en quantités suffisantes pour moudre longtemps. Liverpool, à cause de ses transactions à découvert, (futurs markets), doit garder en magasin une certaine quantité de blé—en moyenne 1 million de boisseaux et parfois jusqu'à 5 millions de boisseaux. Un meunier de Londres qui discutait la question avec nous prétendit que les meuniers de la région de Liverpool, grâce aux transactions à découvert et à l'emmagasinage du grain, payaient le blé moins cher que tous les autres meuniers du Royaume-Uni.

La contenance des magasins publics établis dans les ports est à peu près la suivante:

	Boisseaux
Administration du port de Londres. . . . .	4,750,000
Liverpool, Docks Mersey et Commission du Havre. . . . .	2,220,000
Transit and Storage Company. . . . .	8,000,000
Hull. . . . .	1,500,000
Manchester. . . . .	3,000,000
Bristol. . . . .	4,800,000
Glasgow. . . . .	1,250,000
Dublin. . . . .	500,000

*Emmagasinage à Rotterdam.*

Des silos à grain (élévateurs) destinés à l'emmagasinage ont été construits par trois différentes compagnies: un de 10,000 tonnes en 1900; un de 15,000 tonnes en 1908, et un de 20,000 tonnes en 1910. Ils sont presque toujours vides. On n'emmagasine guère le blé dans ce port. On y garde des denrées alimentaires en quantités variables. On serrait du maïs de l'Argentine, le jour de ma visite dans le port. Les importateurs, n'ayant pas trouvé à le vendre, le plaçaient en magasin. Il est moins coûteux d'emmagasiner dans les greniers que dans les chalands, sauf pour très peu de temps ou lorsque les chalands portent le blé à destination. Pour l'affrètement des péniches du Rhin, il y a différents prix, selon que l'affréteur désire que le chaland mouille ou voyage. On nous a fait remarquer que ni les importateurs, ni les expéditeurs, ni les consignataires ne seraient dans une situation enviable s'ils avaient du blé dans des magasins publics du côté est de l'Atlantique. Leur marché se trouvant trop limité, ils seraient à la merci des consommateurs et des magasiniers. "Seuls ceux qui se trouvent pris avec du blé invendu se servent de nos magasins."

*Blé canadien.*

Le Canada exporte trois différentes sortes de froment: le blé de printemps à grains rouges et durs, cultivé dans les prairies depuis la vallée de la rivière Rouge, au Manitoba, jusqu'aux montagnes Rocheuses; le Durum ou blé des oies, variété de printemps, dur, jaune, cassant; et les blés d'hiver de l'Ontario et des provinces de l'Est, variétés tendres à grain rouge ou blanc. La première espèce, lorsqu'elle atteint son maximum de qualité, est un blé dur, rouge, ferme, glutineux, remarquable par sa teneur moyenne en humidité, pour son haut pourcentage de protéine et partant pour la force de sa farine. On l'a classifié en

différentes catégories basées sur son degré de ressemblance avec le type aux points de vue de la couleur, de la santé, du poids au boisseau, de la netteté et de la teneur en humidité, afin de faciliter l'offre et la demande. Le meunier européen connaît les catégories par expérience, et les emploie pour faire ses farines, seules ou mélangées avec d'autres. Ce blé donne de la force à la farine destinée à la panification. Le rendement en farine (partiellement indiqué par le poids unitaire et l'apparence du son ou des glumes) est aussi un facteur qui détermine la valeur du blé dur canadien de printemps.

Les durums servent à faire des semoules pour la fabrication du macaroni.

Les blés d'hiver s'emploient, seuls ou mélangés, pour fabriquer des farines faibles destinées à la pâtisserie de ménage, ou se mêlent à des farines fortes pour la boulangerie. On les exporte en farine.

### *Boulangeries anglaise et hollandaise.*

Pour mieux comprendre certaines particularités qui caractérisent la vente des blés canadiens—surtout du "Manitoba"—il faut connaître un peu les modes de panification en vogue dans les pays importateurs. Les habitudes et les coutumes du boulanger, les goûts de la clientèle et les lois du travail déterminent pour une large part le système employé. Les qualités d'un bon pain sont à peu près les mêmes partout, bien qu'il y ait des différences de détail, mais les méthodes de fabrication diffèrent beaucoup, et il faut les connaître pour bien comprendre pourquoi les boulangers, les marchands de farine et les meuniers européens contribuent beaucoup à déterminer le système qu'il est pratique d'adopter au Canada pour classer et vendre le blé.

Les principales qualités d'un bon pain, propre à satisfaire le client et permettant au boulanger de soutenir la concurrence, sont: (1) Le volume: longueur et hauteur avec forme parfaite. Le renflement inégal est le signe infaillible des qualités inégales du gluten. (2) La couleur: blanche et éclat de la mie. (3) La porosité: le pain doit être uniforme et spongieux. (4) La texture: elle doit être ferme mais pas trop dure. L'émiettement indique un gluten détérioré ou un excès de gliadine. (5) L'élasticité: le pain doit être relativement léger et garder sa forme ou la reprendre si on le presse. (6) La croûte doit être d'un brun roux ou d'un roux jaunâtre clair. Elle ne doit pas être opaque ni coriace ni écailleuse. (7) Le pain doit être agréable au goût et à l'odorat. Un arôme fort doit se dégager du pain au sortir du four. Le pain doit être un peu croustillant sous la dent. Cette qualité est le signe d'un heureux mélange des espèces de blé.

En Ecosse, le boulanger emploie un tout autre système que celui d'Angleterre ou d'Ecosse. La veille de la cuite, il fait une pâte molle, mélangeant farine et eau dans la proportion de 10 ou 12 livres de farine pour un gallon d'eau, et il y incorpore un peu plus d'une once de levain et un peu de sel. Il produit une température de 72 degrés Fahrenheit pour assurer la fermentation. Lorsque cette pâte molle est suffisamment renflée, il y mêle assez de farine pour faire une pâte ferme, c'est-à-dire à peu près autant qu'il en a mis la veille. Cette fois, au lieu de ne prendre que de la farine forte il en met des deux sortes. Il laisse cette pâte lever de nouveau et rajoute une quantité de farine faible, blanche ou bise. C'est ce qu'on appelle la méthode par tiers. Depuis le moment de la mise à lever jusqu'à la sortie du four, il s'écoule de 12 à 16 heures. Pour que ce procédé réussisse bien, il faut que la farine de la pâte molle soit forte, c'est-à-dire ait un haut pourcentage de bon gluten afin que les gaz de la fermentation soient retenus et fassent des yeux dans le pain.

A un concours de panification tenu dans l'ouest de l'Ecosse peu avant ma visite, le pain qui a obtenu le premier prix avait été fabriqué exclusivement avec une farine provenant de blé dur canadien de printemps.



des biscuits, des gâteaux et des pâtisseries. Les chimistes n'ont pas encore trouvé de moyen satisfaisant de découvrir par réaction chimique la qualité du gluten.

En discutant ce sujet avec le chef de l'une des plus grandes boulangeries de Glasgow, je lui demandai ce qu'il entendait par une bonne farine pour la panification. Il répondit: "Nous voulons d'abord avoir une bonne teinte, couleur blanc crème naturelle ou sans blanchiment, car cette opération détruit le velouté. En deuxième lieu, nous voulons la force—une forte teneur en gluten possédant hautement la qualité que nous appelons l'élasticité. La pâte doit s'étendre sans casser ni craquer; le gluten assure en plus un haut pouvoir d'absorption: je veux que la farine prenne beaucoup d'eau et que mon pain se "conserve" sans devenir rassis trop rapidement. Troisièmement nous voulons avoir le velouté: que la pâte ait une apparence nacré et soit onctueuse au toucher". Pour expliquer ce caractère, il attira mon attention sur un pâton fait avec de la farine de Hongrie, dont il avait une petite quantité et qu'il prisait hautement. Viennent ensuite la saveur et l'arôme, absence de mauvaises odeurs, et goût d'amande à la cuisson. La cinquième qualité est la teneur en amidon, qualité qui s'explique difficilement, mais se constate avec facilité, et de nouveau il me parla du pain fait de farine de Hongrie. En sixième lieu, vient le bas taux d'humidité. "Je veux ajouter cette quantité d'eau, dit-il, et il est très important que les livraisons successives de la même marque de farine soient uniformes sous ce rapport". Il me montra ensuite quelles sont les méthodes qu'il emploie pour essayer les farines. Il y avait dans le laboratoire un certain nombre d'échantillons soumis pour essai, et j'ai été particulièrement intéressé d'apprendre qu'il s'y trouvait des farines canadiennes, l'une de Boissevain, une autre de Strathroy et une troisième de London, Ont.; sur les trois, l'une a été trouvée inférieure à l'essai, le gluten était trop "affleuré" ou effrité.

Voici sa méthode d'essai: Peser trois onces de farine et y incorporer parfaitement 30 drachmes d'eau pour faire un pâton qui est laissé quelques heures et même toute la nuit à une température d'environ 72 degrés F. Deux personnes font ensuite l'épreuve finale. Chacune d'elles passent leurs mains dans de la farine, les secouent pour en enlever l'excès et travaillent la pâte. Le pâton est aplati en abaisse, puis les deux personnes le prennent chacune par une extrémité et l'étirent doucement, pendant que l'une d'elles soutient le centre avec les doigts d'une main; la pâte est étirée jusqu'à ce qu'elle ressemble à une membrane de caoutchouc mince et de couleur blanc crème. C'est de cette manière qu'on constate l'élasticité du gluten. Si la pâte casse facilement ou se déchire, la farine est jugée inférieure, et l'on tient compte de ce fait dans les registres. On éprouve de cette manière non seulement chacune des farines; mais aussi divers mélanges que le boulanger fait lui-même.

Les essais au laboratoire sont inscrits comme suit:

	Pourcentage
Absorption.....	54.8
Gluten humide.....	40.0
Gluten sec.....	13.4
Humidité.....	12.0
Cendres.....	0.43
Gras.....	1.25

Ces caractères indiquent clairement ce qu'on doit trouver dans une farine. Ces essais et d'autres similaires sont faits couramment non seulement par les boulangers, mais aussi par les importateurs et marchands de farines et par les meuniers eux-mêmes, car les intérêts de ces quatre catégories sont identiques. Il faut se rendre aux désirs du boulanger, et tous les autres doivent le fournir en conséquence, excepté sous certaines conditions comme le temps de la guerre où le boulanger devait accepter ce qu'on pouvait lui fournir et en tirer le meilleur parti possible.



L'Écosse importe 50 p. 100 de la farine qu'elle consomme. Le Canada et l'Australie ont une bonne part de ce commerce. Celle du Canada est substantielle, et celle de l'Australie serait plus forte si ces approvisionnements étaient plus constants. On m'a dit à Glasgow que c'est la farine fabriquée avec le blé dur du printemps importé depuis plusieurs années qui a révolutionné le système de blutage et a créé la meunerie en Écosse. Un boulanger expérimenté de Glasgow me dit: "La farine faite avec le blé numéro 1 Nord est notre principal atout. Elle a de la force et pour cette raison constitue la base de nos mélanges pour la panification. Nous demandons instamment la farine faite avec le blé n° 1, parce que cette qualité est supposée provenir de blé sain, c'est-à-dire dont les grains n'ont été ni gelés, ni chauffés, ni germés. Quand nous avons de la farine faite avec du blé gelé, chauffé ou germé, cette farine travaille mal dans le pétrin, et les résultats seraient désastreux pour nous si nous l'acceptions dans nos boulangeries. L'expérience nous a appris que nous devons faire l'essai de chaque farine afin d'être sûr d'avoir un produit uniforme et de prévenir les pertes dans notre clientèle. "La farine d'Australie, dit-il, ne possède pas la force qu'il faut pour le système de panification suivi en Écosse, mais elle a beaucoup de valeur par sa teinte blanc crème très recherchée et par son velouté. Nous en mêlons à nos pâtes pour donner ces qualités à notre pain." L'importance de cette farine augmente sur le marché écossais, et, par son uniformité, prendrait la place des autres farines faibles, si les approvisionnements étaient uniformes durant toute l'année. La quantité limitée de cette farine et les demandes périodiques venant de l'Afrique-Sud et de l'Orient sont des facteurs qui modifient les quantités importées en Écosse. Elle supplanterait les farines faibles venant des États-Unis que l'on trouve actuellement sur ce marché.

"Les farines des États-Unis sont tellement variées et ont tellement changé de caractère dans les dernières années que l'importation dans le Royaume-Uni est pratiquement nulle. Les farines faites de blé dur du printemps sont nécessaires à la consommation domestique et il en est de même des blés durs d'hiver. Les farines faibles venant de la côte du Pacifique ont perdu la faveur dont elles jouissaient sur le marché d'Écosse à cause d'une diminution dans les qualités provenant de mélanges de blés faits par les cultivateurs eux-mêmes et à cause de la multiplicité des variétés ayant des caractères différents cultivées dans la région qui approvisionne une minoterie; une autre cause, ce sont les mélanges et proportions irraisonnées qui ont amené des marques de farines auxquelles les boulangers et les ménagères ne pouvaient se fier pour la fabrication des gâteaux, jannoises, pâtisseries, etc. La farine de Hongrie est un produit bien supérieur, mais nous ne pouvons en avoir maintenant en quantité suffisante."

Les chiffres suivants indiquent la tendance du commerce d'importation des farines du Canada, des États-Unis et de l'Australie dans le Royaume-Uni:—

## FARINE IMPORTÉE DANS LE ROYAUME-UNI

	Canada	Etats-Unis	Australie
	barils	barils	barils
1921.....	3,314,285	4,514,285	742,857
1922.....	3,714,285	2,571,428	971,428
1923.....	3,142,857	2,171,428	971,428

On remarquera qu'en 1922, le Canada est passé en tête et y est resté en 1923, du moins pour le volume des importations. Le volume d'importation des États-Unis a diminué de 50 p. 100 en 1923, celui du Canada, d'environ 6 p. 100, tandis que l'Australie a augmenté ses envois de 29 p. 100. Les importations de

farine canadienne passant par les Etats-Unis sont portées au compte de ce dernier pays, de sorte que le volume des importations canadiennes paraît moindre qu'il ne l'est réellement. L'Ecosse absorbe la plus grande partie des importations du Canada pour suffire aux besoins de son système de panification, et par suite de la demande persistante faite par les boulangers écossais pour obtenir la meilleure farine forte du Canada, les meuniers d'Ecosse sont forcés de moudre une forte proportion de blé N° 1 du Nord, s'ils veulent s'assurer une bonne part de ce commerce en concurrence avec les importateurs de farine. Le blé N° 1 du Nord est le meilleur atout du meunier écossais, tout comme la farine canadienne extraite du même blé pour les boulangers d'Ecosse. Il fait ses farines à pain presque complètement avec ce blé, les farines "fortes" avec le blé nos 1, 2 et 3 du Nord, les farines intermédiaires avec le blé de La-Plata et les blés d'hiver des Etats-Unis, et les farines faibles avec le blé de l'Australie et du Pacifique. Quelques meuniers se servent du blé du Manitoba comme ingrédient principal, et y ajoutent de petites proportions d'autres blés de même caractère suivant la qualité et le prix en considérant la qualité du produit fini. Mais lorsqu'il s'agit des farines faibles, il fait bien des mélanges de blés et produit une marque de farine qui autrefois était faite avec une seule variété de blé comme le Walla-Walla, blé de la côte du Pacifique. Par suite des récoltes manquées et des changements dans la qualité des produits de certaines régions, il a été forcé d'adopter de nouveaux procédés pour faire face à ces conditions.

En Angleterre, on suit un autre système. Les farines à pain sont faites en grande partie avec des mélanges de deux ou trois variétés de blé. Le meunier dans un cas m'a expliqué que le mélange moulu lors de ma visite était composé de blé du Nord nos 1 et 3; de blés d'Australie, le Baril et le Rosafe; de blés durs du Pacifique, de Russie, Karachi blanc et blé du Chili, en diverses proportions pour maintenir la qualité voulue et ne pas majorer le prix du produit. Trente pour cent de la farine provenant de ce mélange était une farine haute, et 70 p. 100 donnait une farine basse avec un taux d'extraction de 70 p. 100. Dans un autre mélange, il n'y avait que trois variétés de blé; il s'agissait de faire une certaine farine haute demandée spécialement et le taux d'extraction était de 65 p. 100.

En Angleterre, les farines à pain doivent avoir de la "force", mais dans la définition de ce terme, on veut plutôt parler de la qualité du gluten, cette qualité étant plus importante que la forte teneur en gluten. On obtient la force en incorporant dans le mélange du blé du Manitoba; mais si ce blé est d'un prix trop élevé, on a recours au Rosafe de La-Plata ou au blé de Russie, si on peut en obtenir. Ce que je veux souligner, c'est qu'en Ecosse, à cause du système adopté pour la panification, on demande avec instance la farine faite avec le blé canadien de haute qualité, tandis qu'en Angleterre en suivant un autre système, on peut employer une farine provenant du mélange de plusieurs blés, en prenant un blé dur comme ingrédient principal pour avoir la force dans la farine. La Hollande suit le même système que l'Angleterre.

#### *Farine canadienne.*

Les farines fortes importées du Canada font une puissante concurrence aux farines produites par les meuniers écossais. On verra que le meunier écossais est très particulier sur la qualité du blé, les prix, etc., le choix des classes, la manutention et la mouture, dans le but d'obtenir et la qualité et le rendement en farine pour faire face à la concurrence sur le marché domestique. Il jouit d'un avantage en ce que les sous-produits, les issues, les sons et recoupettes lui rapportent généralement un bon rendement. Les bas taux de fret peuvent offrir un certain avantage à la farine des autres pays, et c'est le cas pour les Etats-Unis. Il fut un temps où la farine de Hongrie, à cause des qualités supérieures que j'ai déjà mentionnées, était considérée comme le meilleur atout du boulanger écossais.

Mais cette farine a été supplantée par celle de Minneapolis extraite du blé de Duluth, et celle de St-Louis, faite avec du blé dur d'hiver; puis ces farines ont cédé le pas à la farine canadienne. La qualité et le prix sont les principaux facteurs pour diriger le choix des marques de farine par le boulanger, car celui-ci a toujours en vue la qualité du pain et le nombre de pains qu'un sac de farine peut fournir.

#### *Issues de blé.*

Dans le procédé de mouture, on sépare complètement la farine de l'enveloppe et du germe. Ces dernières parties forment les issues ou sous-produits et sont divisées suivant leurs caractères physiques en son et petit son. Ces issues forment les issues ou sous-produits et sont divisées suivant leurs caractères physiques en son et petit son. Ces issues forment environ 30 p. 100 du grain moulu, les proportions du son au petit son variant suivant la sorte, la variété, la classe et les conditions du blé dont ils sont un sous-produit. On les emploie surtout pour l'alimentation des divers bestiaux élevés dans le Royaume-Uni. Les vaches laitières et les vaches d'élevage durant leur période de lactation, les veaux et les chevaux consomment principalement du son; tandis que le petit son est donné aux porcs et à d'autres classes d'animaux. Le son est un condiment ayant des propriétés laxatives. Il a une grande valeur intrinsèque comme aliment lorsque l'extraction n'est pas poussée à fond et qu'il reste une bonne quantité de particules d'amidon adhérent aux enveloppes. Les moulins perfectionnés, lorsque la farine est chère et que les issues sont à meilleur marché, opèrent sur une base d'extraction très élevée, 70 p. 100 ou plus suivant la variété de blé, tandis que dans le cas contraire ils font une extraction de 65 à 75 p. 100. Les issues varient en quantité et en qualité suivant le blutage.

Les blés sont connus sous trois couleurs distinctes: le rouge, renommé pour la force de sa farine, le blanc, pour la couleur, et le jaune pour sa friabilité. Le blé rouge et le blé blanc moulus séparément donnent respectivement un son rouge et un son blanc, et sur certains marchés ces sons ont une valeur différente. C'est le cultivateur irlandais qui différencie surtout le son rouge et le son blanc. D'après lui, le son blanc (provenant du blé blanc) est meilleur pour le bétail, et il appuie son opinion en offrant et en payant parfois 20, 30 et 40 chelins de plus la tonne (2,240 livres). Les meuniers écossais, anglais et irlandais connaissent cette préférence du cultivateur irlandais, et pour satisfaire à cette demande ils se font concurrence pour l'achat des approvisionnements limités de blés blancs: le blé d'Australie, le Karachi, le Chili, le Bombay blanc, et le Walla-Walla. Ces blés blancs sont relativement rares et leurs arrivages dans le Royaume-Uni sont irréguliers. Les farines extraites de ces blés sont faibles ou fleurantes et servent à des usages particuliers, surtout celle d'Australie qu'on emploie pour donner la teinte et le velouté. Fréquemment ces blés se vendent à un prix plus élevé sur échantillon loyal et marchand que le blé du Canada vendu sur certificat final, par suite du fait que le meunier peut en retirer plus de profit. Les blés rouges sont généralement plus abondants, et comme le blutage donne à peu près la même quantité pour chacun des blés, le son rouge vaut ordinairement 50 p. 100 de moins. Les meuniers australiens ont un excellent marché domestique pour leurs sons, vu le développement de l'industrie laitière et de l'élevage dans ce pays, et ils peuvent coter un prix relativement bas pour la farine qu'ils exportent. Les importateurs européens de farine canadienne veulent que les exportateurs du Canada trouvent une méthode pratique d'emballer les issues, afin de pouvoir les expédier économiquement et avec sûreté en même temps que la farine. Ils croient que cela leur permettrait d'avoir un plus fort marché pour la farine et les mettrait plus à même de faire concurrence aux meuniers du même pays qui, par suite de l'excellent marché pour les sous-produits, peuvent abaisser le prix de leur farine.

*Noms donnés aux blés—Manitoba, Karachi, Rosafe, Duluth, etc.*

Sur les marchés du monde, les blés ont un nom distinctif, et chaque blé possédant certaines caractéristiques qu'il transmet à la farine qui en dérive, le nom est devenu plus ou moins connexe à ces qualités. Le consommateur, l'importateur, le marchand, le meunier et les ménagères qui emploient la farine de blé se familiarisent rapidement avec ces qualités de farine et les reconnaissent par leurs noms. Il fut un temps où, sur le marché britannique, la farine de Hongrie avait la réputation d'être la meilleure pour la force, la faible teneur en humidité et la bonne qualité de l'amidon. Puis lorsqu'elle est disparue, la farine du blé dur de Duluth prit sa place et les meuniers britanniques considéraient ce blé comme celui qui donnait les meilleurs résultats au point de vue de la force. Même avant que le blé Duluth ait commencé à perdre sa vogue, un nouveau blé apparut sous le nom de blé du Manitoba, il possédait toutes les qualités du blé de Duluth. Le nom de ce blé vient de la province où il était alors cultivé en plus grande quantité. Le même nom s'applique maintenant à tous les blés rouges durs du printemps qui sont récoltés dans les provinces des prairies depuis la rivière Rouge au pied des Montagnes Rocheuses et de la frontière internationale au district de la rivière La-Paix, comprenant les trois provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le nom Manitoba est reconnu par les lois et par le commerce pour le blé dur rouge du printemps produit dans cette région et sous ce nom collectif on inclut le Manitoba dur n° 1, les blés Nord numéros 1, 2 et 3 et même jusqu'au n° 6; ce terme est connu non seulement dans le Royaume-Uni mais dans nombre de pays sur les cinq continents où des exportateurs entreprenants en ont expédié.

Les blés des Indes sont cultivés à l'intérieur de ce pays et sont connus sous une variété de noms dont le plus important est le Karachi (rouge et blanc) d'après le nom du port où il est dirigé et d'où il est exporté, bien qu'on ne cultive pas le blé dans les environs immédiats de ce port ni même sur une distance de plusieurs milles jusqu'au-delà du désert.

Les blés de l'Argentine sont généralement connus sous le nom de blés de La-Plata, du nom de la rivière le long de laquelle le blé a d'abord été cultivé. A mesure que la culture s'est étendue, certaines régions et certains ports ont donné des noms définis à leurs blés qui, dans la plupart des cas représentent quelques caractères distinctifs, malgré que le blé classé sous un même nom ne soit pas récolté dans la même région. On connaît le Rosafe (Rosario et Santa-Fé), le Barusso et le Baril.

Les blés d'Australie sont remarquablement uniformes quant à la couleur et la qualité; on prétend cependant que les blés de l'ouest de l'Australie, région relativement sèche, possèdent plus de force et moins d'humidité que ceux des autres régions. Ils sont connus dans le commerce sous le nom d'Australiens, bien que parfois on désigne quelques consignations sous les noms de Queensland, Nouvelle-Galles du Sud, Ouest de l'Australie suivant le lieu d'origine.

*Certificat final du Canada et contrats sur qualité loyale moyenne.*

Les deux principales méthodes d'achat du grain sur les marchés d'Europe sont (1) le contrat sur qualité loyale moyenne, ce qui signifie que l'on réunit pendant un certain temps, disons un mois, des échantillons de la récolte dans le pays exportateur. Ces échantillons sont envoyés dans le pays importateur et établissent le type qui sera reconnue pour les contrats: la qualité, le poids spécifique, la couleur, l'humidité, l'absence de matières étrangères et de maladies, etc., et lorsque le blé livré est d'un type inférieur, on règle la différence par arbitrage entre l'acheteur et le vendeur. Un échantillon moyen est prélevé par des agents autorisés de l'Association des commerçants de blé du port où la cargaison est arrivée. Deux arbitres désintéressés sont nommés par le comité de

l'association locale. S'ils ne peuvent s'entendre, ils choisissent un troisième, et si de nouveau il est impossible d'effectuer un règlement satisfaisant, la cause est référée au comité plénier dont le jugement est final. Si le grain est jugé inférieur au type loyal et moyen, le vendeur doit verser une compensation à l'acheteur pour un certain tantième, et vice versa. Les blés de l'Australie et de l'Argentine sont vendus suivant ce système et les différentes associations locales de marchands de blé ont des formules imprimées pour les contrats, toutes basées sur les formules de l'association de Londres. Pour les blés de Russie, qui viennent maintenant en petites quantités sur le marché britannique et les marchés du continent, mêlés à des montants variables d'autres grains (seigle, etc.) et de matières étrangères (terre, graines de mauvaises herbes, etc.) on a ajouté à la formule de Londres des clauses spéciales pour obvier à ces conditions, et protéger également le vendeur et l'acheteur. La méthode de l'échantillon loyal et moyen est ennuyeuse et coûteuse, et cause de nombreux différends ainsi que de longs délais. Les meuniers en sont assez satisfaits sous certains rapports, car ils peuvent toujours avoir une compensation sur une consignation qui n'est pas conforme au type reconnu.

La seconde méthode est le certificat final basé sur un système de classement strictement uniforme. C'est d'après cette méthode que la plus grande partie du blé canadien et une forte partie du grain des Etats-Unis sont importés en Angleterre. Le Canada a quatre classes légalisées pour le blé rouge du printemps: le Manitoba dur n° 1, et le Nord n°s 1, 2 et 3; viennent ensuite trois classes commerciales 4, 5 et 6, puis le blé pour le bétail; et lorsque la saison le permet, il y a trois autres classes: Spécial n°s 4, 5 et 6. Les autres grains sont classés d'après des types déterminés soit par la loi, soit par le bureau d'étalonnage nommé par statut. Les commerçants de grains de l'Europe connaissent parfaitement le nom de Manitoba, appliqué aux blés du Canada, ainsi que le nom de Ouest-Canadien (Canada Western) appliqué à l'avoine, à l'orge et au lin, et il existe certains types de qualité bien connus que les commerçants s'attendent à recevoir lorsqu'ils achètent sur certificat final du Canada. Les meuniers se sentent lésés lorsqu'il arrive que le grain qu'ils reçoivent n'est pas du type qu'ils s'attendent d'avoir que leurs achats soient faits de l'importateur, du marchand ou directement par leur propre agent. D'après la moyenne de plusieurs consignations qu'ils ont déjà reçues, ils s'attendent d'obtenir des résultats bien déterminés au point de vue de la qualité et du rendement en farine sur une classe particulière de blés du Manitoba. Si un échantillon de grain prélevé sur une consignation n'est pas ce qu'ils attendent au point de vue de la couleur, de la dureté, de la quantité et de la qualité du gluten, l'absence de maladies, de mélanges, de matières étrangères, la teneur en humidité, ils sont désappointés et leur confiance est ébranlée. Ils en parlent à leurs associés et à leurs confrères, et le résultat est que la réputation des blés du Manitoba en souffre.

En général, les commerçants d'Europe ont une très haute opinion du système suivi en Canada pour la vente des grains. Cette appréciation s'applique surtout aux banquiers, aux importateurs, par suite de la rapidité dans l'expédition des affaires, les livraisons expéditives, la facilité avec laquelle les documents sont transmis et le fort volume de transactions qu'il est possible de faire avec excessivement peu de différends. Les meuniers aiment ce système à cause de l'économie, les frais étant réduits au minimum, la facilité avec laquelle ils peuvent faire leurs achats; d'une manière générale ils en sont très satisfaits, mais font remarquer que des consignations de qualité inférieure comme la chose arrive parfois, leur causent de fortes pertes et ébranlent leur confiance dans le certificat final du Canada. Un meunier me dit: "Nous voulons être sûrs d'avoir réellement sur la foi du certificat final du Canada ce que nous nous attendons d'avoir, et aussi que le classement soit fait avec précision et uniformité." "Nous voulons l'uniformité dans le classement, afin que nous sachions ce que nous devons attendre, une uniformité durant toute la saison et la même uniformité d'année en année".



AU COMITÉ TECHNIQUE, LONDRES

Analyse de blé  
Type n° 3 du Manitoba.  
Expédié de New-York.  
Quantité: 5,000 quartiers.

6 juin 1924.  
Par vapeur.  
Poids spécifique 62½ livres.  
Sorte d'échantillon: en vrac venant de  
W. Vernon & Sons, Ltd., meunerie X  
de Londres.

Examen physique		Analyse		Remarques
	%		%	
Blé petit ou brisé.....	1.45	Humidité.....	13.83	
Avoine.....	0.98	Gluten, humide	32.49	
Orge.....	0.21	Gluten sec.....	11.60	
Graines noires.....	0.09			
Autres graines et poussière.....	0.10			
Nuëds de paille.....		Force.....	52.0	Force au-dessous de la moyenne.
Glumelles.....	0.03			
Matières étrangères.....	2.86			
Blé net, différence.....	97.14			
Total.....	100.00			

Remarques générales sur la condition, l'odeur, les charançons, pourriture, etc.

Blé vert (5 grains par 50 grm.).....	0.20 p. 100
Blé gelé (66 grains par 50 grm.).....	2.97 p. 100
Blé gelé à la surface (84 grains par 50 grm.).....	6.28 p. 100

W.H.S.  
par I  
Laboratoire.

Lorsque l'échantillon est trop petit pour donner des chiffres précis sous une rubrique, ne mettez rien vis-à-vis cette dernière. Tenir toujours note de l'emballage de l'échantillon lors de la réception. Sous la rubrique «sorte d'échantillon», dire de qui il vient, s'il est en vrac, dans un sac de papier, etc.

Plus tard j'ai visité le laboratoire. Le chimiste et son adjoint étaient à examiner des échantillons de blé et à faire l'essai de blés et de farines pour trouver la teneur en humidité, ainsi que la quantité et la qualité du gluten. Dans une salle attenante, un boulanger expert faisait l'épreuve des farines pour constater la force, l'absorption et les autres caractères relatifs à la panification, le rendement, etc. Le gérant de cette meunerie, l'une des plus modernes et des plus récemment construites en Angleterre, me parla des qualités des divers blés qui entrent dans les mélanges ou composés. "Nous achetons les blés Manitoba pour leur force et leur rendement. Ils sont meilleurs au début de la saison, en octobre, novembre et décembre qu'en janvier et vers la fin de la saison. Ils contiennent moins d'humidité et possèdent une meilleure qualité de gluten". Le chimiste passa du laboratoire dans le bureau et déposa devant le gérant un rapport sur un Manitoba n° 1 du Nord avec la note suivante: "La qualité de ce gluten est au-dessous de la normale et il faudra l'employer avec précaution". Un autre rapport avait trait à un échantillon de Manitoba Nord n° 1, reçu le 27 mai 1924, et portait au bas la note "34 grains gelés par 50 grammes—2.08 p. 100". Je dis au gérant: "Connaissez-vous la définition statutaire des blés Manitoba Nord nos 1, 2 et 3?" Il répondit: "Non". Je lui demandai comment il pouvait établir le prix qu'il devait payer pour ces diverses classes. "Je considère ce que je m'attends de recevoir d'après mon expérience du passé sur le certificat final du Canada: la force mesurée par le comportement de la farine transformée en pâte et le rendement en farine à la mouture. Dans un échantillon de blé, tout ce qui détériore la force ou diminue le rendement en farine en abaisse la valeur pour le meunier, et par suite le prix qu'il peut en offrir. Les grains entregelés déprécient la farine. La plupart de nos boulangers font usage de machines pour boulangier la pâte et ont de mauvais résultats avec une semblable farine". "Quel serait l'effet de la présence de quelques grains gourds?" "Les grains gourds ne

se comportent pas de la même façon que les grains durs ou secs. Leur amande est molle et elle s'écrase entre les rouleaux sans se réduire en fleur. Il y a perte dans le rendement et la boulangerie de nos moulins se trouve mal conditionnée." "Pouvez-vous déceler les grains gourds à la simple inspection physique?" "Non, la teneur en humidité de l'échantillon se trouve un peu augmentée, mais nous ne cherchons pas et nous ne pouvons déceler la présence de quelques grains tendres. Une chose essentielle, c'est que les grains soient uniformes. Si un lot est composé entièrement de grains tendres, nous les faisons sécher, puis nous ajoutons assez d'humidité pour que la mouture se fasse bien. J'ai parlé de cela à plusieurs meuniers, dit-il, et ils disent que les Manitoba venant des ports de l'Atlantique ne sont pas tout à fait aussi bons qu'avant la guerre. Nous sommes relativement certains que les blés du Canada sont "sabotés" (addition d'eau, addition de blés tendres, etc.) à Philadelphie. Plusieurs meuniers m'ont dit aussi que le blé de Manitoba passant par Vancouver est supérieur à celui de la même classe partant des ports de l'Atlantique. Lorsque nous le pouvons, nous spécifions que le blé doit être expédié par Vancouver, et nous payons plus cher pour cela. Les expéditions sur certificat final du Canada varient trop lorsqu'elles sont faites par les ports de l'Atlantique, et cette variation comporte trop d'incertitude. Lorsqu'il nous arrive une mauvaise consignation, nous ne pouvons avoir de compensation, et en conséquence nous offrons moins, et nous donnons notre commande ailleurs quand nous le pouvons". En parlant du Manitoba Nord n° 3, ce meunier dit qu'il serait bien plus avantageux pour les meuniers, si les grains chauffés et germés étaient séparés des grains gelés. Ces deux classes de blés donnent des résultats tout à fait opposés dans la transformation en farine. Les n° 3 du Manitoba présentent une variation trop forte", dit-il. Il est d'avis que le Canada doit garder un étalon très élevé et uniforme pour ses classements, afin de ne pas aliéner la confiance du dernier acheteur, c'est-à-dire le meunier britannique ou étranger. Ce meunier est de Londres.

J'ai étudié la question de la valeur intrinsèque des blés avec plusieurs meuniers de Liverpool. Ils font l'analyse d'échantillons pour chaque consignation, comme les meuniers de Londres, et ils connaissent les caractères du blé qu'ils ont l'habitude de recevoir sur certificat du Canada. J'ai entendu des plaintes affirmées avec conviction au sujet du certificat du Canada et de sa valeur finale, à la suite d'une consignation très dépréciée reçue récemment par un meunier de Liverpool et venant de Philadelphie par le vapeur *Trevidor*. Ce certificat spécifiait 100,000 boisseaux de Manitoba Nord n° 1. Le blé reçu était fortement mêlé de grain inférieur, même de n° 3 Nord, ce qui occasionna une forte perte à ce meunier. Il affirmait avec raison que c'était là une chose injuste. "Avec ce certificat final, je ne puis avoir de compensation, tandis qu'avec un contrat pour qualité loyale moyenne, j'aurais un règlement équitable". Ce meunier est un de ceux qui se sont opposés à ce que l'Australie adopte le plan du certificat final. Il est d'avis que le gouvernement canadien devrait soutenir la réputation de son certificat et garantir l'acheteur contre toute perte s'il arrive que le grain livré est manifestement inférieur à la classe spécifiée sur le certificat final du Canada.

En général, les commerçants de Liverpool sont d'avis que le système du Canada pour la vente de son blé est le meilleur au monde, mais au cours des deux ou trois dernières années, l'Association des commerçants de blé de Liverpool a porté un très grand nombre de plaintes auprès du Haut-Commissaire canadien à Londres au sujet de consignations au-dessous de la classe spécifiée et venant des ports américains sur l'Atlantique. Presque tous les meuniers d'ici se plaignent que le blé Manitoba venant des ports sur l'Atlantique, sans exception, ne sont pas aussi bons qu'avant la guerre. Les consignations de janvier jusqu'à la fin de la saison ne sont pas aussi bonnes que celles des mois d'octobre, novembre et décembre; elles contiennent plus d'humidité, plus de grains avariés, et la force



du gluten est bien inférieure. Un meunier très important reçut des échantillons de Manitoba Nord n° 1 contenant des grains gelés et des grains tendres. Il était désappointé. La qualité n'était pas celle qu'il s'attendait d'avoir et pour laquelle il avait offert un prix basé sur le type régulier.

Un autre directeur de meunerie dont les moulins transforment 450,000 boisseaux par semaine, me parla de ses travaux de laboratoire pour l'essai des blés. Il emploie un chimiste et un boulanger qui font les analyses nécessaires et les essais de panification; ces épreuves servent à diriger le meunier pour employer les blés au meilleur usage possible, à guider l'acheteur pour déterminer les quantités et fixer les prix pour chaque classe ou variété en particulier. Il dit: "Votre Manitoba passant par les ports de l'Atlantique n'est pas aussi bon qu'il avait coutume d'être; il a plus d'humidité et le gluten est moins bon parce qu'il s'y trouve trop de grains tendres. Le blé venant de Vancouver est meilleur; toutes les classes, mais spécialement les n<sup>os</sup> 3, 4, 5 et 6. Nous pouvons employer le n° 6 venant de Vancouver, mais nous ne pouvons penser en faire autant du n° 6 qui passe par les ports de l'Atlantique. Le n° 3 de l'Atlantique varie trop en qualité, contient trop de grains gelés, chauffés et germés. Le Manitoba Nord n° 1 venant de Vancouver vaut un schelling de plus par quartier que celui de l'Atlantique; le Vancouver n° 3 vaut le n° 2 de l'Atlantique, le 4 vaut le 3 ou à peu près. Nous fixons nos prix d'après ce que nous nous attendons de recevoir suivant l'expérience du passé. Si la qualité du Manitoba n° 3 nous désappointe, nous cessons d'en acheter." Je lui demandai son opinion sur le système canadien d'écoulement de la récolte de grain, et il répondit: "Le système du Canada est le plus digne de confiance que nous puissions trouver, mais vos producteurs se trouveraient dans une mauvaise position, si le Canada laissait déprécier ses classes de grain ou ne gardait pas l'uniformité. Gardez vos classes uniformes et d'une haute qualité, et organisez mieux vos ventes."

Le jour même, le 2 juillet, le prix du blé Manitoba se mit à la hausse. Il devint "hors de prix"; les meuniers et les autres intéressés cherchèrent des succédanés. Une dépêche arriva de Buenos-Ayres pendant que j'étais dans le bureau: "Le marché est à la hausse à la suite des prix canadiens", et je compris que lorsque la qualité ou le prix ne peuvent convenir au meunier anglais, il s'efforce de trouver un blé qui puisse satisfaire aux conditions de son industrie. En général, les meuniers de Liverpool sont d'opinion que les blés du Manitoba passant par les ports de l'Atlantique au sud de Montréal ne sont pas aussi bons qu'avant la guerre, et sont inférieurs aujourd'hui aux mêmes classes passant par Vancouver; mais il n'y a pas une seule plainte de falsification intentionnelle avec des blés tendres sur les consignations venant des ports canadiens soit sur l'Atlantique soit sur le Pacifique. D'un autre côté, les acheteurs de Liverpool, tout en préférant le transport par des voies exclusivement canadiennes, ne font aucune différence dans les prix pour les blés Manitoba passant par les ports américains, et ils ne demandent pas spécifiquement que les blés passent par les ports canadiens sur l'Atlantique.

A Glasgow, l'opinion qui prévaut est absolument celle des meuniers anglais. Les meuniers écossais ont plus besoin de blé Manitoba que leurs confrères anglais. Ils veulent avoir une farine forte (donnant une pâte longue), et ils ne peuvent maintenant trouver cette qualité que dans les blés Manitoba ou dans le blé de Russie bien nettoyé, lorsqu'ils peuvent s'en procurer. Leurs griefs à propos du certificat du Canada et de la dépréciation graduelle des consignations sont plus marqués encore: "Les consignations de blés Manitoba passant par les ports de l'Atlantique ne sont pas aussi bons, classe pour classe, que celles d'avant la guerre; le blé contient plus d'humidité, moins de gluten, et les mêmes classes sont actuellement inférieures à ce qu'elles étaient durant la dernière saison jusqu'au mois de décembre. Les grains ont maintenant plus d'humidité et la proportion de grains inférieurs, mal mûris, est plus forte." Un meunier dit: "Le rendement en farine est maintenant inférieur de 2 p. 100 à ce que je retirais

l'automne dernier ou au début de l'hiver. J'ai acheté presque exclusivement du Manitoba Nord n° 1 afin de faire concurrence à la farine importée du Canada. Je lui demandai s'il connaissait la définition statutaire du Manitoba Nord n° 1 et il répondit "Non". "Qu'est-ce que vous vous attendez de recevoir quand vous achetez un blé Manitoba?" Il répondit en parlant pour tous les meuniers présents: "Nous croyons avoir un blé aussi bon que l'échantillon type et de la qualité que nous avons l'habitude d'avoir." "Comment pouvez-vous déterminer le prix?" Il répondit: "Le meunier canadien fixe le prix et le meunier écossais doit entrer en concurrence avec lui en achetant du blé." "Quel serait l'effet de l'abaissement des classes établies en Canada?" "Le prix baisserait en proportion." Ce meunier affirma: "Nous n'avons pas d'aussi bon blé du Canada par les ports de l'Atlantique que par Vancouver. Le blé venant de Vancouver est plus pesant, plus uniforme, les grains sont d'un rouge plus foncé tout en donnant un son plus mince, et ils contiennent moins d'humidité."

"Comment le Manitoba Nord n° 3 se comporte-t-il pas rapports aux conditions de votre industrie?" "Il y a trois facteurs qui peuvent le déprécier: (1) les grains gelés, (2) les grains tendres, (3) un poids spécifique peu élevé, et ensuite d'autres conditions que nous ne connaissons pas. La gelée est la plus préjudiciable, puis vient ensuite la forte teneur en amidon, mais nous avons moins d'objection à un faible poids spécifique dans le n° 3, car avec cette classe nous pouvons obtenir la force dans la farine et c'est là la principale raison qui nous fait acheter les blés Manitoba. On nous a dit que les meuniers canadiens choisissent le meilleur blé pour leur industrie, et cela rend notre position plus précaire. Nous sommes opposés à cela: nous voulons moudre exclusivement des blés Manitoba pour obtenir la meilleure farine, mais nous les voulons exempts de grains gelés, chauffés et germés."

Je demandai alors pourquoi ils payaient parfois plus cher les blés d'Australie, puisque les blés du Manitoba sont si importants pour leur industrie. "Nous employons les blés d'Australie dans un but tout à fait différent. C'est pour avoir la teinte, la blancheur et le velouté, et aussi pour avoir une farine faible qui sert dans le ménage pour la confection des gâteaux, jeannoises, etc. Un autre facteur important pour déterminer les prix, c'est le revenu que nous pouvons retirer du son blanc. Le cultivateur irlandais paie de 20 à 40 schellings. près de \$10 la tonne (2,240 livres) de plus pour le son blanc que pour le rouge. Le blé d'Australie nous donne environ 50 p. 100 de plus de gros son et un rendement en farine plus élevé de 1½ p. 100. Les blés d'Australie sont rares et les arrivages incertains à cause des excellents marchés que l'Australie trouve en Orient et dans l'Afrique-Sud. Tout dépend de l'offre et de la demande et des prix que nous pouvons trouver pour la farine et les issues de blés. Si les blés Manitoba sont rares et les blés d'Australie abondants, les rôles peuvent être renversés. Gardez vos classes conformes à un type de haute qualité. Nous voulons l'uniformité et la qualité."

Ce meunier me donna la même version que les autres sur la supériorité des consignations passant par Vancouver. Il était déjà allé à Vancouver et pendant qu'il se trouvait là, quelques intéressés dans le commerce de ce port lui ont dit que le classement y était plus sévère que pour les ports de l'Atlantique, et "cela explique, dit-il, pourquoi les meuniers écossais paient plus cher les consignations venant de Vancouver. Le numéro 4 de Vancouver est meilleur que le numéro 3 du classement pour les ports de l'Atlantique. Nous avons notre laboratoire pour faire l'essai des blés. Il fut un temps où nous avons espéré acheter notre provision directement des cultivateurs des prairies, mais nous avons abandonné cette idée, parce que la chose est impossible.

Nous transformons en farine de grandes quantités de blé Manitoba, surtout le Nord n° 1. La capacité annuelle de nos moulins est de 5,000,000 de boisseaux, et 75 p. 100 de cette quantité est formée de blé Manitoba. L'objection que nous

avons contre le blé Manitoba Nord n° 3, c'est l'incertitude au sujet de la qualité du grain qui doit nous arriver. La gelée, la décoloration et le poids altèrent sa valeur au point de vue du meunier. A mon avis, le Canada devrait maintenir un type élevé. Nous croyons que les types légaux de blés canadiens devraient être fermes et inaltérables, quelle que soit la qualité de la récolte d'une saison donnée. Les conditions relatives aux types canadiens devraient être telles que l'acheteur puisse déterminer, au commencement de la saison, si les blés numéros 1, 2 et 3 du Nord sont similaires en qualité à ceux de l'année précédente. Si l'on pouvait créer et maintenir un type supérieur de blé, les meuniers écossais n'hésiteraient pas d'acheter à prime le blé de qualité supérieure, c'est-à-dire le n° 1 Nord au poids spécifique d'au moins 62 livres, si ce type était maintenu pendant toute l'année. Peu nous importe par quels ports de l'Atlantique passe notre blé, mais nous préférons qu'il nous soit expédié par voie de Vancouver." Au cours de 1923, 77 p. 100 du blé de cette compagnie consistaient en blés du Manitoba, dont 79 p. 100 était du n° 1, 6.12 p. 100 du n° 2, et 14.66 p. 100 du n° 3.

La situation était différente en Hollande. On manifestait une préférence marquée pour le blé expédié par les ports de l'Atlantique. Voici comment on m'a expliqué cette préférence: "Vancouver est sur la côte du Pacifique. Nous avons toujours compris qu'on ne produisait que du blé tendre sur la côte du Pacifique et nous craignons que l'on mélange ce blé tendre avec les blés du Manitoba." Comme beaucoup d'autres, on préférerait le blé expédié des ports de l'Atlantique par voie exclusivement canadienne, mais pas au point d'offrir un prix plus élevé pour le blé expédié de cette façon ni d'exiger que les expéditions se fassent par voie des ports canadiens de l'Atlantique.

#### *Blés du Manitoba—Caractéristiques et qualités.*

Les meuniers de Grande-Bretagne et du continent attribuent aux blés du Manitoba des caractéristiques bien définies. Ils les considèrent comme des blés durs rouges du printemps. Les grains considérés isolément ou en masse ont une apparence rugueuse et vitreuse. L'amande doit être saine, exempte de gelée, de décoloration, de germination et de tout autre défaut. Le blé à amande blanche ou féculeuse n'est pas recommandable. Le rendement en est bon mais la farine de qualité médiocre. Le blé gelé est très condamnable car la qualité du gluten est altérée en proportion du degré de maturité à l'époque de la gelée et de l'intensité de pénétration. Le blé gelé ne se conditionne pas aussi bien que le blé sain; il y a absence d'uniformité et perte dans la mouture. Le blé décoloré et germé ainsi que le blé attaqué par les maladies est condamnable pour des raisons similaires: la qualité et la force du gluten sont détériorées et le rendement amoindri. Le blé légèrement décoloré et légèrement germé peut n'être que très peu avarié et, isolé, il pourrait se vendre un bon prix une fois la confiance des meuniers acquise; ce qu'il faut vaincre c'est l'incertitude quant à la qualité. Si l'amande n'a pas atteint sa maturité la qualité de la farine en est altérée et le rendement réduit. Quand le blé est niellé, quand il y a des spores de nielles sur les poils ou dans le sillon des grains, cela ne donne pas seulement une mauvaise odeur et une saveur désagréable à la farine mais en plus cela la colore. L'amande humide diminue le rendement et l'amande moisie atténue la qualité de la farine. Le blé cassé et les autres matières étrangères diminuent le rendement.

C'est en tenant compte de toutes ces caractéristiques, naturelles et accidentelles, que l'on a établi les types canadiens, en vue de permettre la manutention et la vente en grenier des produits du grain, afin que le commerce se fasse aussi hâtivement que possible et avec économie pour le producteur et le consommateur étranger.

Autrefois, quand le sud du Manitoba et le sud-est de la Saskatchewan firent connaître les blés du Manitoba sur le marché mondial, on produisait et on expédiait outre-mer une grande quantité de blé dur n° 1, mais depuis quelques années on n'offre plus de blé de cette qualité sur les marchés étrangers parce que la quantité produite n'est pas suffisante pour l'accumuler et l'exporter économiquement. On a suggéré l'établissement d'une classe équivalant à peu près au n° 1 Nord avec poids spécifique de 62 livres au boisseau et qui comprendrait le blé dur n° 1 et une grande proportion du n° 1 Nord et qui constituerait une quantité suffisante pour l'exportation. On a suggéré de rendre le n° 3 Nord plus uniforme en éliminant le blé gelé, décoloré ou germé et en uniformisant le poids spécifique. Ces classes, prétend-on, se vendraient plus cher que les numéros 1 et 3.

#### *Mélange.*

Je me suis enquis de la façon de mélanger les blés en Angleterre. Je n'ai pu réussir à constater que les importateurs et les marchands mélangeaient le blé pour les meuniers. Le meunier achète son blé ou ses catégories de blé; ils les nettoie, les conditionne et les mélange selon ses propres besoins, en tenant compte des produits, de la qualité, du type et du prix.

La *Transit and Storage Company* de Liverpool est très bien outillée pour nettoyer, déshydrater et emmagasiner le blé. Elle le silose et le classe séparément. Elle peut opérer le mélange quand un meunier le demande, mais ce n'est pas sa spécialité.

#### *Préférence régionale.*

La *Scottish Co-operative Wholesale Society* espérait pouvoir alimenter ses meuneries de blé de la Saskatchewan; dans ce but elle installa une petite chaîne d'élévateurs régionaux et elle entreprit elle-même la culture du blé dans l'une des régions les plus fertiles de la Saskatchewan. Toutefois, elle n'eut pas le succès anticipé, car elle ne put réussir à préserver l'identité de son blé.

Les meuniers hollandais manifestèrent le désir d'acheter du blé de la Saskatchewan. Ils savaient qu'on produisait du bon blé dans cette province et ils voulaient se mettre en relations avec des exportateurs qui pourraient leur fournir ce blé.

La *Spillers' Industries Limited* est à construire un grand élévateur d'emmagasinage à Vancouver et à acquérir une chaîne d'élévateurs régionaux dans les prairies pour, entre autres choses, se procurer du blé à l'état naturel. Cette compagnie a étudié toute la question avant d'en venir à cette décision.

#### *"Le meilleur blé du monde".*

Le président de la *Spillers' Industries Limited*, dans son discours à l'assemblée annuelle de la compagnie, parla du blé canadien réputé être "le meilleur blé du monde". Cette assertion s'appliquait à l'expansion de la culture du blé dans les prairies et démontrait les motifs qu'avait sa compagnie d'orienter son commerce dans cette direction. . . . "Les blés Manitoba n<sup>os</sup> 1 et 2 Nord sont reconnus comme les meilleurs blés durs, rouges, forts du printemps sur le marché. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Le blé de Russie pourrait être bon, mais il ne l'est pas. Il contient des matières étrangères et de la poussière. Mais quelque bon jour il nous fera concurrence. Les blés rouges d'hiver et les Duluths des Etats-Unis se consomment au pays d'origine. Le Rosafe de l'Argentine est un bon blé et pourrait être substitué aux blés du Manitoba." "Mais n'oubliez pas, disait un meunier importateur, "quand vous parlez des meilleurs blés que vous ne comparez pas les blés du Manitoba, le blé dur du printemps, avec les blés tendres ou les durums que l'on affecte à des usages tout différents". "Les blés du Manitoba se sont vendus trop bon marché cette année et nous en avons em-

ployé de grandes quantités. Si le prix en devient trop élevé, 'prohibitif', nous chercherons des succédanés."

#### *Autres grains.*

L'avoine canadienne est poussiéreuse. Elle se vendrait mieux si elle était mieux nettoyée. Les palefreniers préfèrent une avoine grosse, remplie, blanche, à enveloppe mince et sont disposés à la payer plus cher. Dans l'avoine gelée il y a un filet noir dans le sillon. Cela donne une mauvaise apparence à la farine d'avoine.

L'acheteur d'avoine pour la fabrication de la farine donne la description suivante de l'avoine requise pour cette fin: "L'avoine destinée à la mouture doit être saine, ne pas avoir été altérée par la gelée et être passablement sèche. On peut employer de l'avoine humide, pourvu que le pourcentage d'humidité n'excède pas 14 p. 100 et pourvu que le prix soit suffisamment bas pour compenser pour les frais de manutention nécessaires et pour la teneur en humidité. Le mélange de l'avoine humide et de l'avoine sèche est condamnable et produit une marchandise de qualité inégale. Généralement, l'avoine de mouture doit être saine et douce et de poids normal; elle doit être libre de grains étrangers, notamment d'orge, ne pas avoir souffert de la gelée et être de bonne qualité marchande. Quand l'avoine pèse 38 ou 40 livres au boisseau on peut dire en général qu'elle est satisfaisante." Comme pour le blé les variétés doivent être semées pures. L'avoine jaune a bonne apparence; quand on la mélange avec de l'avoine blanche l'apparence est gâtée.

L'orge canadienne est sale, n'est pas de maturité uniforme, et à cause de ces défauts ne saurait se vendre aussi cher que l'orge danubienne, chilienne, californienne ou russe, soit pour le maltage, soit pour la fabrication de l'orge perlé. Si elle était de meilleure qualité on lui donnerait un meilleur classement et elle se vendrait plus cher.

#### *Centralisation des achats et des ventes.*

On porte beaucoup d'intérêt à la vente en commun qui prévaut dans les prairies et aux agences centrales de vente. Les meuniers ont hâte de savoir si le prix du blé va baisser et les importateurs s'évertuent à trouver le moyen de s'assurer un approvisionnement continu. On semble s'orienter vers la centralisation des achats. L'Association des meuniers hollandais a signé un contrat avec la *Von Stock Grain Co.* de Rotterdam, pour l'achat de son blé pendant une période de cinq ans. La *Russo-British Grain Export Co.* fut formée au mois d'octobre 1923. Signalons les extraits suivants s'y rattachant:

Le *Daily News*, 6 novembre 1923:

"Détails sur la *Russo-British Grain Export Company, Limited*, enregistrée le 1er novembre 1923. Capital nominal de £100,000 en actions de £1. La compagnie se compose de cinquante firmes britanniques et russes. Firmes russes: *State Grain Export Co.*, l'Union coopérative russe et l'Agence Arcos d'achats et de ventes en Angleterre. Firmes britanniques: La Société coopérative des grossistes, *Shipton, Anderson & Co.*, *A. E. Lawrence & Co.*, (courtiers en grain) et *Furness, Withy & Co.*, armateurs et agents maritimes."

*The Morning Post* du 7 avril 1924, publiait ce qui suit:

"La *Russo-British Grain Export Company* se compose de:

Firmes soviétiques:

- (1) Centrosouz.
- (2) Arcos.
- (3) Exportkhlíb.

Firmes britanniques :

- (1) *The British Society of Wholesale Buyers.*
- (2) *Shipton, Anderson & Co.*, courtiers.
- (3) *Furness, Withy & Co.*, firme maritime.

Le capital est fourni en parts égales. Une association active existe avec la *Lloyds Bank Ltd.*, qui dans un espace de temps très court a avancé sur le grain au delà de £500,000. ”

Le *Eastern Morning News*, Hull, le 7 avril 1924, publiait ce qui suit :

“On dit que pendant les deux derniers mois la *Russo-British Grain Export Co., Ltd.*, nolisait environ 10 navires par l'entremise de la *Furness, Withy & Co.*, pour le transport de grain provenant des ports soviétiques du sud. Les principaux acheteurs étaient : L'Allemagne, la Hollande, la France, la Belgique, la Grande-Bretagne, la Suède, la Norvège, le Danemark, l'Italie, le Proche Orient et la Finlande.”

A l'époque de ma visite, les meuniers d'Angleterre et d'Ecosse achetaient du blé russe. Ils l'achetaient aux termes du contrat de la *London Corn Trade Association* auquel on avait ajouté des clauses garantissant un traitement loyal quant au prix et à la qualité à l'acheteur et au vendeur.

#### *Mouture.*

Une grande partie de l'Association des meuniers anglais et irlandais possède une association de recherches chargée de conduire des investigations sur les problèmes de la mouture. Le gouvernement lui accorde une subvention financière; elle a fait l'acquisition d'une meunerie; elle a établi un laboratoire et elle a loué les services du professeur E. A. Fisher pour conduire les travaux de recherches. On admettra probablement dans cette association les boulangers dont les intérêts en ce qui concerne la farine, sont identiques à ceux des meuniers. Les meuniers britanniques s'intéressent beaucoup aux travaux d'amélioration du blé qui se pratiquent dans l'Hindoustan, l'Argentine, l'Australie et le Canada. Le blé de l'Inde s'améliore ainsi que celui de l'Argentine. Le problème de la rouille au Canada les intéresse beaucoup de même que les sécheresses de l'Australie.

L'hybridation des blés se pratique dans l'Inde sous la direction du professeur Howard. On a déjà obtenu des résultats encourageants. On produit du blé d'une plus haute teneur en gluten. On a fait l'essai de ces blés, au point de vue de la force dans les divers sols et sous des conditions variées dans diverses parties de l'Inde. On a expédié des échantillons aux meuniers anglais, afin de pouvoir profiter de leurs critiques et de leurs suggestions.

Les blés de l'Australie sont d'excellente qualité, grâce au magnifique travail de recherche de feu le professeur Farrar, qui est le créateur du blé australien connu sous le nom de “Fédération”, un blé blanc d'excellente qualité. Mais les blés de l'Australie ne sont pas aussi bons qu'ils pourraient l'être. Ils n'ont pas l'uniformité de force si importante pour les meuniers. L'Australie ne néglige aucun moyen d'encourager l'amélioration du blé, non seulement l'amélioration de la qualité mais aussi des méthodes de vente.

Le meunier britannique s'intéresse beaucoup à la récolte de blé de l'Argentine. L'Argentine fait concurrence au Canada. Le blé “Rosafe” de la région de Rosario et Santa Fe se compare favorablement en force avec les blés du Manitoba. On s'efforce d'améliorer la qualité du blé de l'Argentine ainsi que les méthodes de manutention. Présentement les meuniers brésiliens peuvent faire l'acquisition des meilleurs blés argentins, mais les meuniers anglais cherchent à se procurer une partie de ces meilleurs blés en offrant un prix plus élevé. L'Argentine augmente annuellement sa culture de blé et, partant, ses exportations. Depuis la guerre ses exportations ont augmenté de 59 p. 100 au delà de la moyenne des dix années qui ont précédé la guerre.

La situation est différente en Russie. Au cours des dix années qui précèdent la guerre, ce pays produisait environ 20 p. 100 de la production mondiale et exportait à peu près 27 p. 100 de sa récolte ailleurs qu'en Europe. Depuis la guerre ses exportations sont à peu près nulles. On a signalé qu'on s'efforçait sérieusement de systématiser la vente du blé de Russie et de nombreux témoignages attestent un désir de restorer la production et d'améliorer la qualité du blé russe. On anticipe que dans un avenir prochain le blé russe fera une forte concurrence aux blés du Manitoba sur le marché britannique. Présentement, les expéditions contiennent un mélange de seigle et d'autres grains ainsi que de paille, de terre et autres déchets (criblures) représentant parfois au delà de 10 p. 100 des expéditions livrées au meunier britannique. Le prix est déterminé conformément à la clause spéciale du contrat de Londres concernant les achats de grain russe. (Une copie de ce contrat est jointe au présent rapport sous l'étiquette Appendice "A"). A l'époque de ma visite, les meuniers britanniques faisaient l'épreuve des blés russes. Un rapport de laboratoire sur le blé russe établissant la comparaison avec les nos 1, 2 et 3 du nord est ci-annexé sous le titre Appendice "B".

On trouvera encore ci-joint un rapport de laboratoire portant sur différentes espèces de blé australien désigné comme Appendice "C".

#### *Qualités des blés canadiens Nord nos 1, 2 et 3.*

Chez les meuniers des vieux pays consultés sur cette question l'opinion générale est que pendant les dix ou douze dernières années la valeur des expéditions de blé canadien du nord nos 1 et 2 en Angleterre par voie des ports de l'Atlantique va diminuant. Les témoignages démontrent que la couleur est plus légère, que les amandes féculieuses sont plus nombreuses, que les enveloppes sont plus grossières, que le grain gelé ou endommagé par la maladie est plus commun, qu'il contient plus de matières étrangères, criblures; que la teneur en humidité est plus élevée. Les importateurs et les marchands n'ont pas adressé de plaintes excepté pour quelques chargements détériorés expédiés par voie de Philadelphie ou de Baltimore.

Afin de bien saisir le point de vue des meuniers j'ai examiné avec eux un certain nombre d'échantillons. J'ai aussi examiné des échantillons dans les bureaux des importateurs et chez les courtiers de Mark Lane. J'ai examiné des chargements sur les quais. En outre, je me fis communiquer par les meuniers les résultats des analyses de laboratoires dont nous avons utilisé une partie dans ce rapport. Invariablement le meunier séparait pour mon utilité les amandes de la description suivante: pies-féculieuses, gelées, non mûries, ratatinées, déformées et colorées. Sous le rapport des amandes gelées ou autrement attaquées, ils avaient certainement lieu de se plaindre. La Loi canadienne des grains stipule clairement que le blé nos 1 et 2 Nord doit être sain. Mais si les grains féculieux sont en plus grande proportion que dans le passé, l'échantillon sera de couleur plus légère et la force réduite.

Il convient de signaler, au sujet du blé produit dans la région du blé dur du printemps, qu'il s'est opéré plusieurs changements au cours des dernières quinze années. L'introduction du blé Marquis à maturité hâtive, comparé au blé rouge dit de Fife depuis 1911, assura la production du blé dans nombre de districts qui ne produisaient que du grain grossier auparavant et recula les frontières de la zone de blé beaucoup plus au nord. Ce fait explique la production d'une grande variété de grain. C'est, en outre, un fait notoire que divers sols ensemencés du même grain produisent un blé différent de la semence en apparence et en nature et différent suivant la localité. La teneur en protéine du blé Marquis peut être de 10 p. 100 dans un district alors que dans un autre elle peut être de 16 p. 100.

Le climat influe beaucoup sur la qualité du blé. La pluie, le soleil, la chaleur, le froid semblent jouer un rôle important dans la production du blé. Dans un district du Manitoba méridional on a produit pendant de nombreuses années un type particulier de blé, un blé petit, dur, rouge, vitreux, connu sous le nom de blé dur n° 1 du Manitoba. Dans une autre partie de la même province on récolte invariablement un blé tout différent provenant de la même semence, un gros grain, plus rugueux, de couleur plus foncée et plus ou moins tacheté. Ce que nous venons de dire du Manitoba s'applique également à l'Alberta et la Saskatchewan. Ce sont là des types extrêmes, mais il existe de nombreuses nuances amenées par des causes naturelles.

Notre blé ne manque pas d'ennemis. Notons les maladies de toutes espèces, les insectes, les vents chauds, la gelée, toutes choses qui altèrent l'apparence, la nature et la qualité du grain.

Le mélange du grain une fois qu'il est rendu à la tête des lacs ou avant d'y arriver se pratique en petit depuis de nombreuses années; il se pratique sur une plus grande échelle depuis 1920. Les témoignages entendus par notre commission démontrent que si souvent le grain des éleveurs particuliers est de qualité supérieure, il est généralement inférieur au grain des éleveurs publics. On permet maintenant à l'éleveur particulier d'emmagasiner son grain dans l'éleveur public avec l'autre grain. Il n'y a pas de doute que le mélange du grain comme on l'a pratiqué dans le passé, a contribué à réduire la qualité du grain expédié par les ports de l'Atlantique.

Le blé canadien dur du printemps expédié par voie de Vancouver provient presque exclusivement de la province de l'Alberta. En 1923, le sud de cette province produisit une récolte de belle qualité; les conditions sont favorables à la production d'un grain dur, rouge et plein. La production de ce district constituait la plus grande partie des expéditions de la route du Pacifique. Cela explique jusqu'à un certain point le fait que le meunier britannique offrait pour ce blé un prix plus élevé.

L'emploi d'une semence de pauvre qualité explique l'abaissement de la qualité des blés de printemps. L'admixtion de blés tendres produit un effet pernicieux. L'emploi d'une semence pure de blé Marquis ou d'autres variétés semblables tendrait à maintenir l'excellence de qualité requise par le meunier. Tous ceux qui s'occupent d'améliorer la production canadienne devraient encourager les cultivateurs à n'employer qu'une semence de bonne qualité.

Il ne faut pas oublier que le mode de classement en usage au Canada; tout excellent qu'il soit, ne saurait être parfait. Ce n'est pas une science exacte, et, par la nature même des choses, le résultat ne saurait être mathématiquement exact. Prenons, par exemple, le n° 1 Nord; il doit contenir 60 p. 100 de blé dur; le blé Marquis ou le blé rouge dit de Fife doit être sain, bien nettoyé et peser au moins 60 livres au boisseau mesuré. Il serait très difficile, j'oserais dire humainement impossible de produire du blé exactement conforme à la définition statutaire. Mais on n'a jamais dû vouloir en arriver à ce résultat.

Il peut arriver qu'un chargement de blé venant d'un district donné contienne 60 p. 100 de blé dur, rouge et le reste de blé féculéux de même variété ou de variété semblable. S'il est sain et bien nettoyé et si le poids spécifique est de 60 livres, on le classera comme n° 1 Nord. S'il arrivait que l'on déchargeât en même temps plusieurs wagons de blé de cette qualité dans un éleveur de tête de ligne, il n'y a pas de doute qu'une cargaison de ce blé impressionnerait défavorablement le meunier qui la recevrait. Cette éventualité est possible mais non probable. Toutefois, on comprend facilement que les meuniers reçoivent depuis quelques années des expéditions de blé contenant un plus fort pourcentage de blé décoloré que par le passé. Le blé canadien est habituellement de haute qualité et le meunier d'Angleterre peut difficilement comprendre pourquoi le blé canadien serait différent.



Que la couleur et la dureté du grain soit un facteur important dans la détermination du prix ressort du fait que les grands meuniers analysent les cargaisons arrivantes pour s'assurer de la quantité et de la qualité du gluten.

On m'a communiqué les données suivantes comme échantillon du travail effectué en ce sens:—

(a)

Grade	1924	De	Gluten		Chiffre indicateur.
			Humide	Sec	
N° 1 Nord.....	6 juin	New-York.	35.76	12.76	70 (au delà de la force moyenne)
N° 2 Nord.....	16 mai	"	36.51	13.04	71 (bonne force moyenne).
N° 3 Nord.....	4 juin	Montréal	32.48	11.60	52 (au-dessous de la "moyenne).
N° 3 Nord.....	4 juin	New-York	32.44	11.58	46.5 " "
N° 3 Nord.....	24 mai	Montréal	33.44	11.94	59
N° 3 Nord.....	29 mai	New-York	33.76	12.06	48 (qualité inférieure à la moyenne.)

Un autre acheteur de blé me communiqua le rapport suivant:—

(b)

LIVRÉ À LA MEUNERIE 13-15 NOV. 1923

	N° 1 Nord	N° 1 Nord	N° 2 Nord	N° 3 Nord	N 3 Nord
Protéine.....	11.97	11.34	11.57	10.00	10.00

J'obtins de l'une des grandes meuneries de l'ouest du Canada un rapport sur la teneur en protéine de 114 wagons de blé n° 1 Nord; la proportion variait de 10.8 à 16.5 p. 100.

Je demandai à M. Jas. Begg, de la *John Jackson & Company*, importateurs, si le blé n° 1 Nord, garanti contenir 14 p. 100 en protéine, se vendrait plus cher sur le marché de Galsgow. Il répondit: "Nous croyons que les meuniers offrirait davantage pour du blé garanti contenir plus de gluten que le blé ordinaire, pourvu que les frais d'étalonnage et de préservation de l'identité pendant le transport n'excéderaient pas le surplus de valeur de ce blé de haute teneur en gluten."

*Netteté.*

On expédie parfois des élévateurs de tête de ligne des lacs ou de Vancouver du blé canadien contenant des déchets. Cela provient de ce que la récolte contient beaucoup d'impuretés et qu'on ne peut suffire à nettoyer le blé assez vite pour ne pas retarder l'expédition aux ports de mers. Les impuretés paralysent le fonctionnement des machines. On ne devrait pas permettre l'expédition à l'étranger de grain contenant des déchets sur la foi du certificat canadien définitif. Un tel blé aurait moins de valeur pour l'acheteur et ce dernier en offrirait moins cher.

*Blé avarié.*

Le meunier étranger s'attend que le blé nos 1 et 2 Nord sera sain, non atteint par la gelée, la germination, etc. Les analyses qu'ils ont faites démontrent la présence dans ces classes de grains gelés. Un classement plus rigoureux soit à l'entrée soit à la sortie des élévateurs de tête de ligne fera disparaître cette lacune.

*Teneur en humidité des blés canadiens durs du printemps.*

Nous le signalons dans une autre partie du présent rapport, les meuniers se plaignent de l'augmentation du pourcentage d'humidité des blés canadiens expédiés par voie des ports de l'Atlantique.

Les chiffres suivants fournis par les meuniers indiquent la teneur en humidité des expéditions canadiennes:—

Meuniers de Glasgow—

	1923	Expéditions des ports de l'Atlantique		Moyenne
N° 1 Nord.....	Jan.	12.5	12.8	12.65
	Fév.	12.5	12.6	12.55
	Mars	12.8	13.1	12.95
N° 3 Nord.....		13.6	13.7	
N° 1 Nord.....		De Vancouver		
		12.2		

Pendant les mois de janvier à mars l'analyse donna: blés australiens 11.5 à 11.7 p. 100, le Karachi de l'Inde 10.7, 10.6 et 11 p. 100.

La *English Co-operative Wholesale Society* me communiqua les renseignements suivants sur la teneur en humidité naturelle des expéditions reçues entre 1914 et 1924:—

Date	Moyenne d'humidité	Date	Moyenne d'humidité
	%		%
Juillet 1914.....	12.6	Novembre 1922.....	14.0
Mars 1920.....	12.6	Août 1923.....	12.8
Juin 1920.....	12.8	Octobre 1923.....	11.8
Novembre 1920.....	13.4	Mai 1924.....	12.6
Juillet 1921.....	13.0	Juillet 1924.....	13.0
Octobre 1921.....	13.2		

J'ai relevé dans les rapports de laboratoire de la *Spillers' Industries, Ltd.*, les chiffres suivants indiquant la teneur en humidité des cargaisons livrées en Angleterre:—

Date	Classe	Humidité
		%
6 juin 1924.....	N° 1 Nord.....	12.70
17 juin 1924.....	N° 1 Nord.....	12.63
16 mai 1924.....	N° 2 Nord.....	12.89
12 juin 1924.....	N° 2 Nord.....	12.75
22 mai 1924.....	N° 3 Nord.....	13.87
24 mai 1924.....	N° 3 Nord.....	13.71
4 juin 1924.....	N° 3 Nord.....	13.18
4 juin 1924.....	N° 3 Nord.....	13.41
13 juin 1924.....	N° 3 Nord.....	13.83

Le gérant de la meunerie *Joseph Rank and Son*, de Birkenhead, m'informa que la teneur moyenne en humidité des expéditions de la récolte de 1923 étaient de:

N° 1 Nord, 12.45 p. 100.

N° 2 Nord, 13 à 13.25 p. 100.

N° 3 Nord, 14 à 14.5 p. 100.

C'est un fait notoire pour tous ceux qui sont familiers avec la production du blé que la teneur en humidité varie selon la saison, la localité, le sol, la maturité et l'expositions aux intempéries. Elle n'est pas la même dans tous les chargements et les cargaisons. C'est pour cette raison que les meuniers prélèvent et analysent des échantillons de chaque cargaison; ils veulent savoir jusqu'à quel point ils devront tenir compte de ce facteur important dans la détermination du prix qu'ils pourront offrir pour une classe particulière de blé. On a déclaré dans les témoignages que du bon blé sain propre à l'emmagasiner contient parfois 15 p. 100 d'humidité. Il y a quelques années les règlements prescrivaient une limite d'humidité de 12  $\frac{5}{8}$  p. 100. On a porté cette limite à 13.9 p. 100; cela peut expliquer l'augmentation de la teneur en humidité de notre blé vendu à l'étranger, si la prétention des meuniers britanniques est véridique.

On a suggéré:—

(1) De placer des échantillons de notre blé dans les bureaux des commissaires du commerce, notamment sur le continent, aussitôt que possible chaque année, afin que les commerçants puissent les examiner.

(2) Que le gouvernement canadien s'entende avec le gouvernement américain sur les moyens à prendre pour empêcher la détérioration par le mélange ou la substitution pendant le passage des grains canadiens par le territoire des Etats-Unis à destination étrangère. Les importateurs et les meuniers ont reçu plus ou moins fréquemment des expéditions manifestement inférieures à la classe désignée dans le certificat canadien définitif qui les accompagnent. En certains cas les expéditions contenaient une admixtion de blé tendre. Baltimore et Philadelphie sont les ports que l'on prend le plus souvent en défaut.

(3) Que la qualité du blé cultivé sur les fermes soit l'objet de la surveillance constante des institutions de recherches et du gouvernement afin que l'on puisse empêcher à sa source la détérioration du grain, soit par l'emploi de semence de pauvre qualité, de mélanges ou de variétés de blé tendre, etc.

(4) Que nos classes soient maintenues à un degré uniforme et de haute qualité pour l'avantage mutuel du producteur et du consommateur.

(5) Que les meuniers canadiens étudient la question des issues et s'assurent s'il ne serait pas possible de les expédier dans des sacs de 112 ou 224 livres chacun. Si la chose était possible, cela faciliterait la vente de la farine canadienne en Ecosse et dans les autres parties de la Grande-Bretagne.

Le tout respectueusement soumis.

W. J. RUTHERFORD,

*Commissaire.*

OTTAWA, janvier 1925.

## RÉSUMÉ

1. Le Royaume-Uni et la Hollande importent du Canada de grandes quantités de blé et autres grains. La plupart est expédiée sur la foi du certificat canadien définitif; on expédie de petites quantités sur échantillons et sur la foi de certificats américains.

2. Le mode canadien de manutention et d'exportation du grain est considéré par les importateurs, les banquiers et le commerce en général comme le meilleur du monde, le plus expéditif et le plus économique. Les meuniers désirent compensation quand les expéditions ne sont pas de qualité moyenne. Le mode de vente selon la qualité loyale moyenne en vigueur dans tous les pays excepté le Canada et les Etats-Unis ne vaut pas le mode canadien; il provoque trop de retards, trop de disputes, etc. En vertu de ce régime les meuniers sont compensés pour le manquant dans les sacs. Les meuniers s'opposent au certificat définitif de l'Australie.

3. Aux ports de débarquement la manutention des grains canadiens s'opère de façon à préserver l'identité des classes et le poids facturé; toutefois, on n'a pas formulé de plainte à ce sujet.

4. Le blé dur rouge du printemps de l'Ouest canadien sert à la mouture. Il est renommé pour sa haute teneur en protéine—en gluten—et sa teneur moyenne en humidité.

5. Le mode de panification varie selon les pays et les parties d'un même pays. En Ecosse la panification dure de 12 à 16 heures; en Angleterre et en Hollande, de 3 à 4 heures. Pour la panification à pâte longue en usage en Ecosse il faut une farine très forte, de haute qualité et contenant beaucoup de gluten; en Angleterre, où l'on a recours au mode de pâte courte, on exige plutôt la qualité du gluten que la force totale.

6. La farine canadienne fabriquée de blé canadien dur du printemps jouit d'une excellente réputation parmi les boulangers écossais. L'importation par la Grande-Bretagne ouvre un débouché au blé dur canadien.

7. Les blés canadiens n<sup>os</sup> 1 et 2 Nord possèdent une valeur intrinsèque propre, c'est-à-dire la force, la teneur en gluten. Cela leur ouvre le marché de la meunerie. Etant classés parmi les blés forts rouges ils font concurrence aux blés russes et de Duluth ainsi qu'aux blés durs rouges d'hiver. Le blé canadien dur du printemps ne saurait rivaliser avec le blé d'Australie (le blé blanc et tendre).

8. Les meuniers d'Angleterre possèdent un laboratoire et d'autres installations pour faire l'épreuve des blés et farines; ils sont en mesure de connaître la valeur intrinsèque des blés qu'ils achètent. En ce qui regarde les blés canadiens n<sup>os</sup> 1, 2 et 3 Nord les facteurs qui influent sur les prix sont la force, la teneur en humidité et le rendement en farine.

9. Le prix, qui dépend de la qualité, semble être surtout déterminé par la loi de l'offre et de la demande. Sur les marchés d'Angleterre il y a souvent fluctuation dans les prix, hauses et baisses soudaines, provoquées par des rapports trompeurs ou des erreurs de jugement, mais, dans l'ensemble, la loi générale agit. Les blés durs canadiens étaient à la baisse jusqu'au mois de juin, à cause de l'encombrement du marché; celui-ci ne pouvait tout absorber.

10. Liverpool, où les filières sont en usage, est une espèce de baromètre mondial qui annonce les prix du grain. On y recueille tous les renseignements possibles concernant les conditions de la récolte, les besoins et les approvisionnements. Naturellement, les prix qui y prévalent exercent une influence notable sur les cours du blé dans tous les pays exportateurs.

11. Classe par classe, les blés du Manitoba expédiés par voie de Vancouver sont supérieurs à ceux qu'on expédie par les ports de l'Atlantique, canadiens ou américains. Cela est vrai surtout pour les classes de 3 à 6. Les numéros 3 de Vancouver sont presque aussi bons que les numéros 2 de l'Atlantique, et les numéros 4 presque aussi bons que les numéros 3. Dans le commerce on désigne souvent les blés expédiés par voie de Vancouver par l'expression "blé de Vancouver". La différence de la qualité se voit par la couleur dorée et rouge du grain et par une plus petite teneur en humidité. La supériorité du grain passant par Vancouver est si prononcée que les meuniers donnent de 6d. à un schilling par quarter (8 boisseaux) de plus que pour le grain de même classe expédié par voie des ports de l'Atlantique, Montréal et tous les ports au sud.

12. Les meuniers et les importateurs britanniques se plaignent de ce que les blés canadiens se détériorent parfois, trop souvent, pendant leur passage aux Etats-Unis et, surtout, dans les ports de Philadelphie et Baltimore et qu'ils ne peuvent appuyer leurs réclamations sur le certificat canadien définitif à moins que fraude ne soit prouvée. Les meuniers en général sont d'avis:—

- (a) que le numéro 3 Nord est trop variable dans sa composition, amandes gelées, colorées et germées; dans le poids spécifique; que les expéditions

de cette classe ne sont pas uniformes pour la même année et que la variance d'une année à l'autre est trop prononcée;

- (b) que les numéros 1 et 2 Nord contiennent trop souvent du grain gelé, non mûri, avarié, cassé et féculoux; qu'ils contiennent trop de criblures;
- (c) qu'il s'est produit un abaissement graduel léger des blés du Manitoba expédiés par les ports de l'Atlantique depuis la guerre et que les cargaisons de ces classes de janvier à juin ou juillet sont inférieures à celles qui arrivent d'octobre à décembre, à cause du trop peu d'humidité et de la présence de grains non mûris, féculoux, avariés et d'une trop grande quantité de criblures et que, en conséquence, le rendement en farine est réduit ainsi que la force.

13. Le meunier britannique—même le petit meunier à la campagne, prépare son mélange. Il achète ses différents blés, les conditionne séparément, puis les mélange dans son compartiment d'approvisionnement. Un meunier peut être en train de moudre 75 p. 100 de blés canadiens, aujourd'hui, et dans peu de temps sa mouture ne consistera que de 40 p. 100 ou moins. Les prix et la qualité sont les facteurs déterminants. Le meunier britannique est excessivement habile. Il peut conditionner presque n'importe quelle sorte de blé s'il le traite isolément, mais il ne peut le faire si le blé est mélangé avec d'autres blés différents, e.g., il peut conditionner du blé entregelé ou du blé durum, s'il y a lieu, quand il les manutentionne séparément. Il ne peut conditionner convenablement des blés secs et gourds mélangés, durs et tendres, les blés à enveloppe épaisse et mince ou les blés sains et gelés.

14. Les meuniers des vieux pays conseillent au Canada de maintenir des idéals élevés et de les conserver aussi uniformes que possible au cours de la saison et des années; de retenir la confiance des nations consommatrices en donnant au certificat canadien un cachet de haute recommandation; "conservez votre blé à la hauteur de la réputation dont il jouit sur les prairies, celle d'être le meilleur blé dur rouge du printemps du monde". Le blé dur de Duluth possédait jadis cette réputation.

15. La *Scottish Co-operative Wholesale Society* a déjà songé à obtenir son blé directement des cultivateurs de la Saskatchewan, et avait établi à cette fin un petit système d'élévateurs et avait aussi entrepris l'exploitation d'une ferme de blé, mais elle a constaté qu'elle ne pouvait donner suite à cette entreprise. Les Spillers ont étudié la situation, et ont décidé d'ériger un très grand élévateur à Vancouver et de s'assurer d'une chaîne d'élévateurs régionaux qui serviraient de fournisseurs et leur permettraient d'obtenir le blé dur du Canada le plus directement possible des champs de blé.

16. Il y a des silos publics d'entreposage et des entrepôts de niveau, aux ports du Royaume-Uni, d'une capacité approximative de 34,000,000 de boisseaux, et de 1,550,000 boisseaux à Rotterdam. Ces entrepôts sont très peu utilisés. Les propriétaires ne touchent pas même l'intérêt sur leur placement. Le blé et les grains ne seront pas emmagasinés en entrepôt public dans les vieux pays à moins d'y être déposés par contrainte. L'entreposage retire le blé de son cours régulier, et il en coûte beaucoup trop pour faire cela.

#### ANNEXE "A"

#### CLAUSES CONDITIONNELLES RÉGISSANT LES ACHATS DE BLÉ RUSSE À DESTINATION DU ROYAUME-UNI

*Analyse faisant partie d'un contrat en date du 16 juin 1924.  
200 tonnes de blé russe à bord du navire Gileston.*

Tout pourcentage de seigle n'exécédant pas 12 p. 100 devra être considéré et payé comme du blé et tout excédent sur cette quantité sera accordé par le vendeur au prix du contrat.

Tout pourcentage d'orge et/ou de maïs et/ou avoine jusqu'à concurrence de 2 p. 100 sera accordé par le vendeur à la moitié du prix du contrat. Tout excédent sur cette quantité sera accordé par le vendeur au prix du contrat.

Tout pourcentage de grain et/ou de graines de semence autres que spécifiés ci-dessus jusqu'à concurrence de 1 p. 100 sera considéré et payé comme du blé. Tout excédent dépassant 1 p. 100 jusqu'à concurrence d'un autre 2 p. 100 sera accordé par le vendeur à la moitié du prix du contrat. Tout excédent dépassant 3 p. 100 sera accordé par le vendeur au prix du contrat. Tout pourcentage d'impuretés et autres matières étrangères jusqu'à concurrence de  $\frac{1}{2}$  p. 100 sera accordé par le vendeur au prix du contrat. Tout excédent au-dessus de  $\frac{1}{2}$  p. 100 sera accordé par le vendeur au double du prix du contrat.

Dans le cas où le grain serait vendu comme grain de bonne qualité moyenne, un échantillon moyen de l'expédition sera prélevé et cacheté conjointement au port de débarquement par les agents de l'expéditeur et les agents des détenteurs du connaissement ou de l'ordre de livraison de l'expéditeur, et envoyé à l'association pour des fins d'étalonnage. Les frais d'échantillonnage et d'expédition seront répartis également entre l'acheteur et le vendeur.

LONDON CORN TRADE ASSOCIATION  
CONTRAT DE GRAIN POUR LA MER NOIRE ET LE DANUBE

NAVIRE À VAPEUR À MOTEUR

1922

Emis le 1er août 1922

*Droits Exclusifs.*

*Lots  
Tale Quale*

LONDRES . . . . . 192..

Acheté de

Vendu à

en vertu des conditions imprimées et des règlements à l'endos de ce contrat.  
de

Qualité.

\*aux temps et lieu de l'expédition, à peu près conforme à l'échantillon cacheté marqué.  
en la possession de.

Le grain n'est pas garanti exempt de défauts le rendant impropre au commerce, qui ne seraient pas visibles sur examen raisonnable, nonobstant tout statut ou règle de loi à l'encontre.

Expédition.

L'expédition en bonne condition

de.

Connaissements.

disons.

Quantité.

unités, 5 p. 100 plus ou moins

Prix du

contrat.

comptant 1,016 kilos. ou égal à 2,240 livres anglaises

au prix de . . . . . moins . . . . . p. 100, disons . . . . .

Paiement de

fret à

destination.

pour . . . . . livres, expédié, y compris le fret et l'assurance à . . . . .

Le fret est payable au débarquement, moins les avances pour les déboursés ordinaires du navire au port d'embarquement.

Paiement, au comptant à Londres, en échange des documents d'expédition en dedans de sept jours après la réception de la facture, moins l'escompte pour le terme non expiré de trois mois de la date du connaissement ou des connaissements au taux de la banque le jour où la facture est reçue par l'acheteur, mais pas moins de 5 p. 100 par année. Si les documents d'expédition n'ont pas été présentés à l'époque de l'arrivée du navire au port de débarquement, le vendeur doit fournir des documents qui confèrent à l'acheteur le droit d'obtenir la livraison du grain et le paiement devra être fait en échange de ces documents, ce paiement devant être effectué sans préjudice aux droits de l'acheteur aux termes du contrat.

Polices.

Le vendeur devra donner toutes les polices d'assurance (pour la valeur originelle et la valeur accrue, s'il y en a) sur le lot, le tout dûment marqué, et pour pas moins de 2 p. 100 au-dessus du montant de la facture, y compris le 2 p. 100 ci-dessus, tout montant au-dessus du 2 p. 100 devant être pour le compte du vendeur, en cas de perte totale seulement, et si, le cas échéant, il est appelé à faire une réclamation contre les assureurs, il devra donner une lettre certifiant qu'il n'y a pas d'autres assurances affectées par lui ou par des détenteurs qui l'ont précédé. L'assurance aux conditions de Lloyd, qui com-

prendra la clause relative au risque de guerre de la London Corn Trade Association (ou la clause ou les clauses équivalentes à celle-là), et la clause F.P.A. de la London Corn Trade Association, devant être prise avec des assureurs et/ou des compagnies autorisées établies et indemnisant pour les pertes en Angleterre, en valeur or, pour la solvabilité desquels le vendeur ne devra pas être tenu responsable. Toute dépense pour couvrir le risque de guerre de la London Corn Trade Association dépassant une demie de un p. 100 sera au compte de l'acheteur.

Le navire devra effectuer le débardage d'après la coutume du port.

Débardage.

Il est entendu que les clauses relatives aux grèves de débardage dans les chartes-parties de la Mer Noire, d'Azoff et Danube de 1890 seront considérées comme faisant partie de ce contrat. (Voir l'endos.)

Tous frais de débardage réclamés par le navire en conformité avec la clause de débardage des chartes parties de la Mer Noire, d'Azoff et du Danube de 1890 devant être payés au *pro rata* par les consignataires selon les quantités respectives spécifiées dans les connaissements, telles dépenses devant être remboursées aux acheteurs par les vendeurs dans la facture finale; et tous les vendeurs et acheteurs liés par des contrats contenant cette clause seront supposés avoir contracté des ententes mutuelles entre eux à cet effet, et avoir convenu de soumettre à l'arbitrage toutes questions litigieuses qui pourraient surgir entre eux ou certains d'entre eux relativement au règlement *pro rata* susdit, de la manière prévue par ce contrat pour l'arbitrage sur les questions en litige.

Si un lot est vendu à Londres, le navire devant faire le débardage à l'un des docks ordinaires, advenant que le navire ne ferait pas le débardage tel quel, le vendeur sera tenu responsable à l'acheteur pour toutes les dépenses supplémentaires encourues en conséquence.

L'unité de la quantité aux termes de ce contrat doit être. . . . .

Unité  
*pro rata*.

Dans le cas où une portion de la quantité susmentionnée ferait partie d'une plus grosse quantité de sacs de la même marque, ou de qualité semblable, soit en sacs ou en masse, aucune séparation ou distinction ne sera nécessaire. Toutes les quantités mal assemblées, endommagées et les ramassis, ainsi que tout excédent ou manquant dans la quantité livrée, seront partagées et réparties au *pro rata* entre les différents consignataires achetant aux termes des contrats qui contiennent cette clause, et tout consignataire qui reçoit plus ou moins que sa part ou répartition *pro rata* fera un règlement pour cette quantité avec l'autre ou les autres, en espèces, au prix du marché le jour de l'arrivée du navire (tel prix devant être fixé par décision arbitrale, à moins d'une entente mutuelle contraire). Tous les vendeurs et acheteurs d'une partie de telle plus grosse quantité susmentionnée, aux termes des contrats contenant cette clause, seront supposés avoir contracté des engagements mutuels entre eux en ce sens, et d'avoir convenu de soumettre à l'arbitrage toutes questions et réclamations entre eux ou certains d'entre eux, relativement à tel partage ou règlement *pro rata*, tel que susmentionné, en conformité avec la règle d'arbitrage figurant à l'endos de ce contrat.

Les vendeurs et les acheteurs prêteront toute aide raisonnable pour déterminer le *pro rata*.

Tous les vendeurs seront tenus responsables pour le règlement du *pro rata* par leurs acheteurs respectifs, dans un délai raisonnable.

Si le vendeur et l'acheteur en conviennent mutuellement, le grain peut être pesé sur une balance à trémie de 2,000 livres ou plus, dans lequel cas la déduction permise pour la tolérance sera de 2 livres par 2,000 livres, nonobstant toute coutume du port à effet contraire.

Le pesage.

Le vendeur et l'acheteur auront le droit de reconnaissance quant au pesage et à la livraison.

Dans le cas où un accident maritime (le transbordement du grain au moyen d'une pompe excepté) causerait une déperdition dans le poids inscrit sur la facture, la quantité spécifiée dans la facture provisoire sera définitive quant à la mesure de capacité, mais le poids sera déterminé par le poids moyen de grain sain livré; mais quand l'expédition se fait au poids, la facture provisoire sera définitive, à moins, toutefois, que le manquant ne puisse être expliqué par la nature de l'accident et ne soit pas recouvrable des assureurs.

Manquant.

Tout manquant dans le poids marqué au connaissement sera payé par le vendeur et tout excédent de poids au connaissement sera payé par l'acheteur, au prix du contrat. La cargaison entière devra être pesée.

Tout grain atteint par avarie maritime ou endommagé autrement, sera considéré comme sain. Déduction sera faite de toute augmentation de poids imputable à l'eau.

Toute moyenne générale antérieurement à la date du contrat sera au compte du vendeur. L'acheteur, en pareil cas, devra faire remise au vendeur,

Moyenne.

sur réglage de la facture modifiée, des documents ordinaires requis par les dispatcheurs pour la préparation du rapport de la moyenne, et de faire remise au vendeur de la police ou des polices reçues de ce dernier, ainsi que toutes les polices subséquentes, le cas échéant, prises pour couvrir toute augmentation dans la valeur c. a. et f., et de donner une lettre attestant qu'il n'y a pas d'autres assurances à la connaissance de l'acheteur.

Courtage.

En cas de prohibition d'exportation, de blocus ou d'hostilités empêchant l'expédition, le présent contrat deviendra nul, en totalité ou en la partie non encore exécutée.

Le vendeur devra payer. . . . . courtage de. . . . . p. 100 sur le prix c. a. et f., contrat résilié ou non résilié.

L'acheteur et le vendeur conviennent, pour les fins de procédures, soit légales soit arbitrales, que ce contrat soit considéré comme ayant été effectué et exécuté en Angleterre, nonobstant toute correspondance se rapportant à l'offre, l'acceptation, l'endroit de paiement ou autrement, et les tribunaux d'Angleterre ou les arbitres nommés en Angleterre, selon le cas, auront, sauf pour les fins d'appliquer toute adjudication faite conformément à la clause d'arbitrage ci-jointe, juridiction exclusive sur tous les litiges qui peuvent surgir de ce contrat. Tels litiges seront réglés d'après la loi anglaise, quel que soit ou quel que puisse devenir le domicile, la résidence, ou l'endroit d'affaires des parties signataires de ce contrat. Toute partie adhérente à ce contrat, domiciliée ou faisant affaires ailleurs qu'en Angleterre ou au pays de Galles, sera considérée, pour des fins de poursuites judiciaires ou arbitrales, comme résidant ordinairement ou faisant affaires aux bureaux de la London Corn Trade Association, et si elle est en Ecosse, elle sera censée s'être remise, en matière de juridiction, aux tribunaux anglais, ou si elle est en Irlande elle sera censée s'être soumise à sa juridiction et être liée par la décision des tribunaux anglais. La signification de la poursuite contre telle partie en livrant le document aux bureaux de la London Corn Trade Association, et en expédiant par la poste une copie de telle poursuite à son adresse à l'étranger, ou en Ecosse ou en Irlande, sera censée être une bonne signification, nonobstant toute règle de loi ou d'équité à effet contraire.

Des variations dans la qualité ne donneront pas à l'acheteur le droit de refus, excepté sous l'adjudication des arbitres ou du comité d'appel, selon le cas. Tous litiges qui pourraient s'élever, de temps à autre, relativement à ce contrat, y compris toute question de droit se présentant dans les procédures, qu'elles surgissent entre les parties ici nommées ou entre l'une des parties ici nommées et le syndic autorisé de l'autre partie, seront soumises à l'arbitrage, conformément à la règle d'arbitrage figurant à l'endos, et cette stipulation pourrait s'appliquer comme règle à toute division de la haute cour de justice de Sa Majesté en Irlande, à la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, aux fins de mettre en vigueur une adjudication contre une partie résidant ou faisant affaires en Irlande. Ni l'acheteur, le vendeur, le syndic autorisé, ni aucune autre personne faisant une réclamation pour l'une ou l'autre, n'intentera aucune action contre l'autre de ces parties relativement à tout litige de cette nature avant que ce litige n'ait été réglé par les arbitres, ou par le comité d'appel, selon le cas, et il est explicitement convenu que la démarche faite pour obtenir une adjudication de l'un ou l'autre tribunal, selon le cas, sera une condition suspensive au droit de l'une ou l'autre des parties contractantes de poursuivre l'autre relativement à toute réclamation découlant de ce contrat. Tous les frais se rapportant à l'exposé et à l'argumentation de toute cause spéciale en vue d'obtenir l'opinion d'un tribunal sur toute question de droit qui pourrait s'élever au cours du renvoi, seront assumés et payés par la partie qui a exigé l'exposé, à moins qu'il en soit décidé autrement par l'adjudication qui sera faite lors du renvoi.

#### CLAUSE ROUMAINE CONCERNANT LA GRÈVE D'EMBARQUEMENT

L'arbitrage sera tenu à Londres.

1. Au cas où l'expédition de la cargaison ou du lot ou de toute partie d'icelui serait empêché en tout temps durant les derniers vingt-huit jours du délai garanti pour l'expédition, ou en tout temps au cours de la période garantie dans le contrat, si cette période est moindre que vingt-huit jours, pour cause d'émeute, grève, ou lock-out, au port ou aux ports d'embarquement, l'expéditeur aura alors droit, à la cessation de telle émeute, grève ou lock-out, à un délai pour l'expédition, de tels port ou ports, égal au temps qui restait pour faire l'expédition, aux termes du contrat antérieurement, à ladite déclaration de l'émeute, grève ou lock-out. En cas de non-exécution, en vertu des conditions ci-dessus, la date du défaut sera prorogé de la même manière.



2. L'expéditeur donnera avis par câblogramme, ayant soin de faire mention du ou des ports de mer dont il s'agit, pas plus tard que deux jours (les dimanches et congés exceptés), après le dernier jour du délai garanti pour l'expédition, de son intention de réclamer une prorogation pour l'expédition, et tel avis devra limiter les ports d'expédition, après l'expiration de la période du contrat, à ceux d'où une prorogation est réclamée. Ces avis seront approuvés en temps et lieu.

3. Le certificat officiel du comité exécutif spécial de l'Association des marchands et des exportateurs de céréales de la Roumanie, attestant l'existence et la durée de l'émeute, grève ou lock-out qui a causé le retard, sera annexé aux documents d'expédition.

4. Des avis de la déclaration et de la cessation de l'émeute, grève ou lock-out seront câblés, par le comité exécutif ci-dessus, à la London Corn Trade Association dans un délai de cinq jours à dater de chaque incident.

#### CONDITIONS ET RÈGLES

1. *Un avis d'appropriation* contenant le nom du navire, la date du connaissance ou des connaissances et la quantité approximative chargée devra être donné par l'expéditeur du grain, vendu aux termes du présent contrat, directement ou par l'entremise de sa maison ou représentant ou agent à Londres à son acheteur, dans un délai de dix jours à compter de la date portée au connaissance, et par chaque autre vendeur dans un délai de dix jours, ou en temps et lieu, s'il est reçu après ce délai. Et advenant le cas où l'avis de l'expéditeur serait retardé au delà des dix jours, par suite de toute cause de force majeure, cet avis sera donné dans le délai d'une journée d'affaires après l'arrivée des documents à Londres, et sera remis par chaque autre vendeur à son acheteur en temps et lieu sur réception. A la demande de l'acheteur, le vendeur donnera une copie des détails contenus dans l'avis d'appropriation reçu de son vendeur, et l'acheteur donnera, sur demande, un récépissé par écrit de l'avis d'appropriation à l'acheteur. Un avis valide d'appropriation ne sera pas sujet à retrait une fois donné. Une facture provisoire, basée sur le poids porté au connaissance contenant le nom du navire et la date du ou des connaissances devra être envoyée par la maison ou le représentant de l'expéditeur à Londres à son acheteur dans un délai de deux jours d'affaires à compter de la réception de l'avis, lui notifiant l'arrivée des documents à Londres, et par les autres acheteurs à leurs acheteurs respectifs, en temps et lieu, après réception. Un avis ou une remise au courtier ou à l'agent sera considéré comme un avis ou une remise aux termes du présent contrat. Toute appropriation ou facture reçue après cinq heures de l'après-midi, ou après midi et demi les samedis, sera considérée avoir été reçue durant la journée d'affaires suivantes. Si les documents d'expédition n'ont pas été visés au moment de l'arrivée du navire au port de débarquement, les frais de débarquement, le cas échéant, seront à la charge du vendeur, et seront déduits dans la facture finale, à moins que le vendeur n'ait refusé d'effectuer le paiement sur présentation des documents mentionnés dans la clause du contrat se rapportant au paiement.

Appropriation.

2. *Clause d'expédition.*—Dans le cas où le grain arriverait en mauvais état on devra tenir compte de la période de l'année durant laquelle l'expédition a été faite.

2a. *Toute commission sur le fret* sera pour le bénéfice du vendeur, mais tout escompte sur le paiement comptant du fret sera au crédit de l'acheteur.

Clause d'expédition.

3. *Le connaissance* sera regardé comme une preuve de l'expédition, à défaut de preuve contraire. Chaque expédition appropriée pour l'exécution totale ou partielle du présent contrat sera considérée comme un contrat distinct, mais chaque connaissance ne sera pas considéré comme une expédition distincte, excepté quant à la date à laquelle elle peut être appropriée. Dans le cas où plus d'une expédition serait faite, chaque expédition sera considérée comme un contrat distinct, mais l'écart de la qualité moyenne ne sera pas affectée en conséquence.

Preuve de l'expédition.

4. *Avis de retrait des documents* sera donné par l'acheteur au vendeur avant onze heures et demie le jour du paiement, les journées non ouvrables étant exclues, à l'exception des samedis, alors que l'heure sera quatre heures de l'après-midi la journée d'affaires antérieure à la date du paiement. Les journées non ouvrables.—Les dimanches, le vendredi saint, le lundi de Pâques, le lundi de la Pentecôte, le premier lundi du mois d'août, le jour de Noël, et le jour de l'An, et tous les autres jours proclamés congés de banque ou congés généraux.

Retrait des documents.

## Règlements.

5. *Règlements.*—Après que les documents ont été approuvés, le premier vendeur et le dernier acheteur peuvent régler toutes réclamations ensemble, dans lequel cas les factures provisoires intermédiaires seront reconnues finales. Lorsque le règlement de la facture finale n'est fait qu'après l'expiration de la date précise fixée pour le paiement, l'intérêt sur le montant dû sera ajouté de la date précise au jour du paiement, au taux de la banque, mais à tous le moins cinq p. 100 par année.

## L'échantillonage.

6. *L'échantillonage.*—Les échantillons prélevés au moment du débarquement seront les seuls échantillons utilisés pour les fins d'arbitrage.

## Défaut.

7. *Défaut.*—(a) Si le vendeur manque à ses obligations, dans l'expédition ou l'avis d'expédition, le contrat deviendra caduc par le renvoi de la facture pour les marchandises achetées à tel prix, que le prix soit plus élevé ou plus bas que le prix du contrat que la London Corn Trade Association ou des personnes désignées par elle de temps en temps fixera, tel prix devant être accepté comme final et obligatoire par toutes les parties. L'Association déclarera le prix de fermeture si elle en est priée par l'une ou l'autre partie, et le règlement sera fait en conformité avec et sur la base de tel prix par un paiement comptant net, au plus tard trente jours après cette date.

(b) Si l'acheteur fait défaut dans l'exécution du contrat, le vendeur aura l'option, après avoir donné avis par lettre ou télégramme (sans préjudice à aucun autre droit qu'il peut avoir), de revendre le grain aux frais des acheteurs qui compenseront pour la perte, le cas échéant, occasionnée par telle revente sur demande.

(c) Si l'une ou l'autre partie suspend ses paiements ou fait faillite ou devient insolvable, ou commet tout acte de faillite ou (étant une compagnie), est mise en état de liquidation, volontairement ou non, excepté pour des fins de réorganisation, ou devient aliénée ou perd la raison, ou meurt sans laisser d'exécuteurs ou d'autres personnes consentantes et capables d'assumer la responsabilité incombant à cette partie, elle sera censée être en défaut, et le contrat sera clos immédiatement, soit au prix du marché du jour, à être fixé par la London Corn Trade Association, tel que prévu ci-dessus, ou à l'option de l'autre partie, à un prix qui sera établi par le rachat ou la revente selon le cas, avant l'expiration de la journée d'affaires suivante, après que la cause du défaut sera connue de l'autre partie, et toute différence entre les prix du contrat et de vente sera à la charge de la partie en défaut.

## Réclamations pour arbitrage.

8. Toutes réclamations pour *l'arbitrage*, excepté pour la qualité et/ou la condition, seront faites, et la partie réclamant nommera et avisera son arbitre au plus tard douze mois après l'expiration du temps spécifique au contrat pour l'expédition, ou au plus tard six mois après le congé final du navire quelle que soit la période qui expire la dernière, mais lorsque l'acheteur réclame l'arbitrage pour la qualité et/ou la condition des échantillons antérieurement prélevés et cachetés, s'il est le dernier acheteur, il doit nommer son arbitre et donner avis de telle nomination à son vendeur au plus tard sept jours courants après le congé final de l'expédition, mais s'il est un acheteur intermédiaire il fera cette nomination en temps et lieu après avoir reçu un avis de son acheteur. Si la réclamation se rapporte à la condition, le vendeur, s'il est l'expéditeur, nommera et avisera son arbitre, dans les trois jours d'affaires qui suivront la réception de la nomination de l'acheteur; et si c'est un acheteur intermédiaire, alors il agira en temps et lieu après réception de la nomination de la part de son vendeur. Si l'arbitrage est retardé par l'une ou l'autre partie sans cause raisonnable, les arbitres tiendront compte de ce retard en faisant leur adjudication.

## La règle de finalité.

9. *Règle de finalité.*—L'arbitrage ayant été réclamé sur la qualité, conformément aux termes du présent contrat, les parties faisant la réclamation doivent y recourir dans les vingt-huit jours qui suivront le congé final, quand le grain est vendu d'après l'échantillon, ou, quand le grain a été vendu comme grain de qualité loyale, dans les vingt-huit jours qui suivront la publication dans les Trade Lists du fait que le grain est ou ne sera pas conforme à l'étalon. A l'expiration de ces délais, les réclamations touchant la qualité seront nulles, à moins que les arbitres ne soient d'avis que le retard est justifiable.

## "Environ".

10. Le mot *environ*, quand il est appliqué à la qualité, au temps et à l'endroit de l'expédition signifiera l'équivalent de une demie de un p. 100 sur le prix du contrat.

## Clause de déduction pour l'arbitrage.

11. Si, de l'avis des arbitres ou du comité d'appel, la différence entre la livraison et l'étalon (après avoir tenu compte de la bonification, le cas échéant, pour manquant de poids spécifique) ne s'élève pas à  $\frac{1}{2}$  p. 100 sur le prix du

contrat, aucune marge pour la qualité ne sera accordée, autrement la pleine marge pour la différence dans la qualité sera adjugée.

12. *L'arbitrage*.—Toutes contestations découlant du présent contrat seront soumises de temps en temps à deux arbitres, l'un devant être nommé par chaque partie en cause, les deux arbitres ayant le pouvoir d'en nommer un troisième. Dans le cas où l'une des parties nommerait un arbitre et l'autre partie refuserait d'agir de même, ou pendant sept jours (trois jours d'affaires, s'il s'agit d'une réclamation quant à la condition du grain), après l'avis de la nomination négligeait de nommer et d'aviser son arbitre, ou si un ou plus des arbitres venaient à mourir, refusaient d'agir, ou devenaient invalides, et la personne ou les personnes dont la ou les nominations relevaient en premier lieu négligeaient de nommer et d'aviser un substitut dans les trois jours qui suivront l'avis de décès, de refus ou d'incapacité, ou advenant que les arbitres ou deux d'entre eux ne feraient pas d'adjudication dans les vingt-huit jours (sept jours, s'il s'agit d'une réclamation sur la condition), qui suivront la nomination du dernier arbitre nommé, alors à la demande de l'une ou l'autre des parties en cause, et pourvu que le demandeur verse, au secrétaire de l'Association, la somme de trois livres et trois shillings, le sujet de la contestation sera soumis à deux arbitres, qui devront être nommés par le comité exécutif de la London Corn Trade Association, ces deux arbitres ayant les pouvoirs d'en nommer un troisième. Dans le cas où les arbitres mentionnés en dernier lieu n'auront pas dans les soixante jours (sept jours s'il s'agit d'une réclamation sur la condition) qui suivront leur nomination, fait une adjudication ou nommé un troisième arbitre, ou advenant que l'un ou l'autre des arbitres nommés par les parties refuserait, ou pendant trois jours après avoir été avisé par l'autre s'abstiendrait d'approuver la nomination d'un troisième arbitre, alors (et dans ce dernier cas mentionné, pourvu que la partie exigeant la nomination verse au secrétaire de l'Association la somme de trois livres et trois shillings) ledit comité exécutif devra nommer un troisième arbitre, et, dans le cas du décès, du refus ou de l'incapacité de tout arbitre, nommé par le comité exécutif, le comité substituera de temps en temps un nouvel arbitre à l'arbitre qui mourra, refusera d'agir ou deviendra invalide.

Arbitrage.

Les arbitres nommés seront, dans tous les cas, à l'époque de la nomination, des intéressés engagés dans le commerce des grains, à titre de marchands, meuniers, commissionnaires, ou courtiers, ou directeurs d'une compagnie ainsi occupée, et ils devront être aussi membres ou associés d'une firme ou directeurs d'une compagnie qui est membre de la London Corn Exchange, de la Baltique, ou de la London Corn Trade Association, et domicilié dans le Royaume-Uni.

Aucune adjudication ne sera disputée ou invalidée du fait que l'un des arbitres ne possède pas les qualifications précitées, à moins qu'on ait objecté à sa présence avant que l'adjudication ne fût faite.

Toute adjudication sera inscrite sur une formule officielle fournie par l'Association, à un prix qu'elle fixera, et l'adjudication écrite sur une formule officielle, par l'un quelconque des deux arbitres, (sujette seulement au droit d'appel ci-mentionné), sera concluante et irrévocable pour toutes les parties en cause, tant pour la question en litige que pour tous les déboursés relatifs au renvoi et à l'adjudication. Les arbitres peuvent en tout temps, s'ils sont d'avis que les circonstances l'exigent, faire une adjudication partielle, et réserver toutes autres questions du renvoi pour une adjudication ou des adjudications ultérieures.

Dans le cas où l'une ou l'autre partie serait mécontente de l'adjudication, elle aura un droit de recours auprès du comité d'appel constitué à cette fin, conformément aux règles et règlements de la London Corn Trade Association en vigueur à la date du contrat, sous la réserve de l'observance des conditions suivantes, savoir :

- (a) Qu'on ait soumis l'adjudication de laquelle on se propose d'en appeler.
- (b) Qu'on ait donné appel au secrétaire de l'Association dans les sept jours courants qui suivront la date de l'adjudication, ou si l'adjudication a été faite par des arbitres nommés par le comité exécutif, tel que prévu ait été faite telle qu'envoyée par le secrétaire de l'Association. (Si en dedans de sept jours courants de la date de l'avis, que l'adjudication la partie qui désire interjeter appel n'est pas domiciliée dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, la période au cours de laquelle tel avis devra être donné sera prolongée de sept jours au delà des périodes sus-mentionnées.)

(c) Qu'en donnant avis d'appel on ait versé au secrétaire de l'Association, la somme suivante :

(1) 25 livres 5 schillings pour les membres de l'Association.

(2) 31 livres 10 schillings pour les parties qui ne sont pas membres de l'Association.

Si l'appel se rapporte à d'autres questions que la qualité, même si la qualité est comprise, l'appelant payera aussi à l'Association tels frais et dépenses relativement à l'audition de l'appel et à l'adjudication que le comité d'appel nommé fixera à sa discrétion en faisant l'adjudication.

Le comité d'appel confirmera l'adjudication contre laquelle appel a été interjeté, et les frais d'appel suivront l'adjudication, à moins que quatre membres du comité en décident autrement. L'adjudication du comité, qu'elle confirme ou modifie l'adjudication originelle, sera signée par le président du comité dont la signature comme président sera concluante, et sera finale dans tous les cas.

Aucun appel ne sera permis, à moins que l'adjudication ne soit inscrite sur une formule officielle, et il n'y aura pas d'appels contre des adjudications sur l'état du grain lorsqu'il est vendu d'après les conditions dites conditions régissant le seigle.

Toute personne intéressée à la question en litige n'aura pas qualité d'agir comme arbitre, ou de faire partie du comité, ou de voter lors de la nomination d'un arbitre par le comité exécutif, ou à l'élection par le comité d'appel. Toutefois, à moins qu'une objection ne soit soulevée au commencement de ou antérieurement à l'audition du renvoi ou de l'appel, selon le cas, aucune adjudication des arbitres ou du comité d'appel ne sera disputée ou invalidée pour aucune de ces raisons.

Les avis sous le régime de cette règle seront donnés par écrit, et seront envoyés par la poste ou laissés à l'endroit où la personne, firme ou compagnie à laquelle ils sont adressés fait affaires ou (en raison des dispositions du contrat), est censé faire affaires, et seront considérés comme ayant été reçus que vingt-quatre heures, au plus tard, après avoir été ainsi envoyés ou déposés.

*N. B.—Les clauses des grèves de débarquement dans les chartes-parties de la mer Noire, d'Azof et du Danube de 1890, sont les suivantes:*

Si la cargaison ne peut être débardée en raison d'une grève ou lock-out d'une classe quelconque d'ouvriers indispensables au débardement de la cargaison, les jours accordés pour le débardement ne compteront pas pendant la durée de telle grève ou lock-out. Une grève des employés du consignataire ne le libérera pas des frais de surestaries pour lesquels il peut être tenu responsable, aux termes de cette charte, si, en faisant diligence raisonnablement il avait pu obtenir d'autre main-d'œuvre convenable, et dans le cas de tout retard résultant des causes sus-mentionnées aucune réclamation pour dommages ne devra être faite par les consignataires de la cargaison, les propriétaires du navire ou par aucune autre partie, aux termes de cette charte.

## ANNEXE "B"

## RAPPORTS DE LABORATOIRES SUR LES BLÉS DE LA RUSSIE

Les échantillons ont été analysés et comparés avec les blés Nord nos 1, 2, 3. Les échantillons ont été marqués comme suit:—

- (a) N° 181, ss. Finchley.
- (b) N° 180, ss. Dromore.
- (c) Blé Nicolaëff Red Lima type n° 1.
- (d) N° 1 sibérien.
- (e) N° 2 sibérien.

Les échantillons sales a, b, et c, et le blé propre ont été analysés après l'enlèvement des impuretés. Les échantillons ont été numérotés comme suit pour fins de distinction:—

- 1—N° 181, ss. Finchley, blé impur.
- 2—N° 181, ss. Finchley, blé nettoyé.
- 3—N° 180, ss. Dromore, blé impur.
- 4—N° 180, ss. Dromore, blé nettoyé.
- 5—Type N° 1 Nicolaëff Red Lima, blé impur.
- 6—Type N° 1 Nicolaëff Red Lima, blé nettoyé.
- 7—N° 1 sibérien.
- 8—N° 2 sibérien.
- 9—N° 1 du Nord manitobain.
- 10—N° 2 du Nord manitobain.
- 11—N° 3 du Nord manitobain.

*Apparence générale.*—Les impuretés dans l'échantillon N° 1 se composaient surtout de seigle avec quelques grains niellés et charbonnés et de pierres. La quantité des impuretés fut estimée à 8.5 p. 100. L'apparence générale et la grosseur du blé propre furent trouvées meilleures que celles du blé du Nord, le grain étant long et fourni, tandis que le grain du blé du Nord était court et recouvert d'une enveloppe plus claire ou d'apparence vitreuse.

N° 3.—La quantité d'impuretés dans l'échantillon N° 3 fut estimée à 10 p. 100 et se composait surtout de seigle avec un peu de butarde et de grains étrangers. La quantité de poussière fut plus élevée que dans le blé N° 1, mais on ne pouvait l'évaluer. L'apparence générale du blé était semblable à celle du N° 1.

N° 5.—La quantité d'impuretés dans l'échantillon N° 5 fut établie à 8.7 p. 100 et se composait surtout de seigle. On a constaté que le blé nettoyé était de meilleure qualité que les échantillons soit du N° 1 ou du N° 3, le grain étant plus gros et les grains opaques moins nombreux.

N° 7.—On a constaté que le blé était à peu près exempt d'impuretés, et les grains étaient de grosseur moyenne.

N° 8.—On a constaté que le blé était à peu près exempt d'impuretés, mais la qualité n'était pas aussi bonne que celle de l'échantillon N° 7.

En général, le N° 5 est le meilleur quant à la qualité si l'on excepte les impuretés. Le N° 7 et le N° 8 suivent. Puis viennent les Nos 3 et 1.

L'analyse des échantillons a indiqué ce qui suit:—

—	Humidité	Huile	Cendre	Protéines	Ext. Sol.	Fibre	Amidon
N° 1.....	12-31	1-44	1-72	11-45	3-88	1-2	71-88
N° 2.....	12-26	1-44	1-54	11-74	3-20	1-5	71-49
N° 3.....	12-72	1-52	1-62	12-08	3-66	1-5	70-56
N° 4.....	12-93	1-38	1-52	11-74	4-80	1-4	71-03
N° 5.....	13-55	1-50	1-59	12-95	4-16	1-7	68-71
N° 6.....	13-72	1-10	1-66	12-82	3-84	1-3	69-40
N° 7.....	13-31	1-48	1-66	12-59	4-00	1-5	69-46
N° 8.....	13-83	1-61	1-74	13-62	4-00	1-6	67-60
N° 9.....	12-20	1-78	1-46	11-38	3-80	1-4	71-48
N° 10.....	12-17	1-84	1-60	10-43	3-40	1-4	62-56
N° 11.....	12-36	1-72	1-70	10-20	3-72	1-7	72-68

D'après les résultats précités, la valeur de protéine dans tous les échantillons de blé russe était plus élevée que dans le N° 1 du Nord, ce qui indique beaucoup de force. Les échantillons semblent être sains, un état révélé par le peu d'extrait soluble et la teneur en humidité. Il y a une moindre proportion d'huiles dans les échantillons russes que dans celui du Nord. La cendre et les matières fibreuses ne dépassent pas la moyenne, tandis

que l'amidon est variable. Toutefois, il y a un point que nous pourrions mentionner. Les protéines qui se trouvent dans le seigle contiennent de l'enzyme qui a le pouvoir de dissoudre la protéine en des substances plus simples, à savoir, des acides-amines. Ceci aurait une tendance à rendre le gluten plus mou à moins que le seigle puisse être enlevé.

*Sommaire.*—Nous en concluons donc que les blés russes sont aussi bons que les blés du Nord, mais il y a une objection et elle se rapporte à la quantité d'impuretés qu'ils contiennent.

Le 6 juin 1924.

### ANNEXE "C"

#### RAPPORT DES LABORATOIRES—ANALYSE DES DIFFÉRENTES ESPÈCES DE BLÉS AUSTRALIENS

Les échantillons de blé varient quant à la couleur du blanc opaque à des grains clairs très durs ressemblant à ceux du blé du Nord.

L'échantillon n° 1 comprenait une variété de blé blanc opaque, de très bonne qualité et sain.

L'échantillon n° 2 comprenait des grains plutôt très durs, de forme allongée et pas si remplie que l'échantillon n° 1.

L'échantillon n° 3 variait entre le n° 1 et le n° 2, mais contenait des grains plus petits et de qualité inférieure.

L'échantillon n° 4 contenait des grains couleur blanche et opaque, petits, ratatinés et décolorés.

L'échantillon n° 5 comprenait des grains beaucoup plus blancs que ne le sont ceux du n° 1 ou du n° 4, tous grains de bonne grosseur et de qualité moyenne.

L'échantillon n° 6 contenait des grains ressemblant au n° 3 quant à la couleur, opaques et de bonne qualité.

L'analyse des échantillons sus-mentionnés a donné les résultats suivants:—

	N° 1	N° 2	N° 3	N° 4	N° 5	N° 6
Humidité.....	11.19	11.19	11.19	11.19	11.19	11.19
Huile.....	1.38	1.45	1.24	1.19	1.35	1.51
Cendre.....	1.20	1.26	1.18	1.28	1.24	1.26
Extrait soluble.....	3.75	3.36	3.36	3.64	4.16	4.95
Fibres.....	5.7	6.3	5.6	7.2	6.5	6.5
Protéine.....	10.08	11.40	13.56	12.56	13.11	9.12
Amidon.....	70.45	68.40	67.23	66.53	64.61	70.52
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Il paraîtrait, d'après l'analyse précitée, que les échantillons variés provenaient de différentes espèces. La différence la plus marquée semble exister dans l'extrait soluble, les protéines et les fibres, la teneur en protéine étant excessivement élevée dans quelques cas.

Glasgow, juin 1923.

#### LISTE PARTIELLE DES PERSONNES INTERVIEWÉES

##### EDIMBOURG

M. Wm Smith, directeur meunier, *Scottish Co-operative*.

M. McLeod, directeur, *Scottish Co-operative*.

##### GLASGOW

Le major Johnston, commissaire du commerce canadien pour l'Ecosse et l'Ulster.

M. John Martin, secrétaire de la *Glasgow Corn Trade Association*.

M. Law, importateur de farine.

M. Wm Rutherford, importateur de farine.

M. Billsman, boulanger.

- M. Wm Clark Reid, importateur de farine.
- M. Isaac Scott, de la *Craig Hill Milling Company*.
- M. Matthew White, fils, de la *John White & Sons Milling Company*.
- M. Wm Primrose, de la *Wm. Primrose & Company*, importateurs de grains.
- M. Jas Begg, de la *John Jackson & Company*, importateurs de grains.
- M. Wm McDonald, de *McKinnon & McDonald*, importateurs de grains.
- M. Jas McKim, de I. & R. Snodgrass, la plus ancienne firme meunière à Glasgow.
- M. Frederick Pool, de la *Riverside Milling Company*.
- M. Aikin, importateur de grain et de farine.
- M. Archie Campbell, administrateur du trafic, *Clyde Navigation Association*.
- M. David Jones, gérant d'élevateur.

## LIVERPOOL

- M. Urquhart, secrétaire de la *Liverpool Corn Trade Association*.
- M. Wm Love( de Charlton K. Bagshaw, vice-président de la *Liverpool Corn Trade Association*, importateur de grain.
- M. Richard A. Love, de la *Shipton, Anderson & Company*, importateurs de grains.
- M. A. B. Earl, de la *Earl, Clayton & Stoddart*, importateurs de grains.
- M. Norman Vernon, directeur-gérant de la *Spillers' Industries*.
- M. Alfred H. Holtby, expert-acheteur de blé pour la *English Co-operative*.
- M. John Westgate, acheteur de blé pour la *Jos. Appleby Company*, meuniers.
- M. R. C. Winter, gérant de la *Liverpool Grain Storage & Transit Company*.
- M. J. W. Charlton, de la *Charlton & Bagshaw*, importateurs de grains.
- M. John Proctor, meunier et marchand de blé.
- M. E. Rice, gérant pour *J. Rank & Son, Ltd.*
- M. Geo. Broomhall, rédacteur de la *Liverpool Corn Trade News*.

## LEICESTER

- M. Lindley Walker, exportateur de blé australien, Sydney, Australie, intéressé dans les associations australiennes.

## LONDON

- L'hon. P. C. Larkin, le haut commissaire canadien à Londres.
- M. Harrison Watson, commissaire en chef du commerce canadien dans le Royaume-Uni.
- M. W. A. Wilson, représentant des produits agricoles pour le Canada.
- Sir Herbert D. Robson, de la *Ross D. Smyth & Company*, importateurs de grains.
- Sir Arthur Holmes, de la *Shipton, Anderson & Company*, président de la commission royale sur les approvisionnements de blé.
- M. Webb, importateur.
- M. K. B. Stoddart, de la *Earl, Clayton & Stoddart*, importateurs.
- Sir Geo. Saltmarsh, ancien membre des *Port of London Authority, 1908-1923*, membre et vice-président de la commission royale sur les approvisionnements de blé, 1916-1920.
- M. B. E. Spicer, membre de la *Associated Flour Millers' Association*.
- M. Plunkett, expert agricole pour l'Australie, *Australia House*.
- M. G. H. Mills, directeur-gérant, *Yorkshire Farmers, Ltd., York*.
- M. J. H. Green, gérant de la *Co-operative Mill, Silverston*.
- M. J. T. Thompson, de *Hovis, Ltd.*
- M. J. G. Treharne, directeur en charge des achats de blé, industries *Spillers*.
- M. W. A. Vernon, directeur, expert meunier, industries *Spillers*.
- M. H. Wallace, Vernon, gérant, *The Millennium Mill*.

Le col. Stevens, représentant les successions *Trafford Park*, Manchester.

M. Webster, représentant des successions *Trafford Park*, à Londres.

M. Petrie Nichols, acheteur de blé pour les industries Spillers.

M. Allen }  
M. Allen } directeurs, industries Spillers.

#### ROTTERDAM

M. Frederick H. Palmer, commissaire canadien du commerce, Rotterdam.

M. J. C. Smolt, gérant général et directeur, compagnie d'élevateur à grain.

M. C. A. J. von Stock, président de la *von Stock Grain Commission Company*.

M. P. Speerenburg, directeur général de la *von Stock Grain Commission Company*.

M. W. Verbeek, gérant du département du blé, *von Stork Grain Commission Company*.

M. A. de Koster, de la *de Koster Flour Milling Company*, Leiden.

M. H. L. Ravensway, minotier, Rotterdam.

(Copie)

#### COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LES GRAINS

QUÉBEC, 28 juin 1924.

L'hon. W. F. A. TURGEON,  
Président,  
Prince-Albert.

#### TRANSPORT

CHER MONSIEUR:

Lors de la dernière réunion de la Commission Royale d'Enquête sur les Grains tenue à Winnipeg, le 29 avril 1924, de concert avec les deux autres membres de la Commission—le Doyen Rutherford et le Professeur McGibbon—vous m'avez fait l'honneur de me demander de vous exposer mes vues sur le transport dans un mémoire, afin qu'il soit annexé au rapport de la Commission.

La masse des témoignages que nous avons entendus à tous les centres importants échelonnés de Prince-Rupert à Halifax et de Vancouver à New-York, sur cette question comme sur toutes celles qui se rapportent à notre enquête sur le grain et son transport, depuis le 20 juin 1923, nous a tous familiarisé avec la question du transport, et je crains que vous n'attachiez trop d'importance à mon expérience de 25 années dans l'exploitation ferroviaire, dont plusieurs furent consacrées au transport du grain d'exportation de Parry Sound à Québec. Néanmoins je m'efforcerai de me rendre à vos désirs le mieux possible.

Il est évident que le transport du grain du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta sur les marchés du monde, par la route la plus économique, constitue l'une des questions les plus importantes dont il faut tenir compte si l'on veut faire un succès de la production du grain dans les provinces des Prairies.

La position de ces trois provinces, situées au centre d'un grand continent et à de grandes distances de l'océan que leur grain doit franchir, est sans parallèle dans le monde. Il y a à peine quarante ans, cette région était inhabitée. Aujourd'hui, moins de deux millions d'habitants sont éparpillés sur une superficie de 750,000 milles carrés de terre arable, et cette région est plus vaste que les superficies réunies de la France, de l'Allemagne, de l'Italie et de la Grande-Bretagne, pays d'Europe qui nourrissent une population de plus de 185,000,000 d'âmes.



Les cultivateurs de ces trois provinces ont produit environ 450,000,000 boisseaux de blé en 1923 et 455,000,000 boisseaux d'autres grains. La consommation locale de grain est faible, vu que la population urbaine et manufacturière de ces provinces est limitée, et comme l'imposition d'un droit de 30 cents le boisseau sur le blé par le gouvernement des États-Unis, porté subséquemment à 42 cents, a eu pour effet de restreindre nos exportations dans ce pays, il nous reste un fort surplus qu'il nous faut vendre en Europe et ailleurs une fois que nous avons alimenté les minoteries de l'est du Canada.

La plus grande partie du grain qui n'est pas utilisé au pays est transportée sur les marchés par chemin de fer jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, où nous trouvons des élévateurs d'une capacité de 63,000,000 de boisseaux, et de là par eau jusqu'à Buffalo et à d'autres ports des lacs aux États-Unis, aux ports canadiens de la Baie Georgienne et à Port-Colborne, et dans une faible mesure à Montréal par voie d'eau. Au cours des dernières années, une partie des exportations ont pris la route de Vancouver, d'où l'on a expédié huit millions de boisseaux de blé de l'Alberta en 1922, 18 millions en 1923, et une quantité plus considérable en 1924 qui atteindra probablement les 50 millions.

Le grain expédié de Fort-William à Buffalo et aux autres ports américains des lacs est presque tout réexpédié, sous scellé, par chemin de fer à New-York et aux autres ports de mer des États-Unis et exporté à l'étranger; on en consomme très peu aux États-Unis à cause des droits élevés. Une certaine quantité de ce grain est moulu en transit aux États-Unis, puis exporté sous forme de farine.

Le grain expédié aux ports de la Baie Georgienne et à Port-Colborne, et une certaine quantité de celui qui est expédié à Montréal, est employé en grande partie dans les moulins à fleur et à farine de l'est du Canada et comme semence par les cultivateurs de l'Ontario et de Québec; on n'en exporte qu'une petite quantité de Montréal, Québec, Portland et St-Jean.

Les statistiques publiées par le ministre du Commerce à Ottawa donnent les chiffres suivants concernant les expéditions par eau de Fort-William et Port-Arthur en 1921, 1922 et 1923.

1921	
A Buffalo et autres ports américains des lacs.....	Boisseaux 106,599,310
Baie Georgienne, Port-Colborne et Montréal.....	119,979,041
	<hr/> 226,578,351

1922	
A Buffalo et autres ports américains des lacs.....	150,226,027
Baie Georgienne et Port-Colborne.....	119,257,113
Montréal.....	4,710,796
	<hr/> 274,193,936

1923	
A Buffalo et autres ports américains des lacs.....	140,625,386
Baie Georgienne, Port-Colborne et Montréal.....	156,049,694
En Europe directement.....	196,300
	<hr/> 296,871,370

SEPT ANS	
De 1912 à 1918, sept ans—	
A Buffalo et autres ports américains des lacs.....	518,762,749
Aux ports canadiens des lacs.....	577,888,581
	<hr/> 1,096,651,336

Les chiffres susmentionnés comprennent toutes les sortes de grain—le blé, l'avoine, le seigle, etc. Mais comme le détournement de notre grain d'exportation vers les ports de mer des Etats-Unis ne consiste presque entièrement que de blé, il suffira d'établir la comparaison entre les exportations de cette denrée *via* les ports de mer américains et canadiens.

Le rapport du ministre du Commerce indique qu'au cours de l'année de récolte 1921-22, les exportations de blé canadiens ont été comme suit:

	Boisseaux
De New-York, Baltimore, Boston et Portland.....	100,009,466
De Montréal et Québec.....	28,130,051
De St-Jean, N.-B.....	6,604,898
	<hr/>
	134,744,415
	<hr/>

Ainsi, la comparaison établit que 74 p. 100 du blé canadien exporté l'a été par les ports de mer américains, et 26 p. 100 par les ports canadiens.

En plus de cette quantité, plusieurs milliers de boisseaux furent expédiés de Vancouver au Japon et en Chine, ou en Europe par le canal de Panama.

Au cours de l'année de récolte 1922-23 (1er septembre 1922 au 31 août 1923), les exportations de blé ont été comme suit:

	Boisseaux
Aux Etats-Unis.....	12,936,048
Au Royaume-Uni et ailleurs via les ports américains.....	129,871,095
Exporté de Montréal et Québec.....	57,030,848
Exporté de St-Jean, N.-B.....	12,014,152
Exporté de Vancouver.....	17,829,671
	<hr/>
	229,681,814
	<hr/>

La comparaison montre que 65 p. 100 des exportations outremer, *via* les ports de l'Atlantique, ont été faites par les Etats-Unis, et 35 p. 100 par le Canada.

Les distances parcourues pour faire franchir l'Atlantique à cette immense quantité de blé sont les suivantes:

<i>Via New-York—</i>	Milles
Winnipeg à Fort-William, par rails.....	420
Fort-William à Buffalo, par eau.....	860
Buffalo à New-York, par rail.....	400
New-York à Liverpool, par vapeur océanique.....	3,100
	<hr/>
Total.....	4,780
	<hr/>

tandis qu'en expédiant le blé par voie ferrée à Québec ou Montréal, les chiffres seraient comme suit:

<i>Via le Saint-Laurent—</i>	Milles
Winnipeg à Québec, par rail (1,372 à Montréal).....	1,350
Québec à Liverpool, par vapeur océanique.....	2,633
	<hr/>
Total.....	3,983
	<hr/>

Ainsi, le grain des provinces de l'Ouest qui est exporté *via* New-York doit parcourir 800 milles de plus que s'il est expédié par Québec, ou environ 650 milles de plus que s'il est expédié entièrement par chemin de fer jusqu'à Montréal.

Il est vrai que le grain expédié par New-York fait un trajet plus court par chemin de fer que s'il est expédié entièrement par voie ferrée jusqu'au Saint-Laurent, mais d'un autre côté il faut le transborder deux fois, à Fort-William et à Buffalo, ce qui n'est pas nécessaire par l'autre route. Ces frais additionnels d'élévateur, ajoutés au frais de transport sur les lacs et d'assurance de Fort-William à Buffalo, qui ne sont pas encourus sur le parcours canadien par chemin

de fer, devraient plus que compenser la différence dans la longueur du parcours par voie ferrée. En octobre 1923 le coût du transport du blé de Fort-William à New-York, par exemple, était comme suit:

Frais d'élevateur, Fort-William.....	1-25	le bois.
Transport sur les lacs, Fort-William à Buffalo.....	5-20	"
Assurance maritime.....	0-30	"
Frais d'élevateur, Buffalo.....	1-00	"
Transport par ch. de fer, Buffalo à New-York.....	9-10	"
Frais d'élevateur, New-York.....	1-00	"
Coût le boisseau.....	17-85	cents

Le taux par le nouveau canal Erié, de Buffalo à New-York, était de 7 1/10 cents le boisseau et cependant le transport se fit par voie ferrée.

Dans certains cas une partie des frais d'élevateur à Buffalo et à New-York est absorbée par la compagnie de chemin de fer, et le taux de 5.20 cents pour le transport sur les lacs, de Fort-William à Buffalo, au mois d'octobre dernier, était probablement plus élevé qu'au cours de certaines années passées.

Le taux d'entier parcours par eau—lacs et canaux—de Fort-William à Montréal était de 12½ à 14 cents le boisseau au mois d'octobre, et bien qu'inférieur par 4 cents au taux *via* New-York, 74 p. 100 du blé exporté n'en passa pas moins par cette dernière route.

A quoi devons nous, alors, attribuer ce détournement des exportations de notre grain de l'ouest vers les ports américains. C'est la principale raison qui a porté le gouvernement du Canada, en 1904, à entreprendre la construction du Transcontinental National à même les deniers publics; on l'a terminé en 1916. Ce chemin de fer raccourcit la distance entre Winnipeg et Québec de 214 milles, et sa pente maximum de 4/10 de 1 p. 100 en fait une voie ferrée des plus économiques à exploiter. En 1913, la Chambre de Commerce de Québec attira l'attention du Gouvernement sur les proportions alarmantes atteintes par ce détournement, et lui demanda d'adopter, comme remède, une politique qui permettrait au cultivateur de l'Ouest d'expédier son grain par les ports canadiens à un prix sensiblement moins élevé que celui des ports américains.

Les recommandations faites par la Chambre de Commerce de Québec se chiffraient à trois, savoir:

1. Le Gouvernement devrait établir un taux de transport sur le Transcontinental-National, dont on achevait alors la construction et que l'on devait exploiter comme réseau d'Etat, de dix cents le boisseau sur le blé d'exportation seulement, de Winnipeg à Québec, avec les réductions ordinaires pour le transport à Halifax et Saint-Jean.

2. Le gouvernement devrait construire des facilités d'entreposage de dix millions de boisseaux à chacun des ports de mer suivants: Québec, Halifax et Saint-Jean, comme on l'a fait à Montréal, afin de mettre les chemins de fer en mesure de maintenir un flot continu de trafic, au lieu de la presse actuelle qui dirige tout le blé à la tête des lacs et de là aux ports de mer des Etats-Unis au cours des trois mois qui suivent la date de la maturité de la récolte.

3. Le gouvernement devrait s'entendre avec les compagnies d'assurance maritime, afin que les taux sur les navires et les cargaisons, sortant des ports canadiens et y entrant, soient les mêmes que ceux de New-York.

En 1916, lors du parachèvement du Transcontinental National jusqu'à Québec, on essaya de mettre en vigueur au moins l'une de ces recommandations. Le chemin de fer fut ouvert au trafic, sous l'administration du gouvernement, et un taux de six cents le boisseau sur le blé d'exportation fut établi pour le transport d'Armstrong à Québec. L'effet fut instantané, une forte quantité de blé fut transportée à Québec et à Montréal pour l'exportation et un certain nombre de vapeurs océaniques y furent chargés. Le ministre des Chemins de fer de l'époque, le Dr Reid, déclara que le taux de 6 cents avait été profitable

lorsque le grain avait été transporté à Québec et que le chemin de fer du gouvernement avait touché le prix de transport en entier, mais qu'il ne l'avait pas été lorsque le grain avait été transporté à Montréal et qu'il avait fallu le partager avec deux autres voies ferrées.

Peu de temps après ce taux fut annulé, et il a été porté depuis à 34½ cents le 100 livres ou à 20¾ cents le boisseau, ce qui est évidemment prohibitif et force tout le trafic à prendre les bateaux des lacs à Fort-William et facilite ainsi le détournement du grain d'exportation vers Buffalo et New-York.

En 1922, à la suite d'une pression soutenue exercée par les cultivateurs du Nord-Ouest, les taux de transport des provinces des Prairies à Fort-William furent baissés de 28 à 30 p. 100, soit une diminution d'environ 6 cents le boisseau. C'est une baisse assez considérable, qui fait bénéficier l'agriculteur canadien d'un taux de 30 à 40 p. 100 moins élevé pour le transport à Fort-William que celui payé par l'agriculteur américain pour le transport à Duluth d'endroits aussi éloignés dans le Montana et le Dakota, soit un avantage de 8 cents le boisseau. Mais ce privilège ne vaut que pour le transport à Fort-William, et le taux à Montréal ou Québec reste toujours à 20¾ cents le boisseau, tandis que si l'on prenait le taux de Calgary à Fort-William comme base, le taux d'Armstrong ou Fort-William à Montréal ou Québec ne serait que 11 cents le boisseau, ce qui a été le taux moyen par bateau de Fort-William à Montréal en 1923. En faisant disparaître la concurrence du transport d'entier parcours par voie ferrée, on a laissé le cultivateur de l'Ouest plus ou moins à la merci des propriétaires de navires sur les lacs, et il en est résulté que les taux de l'automne 1922 ont été de 1½ à 2 cents le boisseau plus élevés que ceux de l'année précédente.

Actuellement le trafic de Fort-William prend trois routes, à savoir: celle de New-York via Buffalo; celle de Montréal via la Baie Georgienne, et celle de Montréal par voie d'eau exclusivement.

Le coût comparatif du transport par ces trois routes, disons au mois d'octobre 1923, alors que le volume du trafic était considérable, a été comme suit:—

	New York via Buffalo	Montréal	
		Via baie Georgienne	Eau exclusi- vement
Elévateur Fort-William.....	1-25	1-25	1-25
Transport sur les lacs.....	5-20	4-50	12-60*
Assurance maritime, sur les lacs.....	0-30	0-30	0-60
Elévateur, Buffalo, Baie Georgienne.....	1-0	1-0	.....
Transport par ch. de fer, Buffalo à New-York.....	9-10	.....	.....
Transport par ch. de fer, Baie Georgienne à Montréal.....	.....	8-60	.....
Elévateur, Montréal à New-York.....	1-0	1-0	1-0
<b>Tota<sup>l</sup>, par boisseau.....</b>	<b>17-85</b>	<b>16-65</b>	<b>15-45</b>

\* Le taux d'entier parcours par eau à Montréal est tombé à 11 cents au mois de novembre, ce qui est la moyenne des taux pour les six dernières années, et est encore plus basse en 1924.

On verra par ce qui précède que New-York et les autres ports de mer américains continuent à accaparer de 65 à 75 p. 100 de nos exportations de grain, bien que le transport via Buffalo à New-York coûte environ 1½ cent de plus que celui de la Baie Georgienne à Montréal, et presque 2½ cents de plus que la route d'entiers parcours par eau, de Fort-William à Montréal.

Il est évident que les ports de mer canadiens doivent bénéficier d'une marge de trois cents le boisseau, ou peut-être davantage, dans les taux de transport de l'intérieur à la mer, pour s'assurer de ce commerce d'exportation, ou d'une partie de ce commerce dans les circonstances présentes.

Malgré que New-York soit située à 500 milles plus loin de Liverpool que Québec, les taux de transport océanique de New-York aux ports européens sont beaucoup moins élevés que les taux correspondants du Saint-Laurent.

Au mois d'octobre 1923, par exemple,—le mois d'octobre est le gros mois des expéditions de grain canadien,—le taux du transport de New-York à Liverpool était de 6 $\frac{3}{4}$  cents le boisseau, tandis que le taux de Montréal était de 3s. le quarter ou 9 cents le boisseau, soit une différence de 2 $\frac{1}{4}$  cents le boisseau en faveur de New-York. Les autorités les plus versées dans ce commerce déclarent que l'écart entre les taux océaniques, de Montréal et New-York, est en moyenne de un schilling par quarter de 480 livres pour le transport aux ports du Royaume-Uni, ce qui équivaut à une marge de 3 cents le boisseau à l'avantage de New-York.

Cette injustice dans les taux de fret, nonobstant le trajet beaucoup plus court par la route canadienne, est attribuable en grande partie aux taux plus élevés exigés par les assureurs sur les navires qui passent par le Saint-Laurent, que sur ceux qui font escale aux ports de mer américains au nord du cap Hatteras. Il en est de même pour les cargaisons; les taux de Montréal, en octobre, étant de 36 p. 100 plus élevés que ceux de New-York. Bien que la route du Saint-Laurent ait été grandement améliorée et bien éclairée, il y a lieu de s'attendre à un taux d'assurance plus élevé, mais pas à 36 p. 100. Il semble tout à fait injuste qu'Halifax soit appelé à payer 15 p. 100 de plus que Portland. Ne devrait-ce pas être le contraire pour un aussi bon port? La Chambre de Commerce de Québec a recommandé que le gouvernement du Canada s'entende avec les assureurs afin que ceux-ci exigent les mêmes taux d'assurance pour les ports canadiens que ceux de New-York, ou qu'il fasse ce commerce lui-même.

Dans sa recommandation faite au gouvernement en 1913, la Chambre de commerce de Québec conseille d'avoir des élévateurs d'une capacité de dix millions de boisseaux à chacun des ports de mer de Québec, Halifax et Saint-Jean, N.-B., de manière à rendre les facilités offertes par ces ports égales à celles du port de Montréal à cette date, afin de fournir aux chemins de fer un trafic continue de grain s'acheminant vers les ports de mer canadiens, au lieu de l'affluence extraordinaire qui oblige, durant les trois mois qui suivent la récolte, de diriger une si grande partie du grain à la tête des Grands lacs et de là à Buffalo et New-York pour être exporté. Elle fait remarquer que les facilités d'entrepôt dans les provinces des prairies et sur les Grands lacs est d'environ 200 millions de boisseaux, tandis que nos ports de mer ne peuvent garder à la fois que 20 millions de boisseaux.

Cette situation se trouvera quelque peu modifiée par la construction à Montréal d'un élévateur dont la capacité prévue est d'environ 14 millions de boisseaux. Mais on ne peut prétendre lutter par là avec les facilités offertes par la route des lacs donnant sur la baie Georgienne et à Port-Colborne une capacité de 23 millions de boisseaux, à Buffalo, de 29 millions de boisseaux, et de 9 millions de boisseaux à New-York, à part les entrepôts flottants situés à Buffalo et New-York et pouvant contenir encore plusieurs millions de boisseaux. La récolte du blé en Canada a augmenté de 193 millions de boisseaux en 1919 à 474 millions de boisseaux en 1923. Il faut accroître la capacité des entrepôts pour faire face à cette augmentation, et l'emplacement des nouveaux entrepôts dépendra de la route que suivra le grain se rendant vers l'océan. L'insuffisance des entrepôts actuels est facilement démontrée par le fait que durant les trois dernières années plusieurs vaisseaux des lacs et plusieurs navires océaniques ont été retardés à Montréal en attendant de pouvoir avoir accès aux facilités terminales. Ce délai représente un excédent de frais, qui, en dernier ressort, doit être payé par le cultivateur de l'Ouest. Si l'on veut que les ports canadiens reçoivent une part importante du commerce qui est ainsi dérivé vers les Etats-Unis, car on ne peut en avoir la totalité, ou qu'on leur réserve du moins l'augmentation annuelle de nos récoltes, il faut les équiper convenablement pour recevoir ce

trafic et donner autant de satisfaction que n'en offre l'organisation admirable qui dirige actuellement avec profit ce commerce d'exportation vers le port de New-York. En d'autres termes, il faut que la route entièrement canadienne devienne la moins dispendieuse, non seulement jusqu'à l'océan, mais aussi jusqu'à la livraison au consommateur européen.

Durant les trois dernières années, le port de Vancouver a reçu une part considérable du grain exporté par l'Alberta et l'ouest de la Saskatchewan, non seulement en Orient, mais aussi en Europe par le canal de Panama. Cette année l'exportation par cette voie a atteint le chiffre respectable de 50 millions de boisseaux, et l'on espère que la quantité augmentera d'année en année. Cet immense avantage pour le cultivateur de l'extrême ouest a pu se réaliser grâce à la sage politique des chemins de fer qui ont réduit leurs taux pour Vancouver. Par exemple, le taux de Calgary ou Edmonton jusqu'à Vancouver, qui était de 15½ cents le boisseau en 1920, a été réduit à 13½ cents. Et même les localités de la Saskatchewan avoisinant Battleford, Biggar et Prince-Albert ont trouvé plus économique d'expédier par Vancouver à la suite de cette réduction.

Les chiffres suivants font voir l'avantage que Calgary et Edmonton ont retiré, disons durant le mois d'octobre dernier, en expédiant par Vancouver au lieu de Fort-William.

## Via VANCOUVER

	Par bois. c.
Calgary ou Edmonton à Vancouver, 22½c. par 100 liv. à.....	13½
Frais d'élevateur à Vancouver.....	1
Fret jusqu'à Liverpool.....	19½
Assurance maritime.....	½
Total.....	<u>34½</u>

## Via FORT-WILLIAM

	Par bois.
Calgary ou Edmonton à Fort-William, 26c. par 100 liv.....	15½ c.
Frais d'élevateur à Fort-William.....	1½
Transport par les lacs jusqu'à Montréal.....	11
Assurance jusqu'à Montréal, 30 à 50c. par 100 liv.....	½
Frais d'élevateur à Montréal.....	1
Fret jusqu'à Liverpool.....	8
Assurance maritime.....	½
Total.....	<u>37½</u>

Dans les deux cas, ces chiffres ne comprennent pas la commission, ni les frais de courtage ou d'inspection.

Malgré la sage politique du gouvernement et des chemins de fer d'ouvrir ainsi un débouché à meilleur marché par Vancouver, le coût de la mise sur le marché est encore un formidable fardeau pour le cultivateur; celui-ci, il y a trois ans, retirait de \$2 à presque \$3 pour chaque boisseau de son blé vendu à Winnipeg, tandis qu'aujourd'hui ce prix est réduit à un peu plus d'un dollar.

Cette situation est tellement difficile, que le Parlement en a fait le sujet d'une enquête, et même un comité spécial du Sénat a poursuivi une étude spéciale du sujet durant plus de deux sessions du Parlement. Après une enquête à fond et audition d'un grand nombre de personnes les mieux renseignées du pays sur le commerce des grains, la conduite des élevateurs et les méthodes de transport, le comité a fait rapport au Parlement en recommandant de faire droit à la requête de la Chambre de commerce de Québec incluse dans le mémoire présenté le 3 février 1921 à la Commission des chemins de fer.

Voici la conclusion du rapport adopté par le Sénat le 9 juin 1922:

Après avoir examiné attentivement toute la preuve soumise, votre comité est d'opinion qu'il existe un état de choses très graves en ce qui concerne le détournement du commerce du grain de l'Ouest pour l'exportation par les ports de mer de New-York et autres des

Etats-Unis. Il semble évident que les deux tiers et peut-être les quatre cinquièmes de ce commerce prennent cette route et que nous payons annuellement aux chemins de fer, aux compagnies de transport sur les lacs et aux élévateurs américains, plusieurs millions qui devraient revenir à nos propres réseaux et employés de chemin de fer, s'il était possible d'exporter ce grain des ports de mer canadiens. Depuis que ces témoignages ont été entendus et jusqu'à la date de la rédaction de ce rapport, les statistiques du gouvernement montrent que ce détournement se continue et que, de la magnifique récolte de 1921, pas moins de 99 millions de boisseaux de blé ont été expédiés de Fort-William à Buffalo.

Après tous les sacrifices que le Canada a faits pour construire trois chemins de fer transcontinentaux, il est impossible que nous laissions nos ports de mer privés de leur trafic légitime pour l'obtention duquel notre population a dû supporter et supporte encore de très lourds impôts. En persistant dans cette politique, on provoquera inévitablement un sérieux mécontentement, non seulement dans Québec et les Provinces maritimes, mais aussi chez les cultivateurs du Nord-Ouest qui ne tarderont pas à comprendre que ces taux hostiles de chemins de fer leur imposent un fardeau qu'ils ne sont pas appelés à porter.

Il se peut, comme l'ont laissé entendre certains témoins appartenant aux compagnies de chemins de fer, qu'une réduction des taux de transport du grain expédié dans nos ports de mer, provoque des représailles et une semblable réduction de la part des compagnies de chemin de fer américaines qui ont accaparé une si large part de ce trafic. Nos propres chemins de fer ne pourront toutefois en souffrir, parce qu'il s'agit d'un commerce d'exportation dont ils ne bénéficient pratiquement pas à l'heure actuelle.

De toutes façons, les cultivateurs de l'Ouest bénéficieraient de telles représailles, et votre comité est d'avis qu'il est de son devoir de faire rapport à l'effet de recommander que l'on donne droit à la requête de la Chambre de Commerce de Québec, telle qu'exposée dans le mémoire de cette organisation à la Commission des chemins de fer, en date du 3 février 1921, et ci-joint, et que le gouvernement soit prié:—

(1) De faire accorder pour le transport du grain d'exportation sur les chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Québec, Montréal, Halifax, Saint-Jean, N.-B., et Vancouver, des taux de nature à développer le commerce par les ports sus-mentionnés.

(2) Comme corollaire de la recommandation contenue dans le paragraphe un, que le gouvernement munisse les ports de mer canadiens de toutes les facilités nécessaires pour l'entreposage du grain.

(3) De faire, avec les compagnies d'assurance maritime et autres, des arrangements tels que les taux d'assurance maritime des ports de mer canadiens ne soient pas plus élevés que ceux des ports de mer des Etats-Unis.

Respectueusement soumis,

D. O. L'ESPÉRANCE,

*Président.*

En 1923, le gouvernement du Canada nomma une commission royale composée de l'hon. W. F. A. Turgeon, juge, de Prince-Albert, Sask.; de W. J. Rutherford, doyen de l'Université de Saskatchewan, Saskatoon; de Duncan A. McGibbon, professeur de l'Université d'Alberta, Edmonton; et James Guthrie Scott, gérant de chemin de fer de Québec, pour faire une étude attentive de toute la question de la culture, du transport et de la mise sur les marchés du grain des provinces des prairies.

Cette commission commença son travail le 20 juin 1923, visita tous les centres les plus importants du Canada, recueillant des renseignements sur l'agriculture comme sujet à part, et inspectant les méthodes et les moyens de transport, et entendit un grand nombre de témoins intéressés et versés dans la question du transport.

Sir Henry Thornton, le président du réseau National, fut entendu à Saskatoon en juillet de l'année dernière et rendit devant la commission un témoignage très utile. Au sujet des taux de transport, il nous renvoya à M. J. E. Dalrymple, le vice-président en charge du trafic pour les chemins de fer du gouvernement.

M. Dalrymple comparut devant la commission à Winnipeg le 6 mars dernier et rendit un témoignage qui dura toute la journée et qui fut très intéressant et instructif. On lui demanda d'expliquer pourquoi le taux de transport du blé d'exportation de Armstrong ou Fort-William à Québec ou Montréal sur le Transcontinental, qui était de 6c. du boisseau en 1916, taux que le ministre des chemins

de fer déclarait alors avantageux, avait été augmenté à 20 $\frac{1}{2}$ c. On lui demanda aussi si, d'après lui, ce taux pouvait être réduit, comme le demandait la Chambre de commerce de Québec, à 11c. du boisseau pour Québec ou Montréal, afin de placer ce taux sur la même base de calcul que celui qui est actuellement en vigueur entre Calgary et Fort-William, la base de calcul du Pas du Nid-de-Corbeau.

Dans un contre-examen assez prolongé fait sur ces questions par M. S. Woods, C.R., pour la commission, M. Dalrymple admit que le taux était de 6c. en 1916, et lut une lettre de M. J. T. Ross, le président de la Chambre de commerce de Québec à l'hon. J. D. Reid, ministre des Chemins de fer, en date du 4 février 1920, et citant les Débats (édition anglaise) page 3184, où le ministre dit que lorsque le grain était transporté à Montréal au taux de 6c., il en résultait une perte pour le chemin de fer à cause de la division du fret entre trois voies ferrées (ce qui n'est plus nécessaire maintenant), mais que "malgré que le profit soit bien minime au taux de 6c., ce taux est rémunérateur pour une charge de train complet, comme je l'ai dit."

Relativement à la réduction suggérée à 11c. par boisseau ou même celle de 15-6/10c. par boisseau, pour le transport de Armstrong ou Fort-William à Québec ou Montréal, M. Dalrymple dit que si l'on accordait cette réduction, il en résulterait sans doute la situation suivante:—

Premièrement les lignes américaines mettraient en vigueur un taux semblable de Duluth à Philadelphie.

Deuxièmement il y aurait réduction immédiate dans les mêmes proportions de Milwaukee et Chicago.

Troisièmement, cette réduction de Chicago serait suivie d'une réduction de tous les ports du bas des lacs, y compris Buffalo.

Quatrièmement la résolution de Buffalo nécessiterait un rajustement similaire des ports de la baie Georgienne à Montréal et Québec où le taux est toujours inférieur de  $\frac{1}{2}$ c. à celui de New-York, ce qui réduirait le taux actuel de 8.60c. à 6.60c. par boisseau.

Il conclut que le taux de 11c. par boisseau pour Québec créerait d'après lui une réduction générale des taux de transport du grain et abaisserait nécessairement le revenu du réseau National.

Dans un autre contre-examen par M. Woods, M. Dalrymple dit que les règles du commerce entre Etats dans les Etats-Unis ne forceraient pas les chemins de fer des Etats-Unis à réduire leurs taux de Duluth à Philadelphie dans le cas d'une réduction des taux canadiens, et que les chemins de fer américains n'ont pas besoin de consulter la commission de commerce entre Etats pour réduire leurs taux. Il dit que le tarif actuel sur le blé d'exportation de Calgary à Port-Arthur, une distance de 1,299 milles, est de 26c. le 100 livres, soit 15-6/10c. le boisseau ou 4/10c. par tonne-mille; de Port-Arthur à Québec ou Montréal, 987 milles, le taux est de 34 $\frac{1}{2}$ c. les 100 livres et pour Halifax, Saint-Jean, N.-B. Boston ou Portland le taux est de 35 $\frac{1}{2}$ c. Il dit que les plus fortes rampes sur le Transcontinental en allant vers l'est sont de 4/10 de 1 p. 100 et présentent un avantage sur celles des divisions situées plus à l'ouest; que le port de Vancouver est destiné à rester utilisé comme port d'hiver, et que les expéditions de la tête des lacs au cours de l'hiver ont une tendance à diminuer. Il admet que sur les expéditions de blé par bateau de Fort-William en 1922, les ports des Etats-Unis ont exporté 100 millions de boisseaux et les ports de mer canadiens seulement 35 millions de boisseaux; que durant les mois de décembre, janvier et février derniers, seulement 3,869,000 boisseaux de blé sont partis par voie ferrée de Fort-William vers l'est et que la trafic allant à Saint-Jean, N.-B. passe par le tronçon du Lac-Long, puis via Québec sur le pont de Québec. Il dit que Buffalo est considérée par les exportateurs comme un centre très avantageux pour la distribution du grain vers l'Europe par voie des ports de mer des Etats-Unis



échelonnés de Boston à Newport (Note—Sans aucun bénéfice pour les chemins de fer canadiens), et que 45 millions de boisseaux de blé expédiés à la baie Georgienne et à Port-Colborne ont été employés par les meuniers canadiens.

En répondant à une question sur la possibilité désirable d'obtenir pour les ports canadiens les 74 p. 100 du grain canadien qui s'exporte maintenant par New-York et les autres ports de mer des Etats-Unis, et de donner par là aux chemins de fer canadiens un revenu de \$15,000,000 qui va actuellement aux voies ferrées américaines pour le transport de notre grain de Buffalo à New-York et aux autres ports de mer des Etats-Unis, M. Dalrymple dit que, si les ports canadiens pouvaient fournir un service de vapeurs semblable à celui des Etats-Unis, les chemins de fer canadiens auraient intérêt à effectuer ce transport pourvu que le taux fût satisfaisant. Et en réponse à la question s'il était possible de réunir les intéressés dans la question du transport et les gérants d'élevateurs pour chercher à sortir le commerce du marasme où il se trouve actuellement, M. Dalrymple répondit qu'il serait heureux de prendre part à une conférence dans ce but.

M. W. P. Hinton, autrefois gérant général du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, rendit témoignage devant la commission à Winnipeg, et sur la possibilité de réduire le taux à 11c. par boisseau de blé pour exportation de Armstrong ou Fort-William à Québec ou Montréal, avec le surplus ordinaire pour Halifax ou Saint-Jean, N.-B., en hiver, il répondit que si on prenait soin de ne pas provoquer de représailles de la part des Etats-Unis, il était possible d'avoir un tarif d'hiver sur le Transcontinental pour permettre aux ports d'Halifax et de Saint-Jean, N.-B., de faire concurrence aux ports américains sur l'Atlantique qui reçoivent leur grain de Buffalo ou New-York. On pourrait se servir de ce tarif comme menace contre les coalitions sur les lacs en disant que, s'il est possible d'avoir un tarif d'hiver, celui-ci pourrait rester en vigueur toute l'année et que le taux de 11c. pourrait faire opposition aux taux actuels pour le trajet par eau jusqu'à Montréal.

M. R. R. Dobell, gérant général des meuneries Ogilvie, Winnipeg, rendit aussi témoignage devant la commission à Winnipeg et déclara que le récent transfert des nouveaux vapeurs *Caronia* et *Carmania* de la ligne Cunard, de New-York à Québec était appelé à rendre de grands services au commerce canadien et aux provinces de l'Ouest, surtout pour le commerce de la farine, vu que les docks de Québec sont admirablement bien situés et aménagés, les trains se rendant le long des vaisseaux, évitant par là des dommages dans la manipulation des sacs de farine, ce qu'on ne peut obtenir dans le trajet sur les lacs, et permettant en outre une économie en fait d'assurance maritime. Le blé manutentionné à partir de la tête des lacs s'est augmenté de huit fois le volume primitif d'il y a vingt ans, et le commerce d'exportation de la farine prend de très fortes proportions, transformant un plus fort pourcentage du blé récolté dans l'Ouest. Si l'on pouvait rendre le trajet entièrement sur voie ferrée par les chemins de fer du gouvernement jusqu'à Montréal et Québec aussi économique que le trajet mixte par eau et voie ferrée, pour l'exportation du grain et de la farine, l'industrie meunière dans l'Ouest recevrait une impulsion considérable, fournirait un marché aux cultivateurs, de l'emploi aux ouvriers, et les ports canadiens auraient une plus forte proportion du volume de nos exportations qui vont maintenant par New-York. Le taux actuel pour la farine faisant le trajet complètement sur voie ferrée jusqu'à Montréal est de 35½c. les 100 livres.

La commission royale a aussi examiné un grand nombre d'autres témoins sur le sujet du transport, des fonctionnaires de chemins de fer et de compagnies de navigation, des employés d'élevateurs, des marchands de grain, etc., à Montréal, Toronto, Québec, Halifax, Saint-Jean, N.-B., New-York, Buffalo, Fort-William, Port-Arthur, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et autres endroits.

Le résultat de l'enquête établit hors de tout doute que le cultivateur du Nord-Ouest se trouve dans une position bien difficile. Il y a trois ans, il recevait de \$2 à \$2.60 pour son blé, et maintenant il n'en retire que \$1.10. Le coût de production n'est pas moindre aujourd'hui que dans ce temps-là. Au contraire, le cultivateur se plaint qu'il doit payer maintenant plus cher pour avoir la main-d'œuvre agricole. Il doit payer 40c. du boisseau pour transporter son blé au consommateur de Liverpool. Ce chiffre représente une part trop forte de la valeur de l'article. Mais que peut-il faire? Le prix du grain est déterminé par les marchés du monde, et on ne peut élever ce prix artificiellement, comme on l'a fait aux Etats-Unis, pays indépendant de tous sous ce rapport, par l'imposition d'un droit de douanes. Le cultivateur canadien est victime de sa position géographique. Il est placé trop loin de la mer. Nous avons tenté de coloniser un pays fertile presque aussi étendu que l'Europe entière, avec de petits groupes de colons épars sur une vaste étendue, peut-être parce que nous avons commencé trop tôt, et nous en avons même jusque dans le district de la rivière La-Paix vers le nord, à 2,843 milles de la tête de navigation à Montréal.

Le sol a répondu merveilleusement à notre attente. Le Canada est devenu le deuxième des pays du monde pour le volume du blé récolté. Nos revenus agricoles ont augmenté de \$364,000,000 en 1900 à \$1,420,000,000 en 1922. Les provinces des Prairies, avec seulement un sixième de la population, ont produit 51 p. 100 de la récolte canadienne cette année. D'après un récent rapport du ministère du Commerce, la valeur des récoltes de grande culture en 1922 a été plus forte dans la province de Saskatchewan que dans l'Ontario, province pourtant quatre fois plus peuplée. Et cependant notre production de blé ne représente que 14 p. 100 de celle du monde entier. Nous ne pouvons contrôler les prix. Les cités et les villes qui se multiplient dans le Nord-Ouest manifestent un grand progrès et une forte vitalité. Mais elles ne peuvent consommer qu'une portion infime de la récolte, et le surplus doit être exporté. Les chemins de fer ont fait leur devoir. Non seulement ils ont transporté avec rapidité la récolte énorme, afin de fournir en peu de temps aux cultivateurs le prix de cette récolte, mais ils ont réduit les taux de transport du grain dans les provinces des Prairies à la base de calcul du Pas du Nid-de-Corbeau, ce qui a mis le transport à 38c. meilleur marché que le taux payé aux Etats-Unis dans des zones, similaires, et ils ont aussi abaissé les taux de transport pour Vancouver.

La population des provinces des Prairies dont les travaux ont donné ces résultats étonnants est surtout composée des meilleurs éléments de l'est du Canada, de la meilleure classe de cultivateurs venant de l'Angleterre et aussi du centre des Etats-Unis. Il n'est pas exagéré de dire que ce mélange forme l'une des meilleures populations du monde. La dernière guerre a démontré ce que ces hommes peuvent faire pour la défense de la civilisation. Ils ont pris une large part dans le salut de l'Empire. N'est-il pas juste, pour nous de faire un effort spécial pour conserver cette population et l'augmenter? Ces hommes disent qu'ils ne peuvent vivre en cultivant du blé pour le vendre au prix qu'ils retirent actuellement. Cette assertion semble conforme à la vérité, lorsque nous considérons que le cultivateur canadien d'il y a cent ans vendait son blé pour \$1.29. alors que le dollar valait beaucoup plus qu'aujourd'hui. Le coût de la vie a fortement augmenté depuis. Que devons-nous faire? Devons-nous laisser s'en aller cette population si méritante?

Aux Etats-Unis, on pratique la politique de protéger l'ouvrier et le cultivateur de manière à ce qu'ils aient tous deux un honnête revenu et puissent vivre confortablement. Nous avons vu que le gouvernement des Etats-Unis n'a pas hésité à protéger le cultivateur qui produit le blé, et cela dans une proportion de 40 p. 100 de la valeur de ce produit. Mais les Etats-Unis sont dans un état d'indépendance économique et n'ont pas besoin d'exporter des produits alimentaires. Leur énorme population peut absorber tout ce que les cultivateurs produisent. Notre cas est différent, bien que nous visions aux mêmes résultats. Notre

population est dispersée dans des groupes épars, et tant que nous n'aurons pas un équilibre entre la population urbaine, manufacturière et celle des campagnes, nous devons exporter notre surplus de production agricole, et celui-ci est très fort. Pour cela, il nous faut faire face à la concurrence du grain récolté par une main-d'œuvre dépréciée dans les Indes et la Russie. Nous ne voulons pas que nos gens soient rémunérés d'après le taux en vigueur en ces pays. Mais comment pouvons nous éviter cela?

On dit qu'aux grands maux il faut opposer les grands remèdes. N'est-ce pas ici le cas d'appliquer ce proverbe? Ne serait-il pas mieux de faire des sacrifices spéciaux, disons pendant dix ans, afin de permettre à ce grand pays, dont la réussite dans l'avenir ne fait aucun doute, de devenir plus peuplé, d'avoir une population plus dense, afin de consommer une plus grande proportion de ses produits, de devenir plus indépendant du reste du monde extérieur? En d'autres termes, de permettre à ces gens qui sont si loin du marché mondial de vivre de leur culture?

Le seul moyen d'en arriver là est de diminuer encore les frais de transport du blé d'exportation à partir des provinces des Prairies jusqu'à l'océan. Tous les débouchés devraient être accessibles aux cultivateurs. Moins ils paieront pour rendre leur blé sur le marché de Liverpool, plus fort sera le montant net qu'il leur restera. Et le prix net qu'ils retirent sur leur blé d'exportation sert à fixer à la ferme le prix de tous les autres produits, qu'ils soient ou non destinés à l'exportation. C'est pour cela que les chemins de fer devraient mettre le transport du blé d'exportation sur le pied d'une spécialité. Ils ont fait beaucoup dans ce sens en adoptant la base du Pas du Nid-de-Corbeau pour les taux de transport à Fort-William. Ils devraient continuer dans ce sens et réduire les taux pour Vancouver et Prince-Rupert en proportion de ceux de Fort-William. Ils devraient fixer les taux de transport du blé et de la farine d'exportation, de Armstrong ou Fort-William à Québec ou Montréal, à 11c. le boisseau, et pour Halifax et Saint-Jean, N.-B., à 12c. le boisseau, afin que ces ports reçoivent le trafic d'hiver, et adopter la recommandation de la Chambre de Commerce de Québec, appuyée par le comité spécial du Sénat. De plus, il est du devoir du gouvernement de faire cela, puisque c'est sur la promesse formelle du Parlement, en 1904, que le Transcontinental devait faire diminuer les taux de transport du grain de l'Ouest vers les ports de mer canadiens, que le peuple a consenti la construction de ce chemin de fer, travaux qui ont coûté la somme de \$160,000,000. C'est renier la promesse faite aux ports de mer de l'Est que garder les taux de transport qui empêchent ce mouvement du grain, après que le chemin de fer a été reconnu capable d'effectuer le transport du grain avec profit. La crainte de représailles de la part des chemins de fer américains est sans aucun fondement raisonnable. Il est probable que ces derniers réduiraient leurs taux jusqu'à perdre de l'argent sur leur propre trafic, simplement à titre de représailles, parce que les chemins de fer canadiens auraient abaissé leurs taux pour transporter le trafic canadien vers les ports de mer du Canada? Combien de temps cela durerait-il? Le grain américain, principalement du maïs de Chicago, qui vient à Montréal et Québec, passe par là, parce que l'expéditeur trouve son profit par cette voie de préférence aux ports de mer américains. Il n'y a pas de sentiment au sujet de ce transport. Pourquoi ne transporterions-nous pas notre blé sur nos chemins de fer vers nos propres ports de mer? Comme le dit le comité du Sénat dans son rapport au gouvernement, cela ne peut nuire à nos chemins de fer, puisque c'est un trafic d'exportation que partiquement nous n'avons pas du tout, à cause des taux élevés de transport.

Certaines gens prétendent qu'on devrait réaliser le coûteux projet de creuser le Saint-Laurent entre Montréal et les Grands Lacs et aussi construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, tout cela, soit disant, pour réduire le coût du transport du grain de l'Ouest vers les marchés. Mais pourquoi consentir à cette énorme dépense avant de donner au chemin de fer Transcontinental,

actuellement abandonné à cause des tarifs trop élevés, la chance de montrer s'il peut réaliser les fins pour lesquelles on l'a construit? Notre politique actuelle n'est-elle pas peu pratique? Nos amis les Américains ne seraient-ils pas les premiers à nous le dire? Un canal peut servir six mois par année; un chemin de fer, douze mois. Le nouveau canal Erié a été construit dans le but de diriger le grain de l'Ouest sur New-York. Les chemins de fer continuent à obtenir une part importante et croissante du trafic.

Bien des gens ridiculisaient l'idée de construire le Transcontinental national dans le désert des contrées du Nord, quand même il raccourcissait de 214 milles la distance de 1,350 qui séparait Winnipeg de Québec. Toutefois, on l'a construit tellement bien et avec des rampes si douces que, comme M. Dalrymple nous le dit, ce tronçon est meilleur que la partie située à l'ouest de Winnipeg. Dix-sept ou dix-huit mille nouveaux colons se sont établis dans la région de l'Abittibi, jusque là inhabitée. Avec une bonne politique de colonisation, le chemin de fer créera une chaîne d'établissements dans la zone argileuse qui se trouve entre Québec et Winnipeg et supprimera le danger d'avoir, entre l'Est et l'Ouest, une zone déserte menaçant parfois le pays d'une sécession. Or, ce nouveau chemin de fer a fait mentir tous les prophètes de malheur en faisant des affaires merveilles. L'an dernier, d'après le livre bleu du Gouvernement,

Ses recettes ont été de.....	\$ 14, 139, 136
Ses dépenses, de.....	14, 120, 975
Excédent.....	<u>\$ 18, 161</u>

Et l'on obtenait ce résultat, tandis que les recettes brutes des autres sections du réseau de l'Etat étaient par millions de dollars inférieures aux frais d'exploitation, et malgré le fait que ce tronçon ne bénéficiait aucunement du commerce du grain pour lequel on l'a construit, sauf sur la courte distance qui sépare Winnipeg de Fort-William où, il faut le présumer, il a reçu une part du trafic direct, bien que les comptes n'en disent rien. Nous ne pouvons pas commettre une grosse erreur en transportant le blé d'exportation sur cette excellente voie, entre Armstrong ou Fort-William (ou même Winnipeg) et Québec ou Montréal, à 11 cents par boisseau, puisqu'un ancien ministre des chemins de fer prétendait un jour, au parlement, pouvoir effectuer ce transport avec profit à 6 cents, et puisque le grain se transporte de Calgary à Fort-William, sur des voies beaucoup moins économiques, à des tarifs qui se comparent à ce prix de 11 cents.

J'irais encore plus loin. Je suggérerais que le taux direct sur le blé et la farine d'exportation provenant de tout endroit situé dans l'Alberta ou la Saskatchewan, à destination d'un port de mer canadien ne dépasse pas le prix exigé à partir de l'ouest du Manitoba. Par exemple:

Virden est dans l'ouest du Manitoba, et Medicine-Hat au centre de la Saskatchewan et de l'Alberta. Voici quels seraient les prix suggérés en comparaison des prix actuels:

	Nombre de milles	Prix actuel	Prix suggéré
		\$ c.	\$ c.
De Virden à Fort-William ou à Armstrong.....	600	10 80	10 80
De Fort-William à Québec ou à Montréal.....	960	20 70	11 00
Par boisseau (cents).....		35 10	20 80

	Nombre de milles	Prix actuel	Prix suggéré
		\$ c.	\$ c.
De Medicine-Hat à Fort-William.....	1,075	14 40	10 80
De Fort William ou Armstrong à Québec ou à Montréal.....	960	20 70	11 00
Par boisseau (cents).....		35 10	21 80

Par ce moyen, le cultivateur de l'Ouest épargnerait de 10 à 13 cents par boisseau sur les taux actuels, pour tout le grain qu'il expédierait par rail jusqu'aux ports canadiens, et de 7 à 10 cents par boisseau sur ce qu'il paye actuellement pour expédier à New-York.

Dans la région de la rivière la Paix, réputé être la meilleure de l'Ouest pour la culture du blé, les nouveaux colons—on me dit qu'il y en a 8,000—sont à 1,850 milles de Fort-William et à 1,175 milles de Vancouver, par la route actuelle. Il leur est impossible de vivre et de payer le transport de leur blé sur cette distance. Ils ont commencé à s'en aller. On n'aurait jamais dû leur permettre de s'établir dans cette région. Leur débouché naturel, au delà des montagnes Rocheuses, est Prince-Rupert ou le canal de Portland, sur le littoral du Pacifique, distance de quelque 450 milles. Les rivières et les défilés se prêtent à la construction d'un chemin de fer qui passerait à proximité des mines de charbon de Ground-Hog, sur le Skeena supérieur, où il y a d'énormes dépôts d'anhracite, le seul véritable anhracite que l'on ait trouvé à l'ouest de la Pensylvanie. Tant que l'on n'aura pas construit un chemin de fer servant de débouché à ce riche pays, je recommanderais au gouvernement de payer le fret du grain depuis la rivière la Paix jusqu'à Edmonton sur la ligne existante, ce qui mettrait le colon de la rivière la Paix sur le même pied que le cultivateur de l'ouest de l'Alberta pour l'exportation de son blé par Vancouver. Cela coûterait probablement moins cher au Gouvernement que de payer l'intérêt sur le coût d'un autre chemin de fer reliant la rivière la Paix au réseau de l'Etat.

L'unité du Canada et le succès définitif de son réseau ferré, de même que la possibilité pour ce chemin de fer de maintenir un tarif peu élevé pour le transport du grain des plaines, dépendront en grande partie de la création d'une chaîne d'établissements dans les provinces de Québec, d'Ontario et de Winnipeg. La situation de la division du réseau de l'Etat appelé le Transcontinental, qui traverse la zone argileuse entre les sources du St-Maurice et Winnipeg, se prête à ce mouvement colonisateur. Déjà, un des efforts de colonisation les plus rapides dont notre continent ait été le témoin a eu lieu le long de cette voie, dans la région de l'Abittibi qui, il y a peu d'années, était une forêt sauvage. Il y a là 18,000 nouveaux colons. Ils ont 22 paroisses organisées, des églises et des écoles assez importantes, 45 scieries et, l'an dernier, malgré des tarifs de transport déraisonnables et le peu d'encouragement reçu, ils ont produit des récoltes pour une valeur de plus d'un million de dollars et fabriqué du bois à pulpe et du bois de sciage pour une valeur de deux autres millions, tout en défrichant leurs fermes. La vallée du St-Maurice est le centre actif de l'industrie papetière canadienne, qui occupe le second rang parmi nos industries nationales. Avec cette industrie et cette colonisation, il n'est pas surprenant que le chemin de fer soit déjà rémunérateur.

Le développement, au moyen du chemin de fer, des forêts d'épinette et des forces hydrauliques du Nord a réussi tout aussi bien et même davantage dans d'autres parties de la province de Québec. Avant la construction du chemin de fer du Lac St-Jean, la population des régions du lac St-Jean et du Saguenay était de 10,000. Aujourd'hui, elle avoisine les 100,000 et elle est une des plus progressives du pays aux points de vue industriel et agricole. Elle doit son rapide

développement à la sage politique colonisatrice de la compagnie de chemin de fer, qui a choisi des colons, les a transportés à destination gratuitement avec tout leur ménage, les a aidés et a favorisé leurs industries commençantes. Une politique semblable entre le Saint-Maurice et Winnipeg devrait produire des résultats analogues. Le bois à pulpe et le bois de construction abattus dans le défrichement pourraient aussi être transportés aux papeteries et aux nouveaux établissements de colons à des prix non supérieurs à ceux que l'on demande sur le charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse. Il serait peut-être bon que le Gouvernement établisse des fermes expérimentales, sur ce chemin de fer, dans chacune des provinces forestières importantes (Québec et Ontario, Manitoba, Saskatchewan et Alberta) et peut-être une autre dans la vallée de Bulkeley près de Prince-Rupert. Ces fermes contribueraient à attirer les colons.

Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont fait merveille pour développer le Canada. Ils se sont efforcés de répondre aux besoins du peuple en réduisant les taux d'une manière généreuse en comparaison des prix exigés sur les chemins de fer de l'Ouest américain. Il n'est pas juste de leur demander de nouveaux sacrifices vu les fortes dépenses qu'ils ont à supporter. Soixante pour cent des recettes brutes du réseau de l'Etat s'écoulent sous forme de salaires. Je suggérerais que, si l'on adoptait le programme que j'ai esquissé, on devrait, pour dédommager les chemins de fer de la réduction des taux sur le blé et la farine d'exportation, ne modifier les tarifs actuels à l'ouest de Fort-William sur aucune autre marchandise, pendant une période de dix ans, sauf peut-être les tarifs sur les instruments aratoires ou ceux que la Commission des Chemins de fer jugerait déraisonnables. En outre, si, à la fin de chaque année, les compagnies pouvaient prouver qu'avec ces tarifs réduits elles n'ont pas fait leurs frais plus 20 p. 100, le Gouvernement devrait leur rembourser la différence à titre de contribution à l'œuvre de la colonisation. Je suggérerais aussi que le Gouvernement et les compagnies de chemins de fer aient une conférence avec les cheminots pour voir si ceux-ci prendraient part à cette excellente besogne en faisant certaines concessions afin que les bordereaux de paye n'absorbent pas un si fort pourcentage des recettes.

On devrait aussi encourager l'établissement de minoteries dans les provinces des prairies. Ces minoteries, outre qu'elles donnent de l'emploi, augmentent l'emprise du Canada sur les marchés d'exportation, lui permettant de bénéficier du fait que le blé et la farine des Etats-Unis coûtent plus cher que les nôtres. Les rapports du Gouvernement montrent que l'an dernier cette industrie, qui emploie 7,000 personnes, a utilisé 84 millions de boisseaux de blé, a produit 19 millions de barils de farine et en a exporté 11 millions de barils.

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien devraient mettre tous leurs navires de transport en service sur cette route, à partir de Québec et de Montréal en été et de Halifax et St-Jean en hiver, et demander des prix semblables à ceux qui ont cours à New-York. Le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, en entreprenant la construction de ce dernier chemin de fer, en 1904, ont passé un contrat formel avec le gouvernement canadien de fournir aux ports maritimes canadiens un tonnage suffisant pour recevoir tout le trafic que les chemins de fer pourraient apporter à ces ports, et ils se sont engagés à user de toute leur influence pour faire diriger le commerce d'exportation sur les ports canadiens. Le gouvernement canadien, en enlevant le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique à ses anciens locataires et propriétaires, a donc assumé leurs obligations. Le fait pour les fonctionnaires du chemin de fer de l'Etat de tarifer à des prix prohibitifs le transport du grain à Montréal et à Québec, comme M. Dalrymple l'admet dans son témoignage, et par conséquent de le diriger sur New-York, est un manque de parole flagrant et semble en contradiction avec l'intention du Parlement exprimée par la loi de 1904. On devrait obvier à cette anomalie immédiatement.

Si le programme ci-dessus peut être exécuté, et si le Gouvernement veut loger 10 millions de boisseaux à Québec, à Halifax et à St-Jean respectivement, 14 millions dans les greniers de Montréal actuellement en construction, et obtenir de l'assurance maritime aux taux en vigueur à New-York, suivant la recommandation du Sénat, je crois que les ports canadiens obtiendront une grande part de ce trafic, que le cultivateur de l'Ouest se trouvera en lieu de vivre, et que la colonisation du pays progressera rapidement.

Je ne crois pas que ce plan nuise en quoi que ce soit au commerce des Grands Lacs qui aura nécessairement sa large part, ni aux exploitants des silos de Fort-William, de la Baie Georgienne ou de Port Colborne, ni à la splendide organisation qui a jusqu'ici si bien dirigé le mouvement de cet énorme trafic.

Si la production du blé se maintient au niveau des vingt dernières années, il y en aura assez pour tout le monde.

On a dit que Buffalo était l'endroit stratégique pour l'emmagasinement du blé avant son exportation. Mais si nous pouvons adopter une politique propre à amener le commerce océanique à nos ports, pourquoi ne pas le faire? En tout cas, Québec et Montréal ne sont qu'à 300 milles de Portland, tandis que Buffalo est à 400 milles de New-York.

Je ne puis terminer sans exprimer mon admiration pour le merveilleux mécanisme qu'on a créé pour le transport de ce grain, mécanisme qui fonctionne avec la plus grande souplesse, sans heurts et sans difficultés. A tous les endroits où l'on produit du grain en quantité importante, il y a, aux gares, de deux à sept silos appartenant à différents propriétaires qui se disputent le grain apporté par les cultivateurs. Si ceux-ci ne vendent pas leur grain, ils sont libres de l'emmagasiner ou de l'envoyer aux grands greniers de Fort-William où existe la même concurrence. Ils peuvent donc obtenir les meilleurs prix offerts sur le marché et se trouvent protégés, quant à la qualité de leur grain, par l'inspection gouvernementale effectuée par un personnel de fonctionnaires hautement compétents.

Votre tout dévoué,

J. G. SCOTT.

P.S.—Il faut une politique de colonisation très active, comme celle qui a si rapidement peuplé la région du lac St-Jean, afin de donner à ce nouveau pays une population suffisamment dense pour maintenir les tarifs modérés indiqués ci-dessus. Quelle que soit la politique future du Gouvernement, il faut espérer que l'on s'efforcera d'arrêter l'émigration des fils de cultivateurs de la province de Québec vers les Etats-Unis et de les induire à prendre des terres non seulement dans les régions boisées mais aussi dans les prairies que leurs ancêtres ont découvertes. Ce sont les meilleurs colons, et ils sont bien plus aptes à ce genre de travail que les Européens. Je les connais, ayant fait de la colonisation avec eux pendant vingt ans.

J. G. SCOTT.

#### POSTFACE

OTTAWA, 7 janvier 1925.

Depuis que nous avons écrit ce qui précède, la récolte de 1924 a été moissonnée et a sensiblement changé de valeur puisque le blé, à cause de la pénurie, se trouve maintenant à \$1.80 par boisseau à Fort-William. Mais malheureusement le cultivateur ne profitera pas beaucoup de la hausse, vu que la quantité produite à l'acre est légèrement inférieure à la moitié de ce qu'elle était en 1923. Ainsi, la situation reste à peu près la même et les conclusions que nous avons tirées n'ont besoin d'aucune modification.

Nous avons également les chiffres relatifs à l'exportation du blé canadien pour l'année terminée le 31 août 1924. Les voici:—

Blé exporté aux États-Unis pour consommation.....	21,320,242
Exporté aux États-Unis pour réexportation.....	141,079,377
Exporté par Montréal et Québec.....	63,568,444
Exporté par St-Jean.....	9,412,533
Exporté par Vancouver.....	53,809,505
Total.....	<u>289,190,061</u>

Ces chiffres démontrent que, sur le littoral de l'Est, les exportations continuent de se faire dans la proportion de 66 p. 100 par les ports américains et 34 p. 100 par les ports de Montréal, Québec et St-Jean.

*Le commissaire:*

J. G. SCOTT,

*Pour la Commission Royale d'Enquête sur les Grains.*