

21-1923/2-11F

83835

~~ZH/F~~
21-1923F

RAPPORT PROVISOIRE

DE LA

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR
LES GRAINS

Vancouver, C.-B., le 19 juin 1924

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924

Prix: 25 cents.

C.P. 774

1 mai 1923

RAPPORT PROVISOIRE

DE LA

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LES GRAINS

Vancouver, C.-B., le 19 juin 1924

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924

RELATIVEMENT à une enquête conduite par l'honorable juge William Ferdinand Alphonse Turgeon, président de la Commission royale d'enquête sur les grains (Canada), et Duncan Alexander MacGibbon, D. Ph., membre de ladite commission; ladite enquête commença le 15 mai 1924 et se termina le 6 juin 1924.

Les diverses parties intéressées à l'enquête furent représentées devant la commission par les personnes suivantes:

M. S. B. Woods, C.R., conseiller de la commission.

M. Wendell Farris, C.R., et M. G. McG. Sloan, conseiller de la Commission du port de Vancouver.

M. G. H. Van Allen et M. J. D. Mothersill, conseillers du gouvernement de l'Alberta.

L'honorable sir Charles Tupper et M. R. H. Tupper, conseillers de la compagnie de grain dite *British & Oriental*.

M. Douglas Armour, C.R., conseiller de la compagnie de construction du Pacifique et de la maison Davidson & Smith.

M. A. B. Macdonald, C.R., conseiller de la maison J. S. Metcalf et Cie.

M. F. G. T. Lucas, conseiller de la division des grains de la Bourse des marchands de Vancouver.

M. G. E. McCrosson, conseiller de la ville de Vancouver.

M. Jos. Clarke, qui sollicite la permission de comparaître en son propre nom en qualité de citoyen intéressé de l'Alberta.

RAPPORT DE LA COMMISSION

Nous, commissaires plus haut mentionnés, soumettons par les présentes le rapport de l'enquête que nous avons tenue à Vancouver, C.-B., en exécution des instructions reçues de l'honorable ministre du Commerce. L'enquête eut lieu à Vancouver et les séances, ouvertes au public, commencèrent le 15 mai 1924 et se terminèrent le 6 juin 1924.

Les points que nous fûmes priés d'enquêter ressortent d'une déclaration faite à Winnipeg le 13 mars 1924, à une séance de la Commission royale d'enquête sur les grains par M. Van Allen, conseiller du Gouvernement de l'Alberta. Une déclaration écrite fut présentée par M. Van Allen qui demanda l'enquête. Il déclara expressément qu'il faisait cette démarche au nom de son gouvernement.

La déclaration déposée révélait une situation que l'on supposait exister à Vancouver relativement à la manutention, à l'emmagasinage et à l'expédition du grain et aux accessoires de ces services; cette situation, de l'avis du conseiller, nécessitait la tenue d'une enquête et l'intervention des autorités compétentes. Il s'agissait en partie de l'acquisition, de la construction et de la gestion des élévateurs à grain et de leurs accessoires et des contrats accordés par la Commission du port de Vancouver; d'autre part, la déclaration portait sur des rumeurs et des soupçons d'injustices réelles ou supposées provenant d'individus; ces choses pouvaient, de l'avis du conseiller, causer des ennuis et des frais déraisonnables aux producteurs de grain et notamment aux producteurs de la province de l'Alberta, qui fournissent la plus grande partie du grain expédié par le port de Vancouver.

Il nous est difficile de trouver pour la rédaction de ce rapport des termes capables de justifier l'attitude prise par M. Van Allen et par les autres personnes intéressées dans l'enquête. Il a constamment été question aux séances de l'enquête des "accusations" de M. Van Allen, et le ministre du Commerce se sert de l'expression dans la lettre par laquelle il nous autorise à tenir l'enquête. Quelques-uns des points soumis à notre examen sont des problèmes de politique administrative que l'on nous demande de résoudre. D'autres, il est vrai, se rapportent à des injustices passées ou futures, mais, dans les deux cas, sans accusation positive formulée sous la responsabilité du conseiller contre une personne ou société particulière. Dans les circonstances nous avons jugé convenable de déclarer au début qu'en traitant de questions qui visent l'honneur ou l'intégrité nous nous sommes efforcés de ne pas perdre de vue les égards auxquels ces personnes ont droit en tout temps.

Si nous examinons les divers motifs qui poussèrent le conseiller du gouvernement de l'Alberta à demander l'enquête et si nous examinons attentivement sa déclaration, nous constatons que la question comporte les points suivants:

(1) Les élévateurs à grains de Vancouver possédés par la Commission du port de Vancouver ainsi que les autres accessoires de transport du grain sont construits à un prix "terrible" (signifiant apparemment "fortement excessif"), et avec le temps ce prix excessif retombera sur les producteurs de grain. L'augmentation des taux de transport du grain récemment sanctionnée par arrêté du conseil et devant prendre effet le 1er septembre prochain est signalée pour démontrer la façon dont les frais retombent sur le producteur. Cette proposition nécessite la tenue d'une enquête sur les sommes d'argent déjà dépensées ou dont

la dépense est projetée par la Commission du port de Vancouver pour les fins en question et l'examen des divers contrats qu'elle a négociés pour l'achat ou la construction. On a notamment mentionné l'élévateur n° 3, appelé l'élévateur Woodward, acquis et parachevé à grands frais par la Commission du port qui l'a ensuite loué à un prix modique à la compagnie dite *British and Oriental*. Il sera nécessaire d'examiner toutes les circonstances qui entourent l'acquisition de cette propriété par la commission du port et le bail qu'elle a négocié avec la compagnie.

(2) Des influences sordides s'exercent auprès des membres de la commission du port et auprès des hauts fonctionnaires relativement à la manutention et à l'expédition du grain. Par suite des dites influences (ou, dans certains cas, probablement par suite d'un motif inavouable étranger aux dites influences),

(a) des contrats ont été accordés à des conditions désavantageuses ou à des personnes dont les antécédents sont de nature à les rendre inacceptables lorsqu'il s'agit de contrats comportant la dépense des deniers publics;

(b) on a constaté la présence d'un appareil ou dispositif irrégulier ayant la forme d'un déversoir secondaire placé dans le compartiment de réception de l'élévateur n° 1, ce qui révélait l'intention de frauder;

(c) la commission du port a nommé à des positions importantes dans le commerce du grain certaines personnes que leur passé a discréditées et déqualifiées.

Cette proposition ouvre la porte à une enquête inaccoutumée et très difficile. D'après la déclaration de M. Van Allen et les témoignages entendus, cela signifie en résumé que les membres de la firme ou de l'ancienne firme de Davidson et Smith, qui à une certaine époque fit le commerce du grain à Winnipeg et Fort-William, et notamment M. John R. Smith, membre de la firme, ont exercé l'influence qui a provoqué cet état de choses, qui peut amener des difficultés à l'avenir. M. Van Allen mentionne certaines transactions de cette firme à Fort-William qui, à son avis, sont de nature à la discréditer. La déclaration de M. Van Allen nous a obligés à entendre un grand nombre de témoignages quant aux agissements de Davidson et Smith pendant qu'ils étaient dans le commerce du grain, leur amis de Vancouver, les relations d'affaires et même le degré de connaissance que chacun des commissaires du port ou leurs employés et les autres personnes intéressées à l'enquête, avaient avec eux ou l'un ou l'autre d'entre eux. De plus, en raison de la nature de la preuve, nous croyons opportun de mentionner spécifiquement dans ce rapport chaque cas d'amitié révélé ou de relation commerciale constatée et d'en indiquer la nature et la portée sur les matières à l'étude. Il nous incombera aussi d'examiner le passé de tout fonctionnaire que l'on prétend discrédité ou déqualifié.

(3) Des méthodes malsaines sont déjà en œuvre dans les élévateurs possédés et administrés par la Commission du port. M. Van Allen mentionne les chiffres soumis à la commission canadienne des grains, chiffres qui démontrent, selon les rapports de la Commission du port pour la période comprise entre le 31 août 1923 et le 7 mars 1924, que 232,252 boisseaux de blé n° 1 du nord furent expédiés en excédent de la quantité reçue. Cet état de choses peut provenir du mélange illicite du blé ou du défaut de nettoyer le blé en enlevant toute la tare mentionnée au certificat d'inspection. Cette déclaration nécessite la révision des quantités reçues et expédiées par l'élévateur pendant la période en question ainsi que l'examen des accessoires employés pour le pesage et l'inspection du grain. En marge de l'inspection surgit l'opportunité de nommer une commission d'examen du grain à Vancouver.

Après l'exposé des propositions précédentes, M. Van Allen aborde le problème des relations existant entre la Commission du port de Vancouver et la Commission canadienne des grains. Il se plaint de ce que la Commission du port a

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

refusé de se soumettre à l'autorité de la Commission des grains tel que prescrit par la Loi des grains du Canada, et cela en négligeant de demander à la Commission un permis pour ses élévateurs et en se soustrayant à l'autorité de la commission en d'autres matières. Il préconise d'élargir les pouvoirs de la commission plutôt que de les restreindre et il recommande de modifier sa constitution et ses pouvoirs.

M. Van Allen aborde ensuite la question d'accorder des permis aux élévateurs privés des têtes de ligne qui opèrent le mélange des grains. Le mélange des grains est une des plus importantes questions dont la Commission royale d'enquête sur les grains soit actuellement saisie. M. Van Allen prétend qu'on ne doit dans aucun cas autoriser le mélange dans les ports du Pacifique.

En dernier lieu M. Van Allen signale la suggestion faite en certain lieu préconisant que le blé expédié par le port de Vancouver soit désigné comme le "blé de Vancouver". Il s'oppose à cette suggestion.

Nous sommes d'avis que le résumé précité expose convenablement la nature et l'étendue du problème dont nous sommes saisis et qu'il facilitera aux lecteurs de ce rapport l'intelligence des considérations qui nous ont amenés à diviser la présente enquête en onze parties après avoir entendu la déclaration de M. Van Allen; il fera aussi comprendre jusqu'à quel point il est nécessaire de poursuivre l'examen de chaque sujet.

Voici la fin de la déclaration du conseil de la province de l'Alberta:

"Par conséquent, au nom du gouvernement de la province de l'Alberta et au nom des producteurs de grain de la dite province, je prie la Commission de tenir une autre session dans la ville de Vancouver, au mois d'avril, afin d'examiner soigneusement les questions suivantes et telles autres questions qui pourraient se commander à l'attention, à savoir:

"1. Les circonstances de l'installation et de l'emploi du déversoir secondaire plus haut mentionné à l'élévateur n° 1 de la Commission du port de Vancouver.

"2. La gestion et l'exploitation du dit élévateur notamment en ce qui concerne:

"(a) le personnel de la direction et de la main-d'œuvre;

"(b) les quantités reçues et expédiées, par classes;

"(c) le pesage à l'entrée et à la sortie;

"(d) l'inspection à l'entrée et à la sortie;

"(e) le besoin d'une commission d'examen à Vancouver, etc.

"3. Les contrats gouvernant la construction des annexes aux élévateurs n° 1 et n° 2.

"4. Les relations, s'il en est, entre Davidson & Smith ou Davidson ou Smith et la *Pacific Construction Company*.

"5. Les relations contractuelles, s'il en est, entre la *Pacific Construction Company* et la Commission du port de Vancouver.

"6. L'augmentation projetée du tarif des grains, par cargaison, à Vancouver.

"7. Les circonstances de la construction de l'élévateur Woodward et le contrat passé entre la Commission du port de Vancouver et les locataires dudit élévateur.

"8. Le mélange du grain doit-il être restreint ou entièrement prohibé aux ports canadiens du Pacifique?

"9. La gestion des élévateurs publics et si les élévateurs de Vancouver doivent ou non être exploités par:

"(a) la Commission du port, comme présentement, ou;

"(b) la Commission des grains, comme anciennement, ou;

"(c) un commissaire spécial directement soumis à l'autorité du ministre du Commerce.

" 10. Au cas où la politique actuelle serait continuée, jusqu'à quel point lesdits élévateurs doivent dépendre de la Commission des grains en ce qui regarde les permis, les inspecteurs, les règlements, etc.

" 11. L'établissement d'un nouveau mode de classement du blé exporté par Vancouver et la désignation de ce blé comme "blé de Vancouver".

Nous avons jugé convenable, après examen, d'aborder ces questions dans l'ordre indiqué, même si un ordre plus logique se recommandait. Avant toutefois de procéder, nous croyons nécessaire d'étudier l'histoire de la maison de Davidson et Smith, dont on a parlé plus haut. Cette digression est nécessaire parce que presque toutes les plaintes contenues dans la déclaration du conseiller de l'Alberta reposent sur la présomption que les membres de cette maison exercent une influence sordide et dommageable. Davidson et Smith se sont fait représenter devant la commission par un avocat et nous avons interrogé minutieusement J. R. Smith sur les matières qui mettent en jeu son intégrité et son bon renom aussi bien que ceux de son associé. Davidson n'a pas rendu témoignage personnellement et son nom n'a pas été en évidence, excepté comme membre de la *Pacific Construction Company*. Les accusations d'influence indue visaient apparemment les activités réelles ou supposées de Smith. Il nous incombe d'exposer les faits révélés par les témoignages sur les agissements de cette firme et en particulier de J. R. Smith; nous tirerons ensuite les conclusions que semblent motiver les faits.

La maison Davidson et Smith s'est livrée au commerce du grain durant quinze ou seize ans et pendant une partie de cette période elle a possédé et exploité un élévateur à grain à Fort-William. A certains moments cet élévateur joua le rôle d'un élévateur privé (établissement de mélange); en d'autre temps il remplit la mission d'un élévateur public de tête de ligne. Pendant la dernière période de son exploitation par la firme, c'était un élévateur particulier "régulier", ce qui signifie que les reçus d'entreposage de la firme étaient acceptés par la Bourse des grains de Winnipeg.

En 1914, le vapeur *Curry* fut chargé de blé en partie à l'élévateur de Davidson et Smith et en partie à l'élévateur du gouvernement fédéral. Après le chargement on a constaté que la cargaison contenait un excédent de 10,000 boisseaux sur le connaissance. La maison Davidson et Smith réclama la propriété de cet excédent et prétendit qu'il provenait de son élévateur. Une enquête conduite par la Commission des grains révéla que l'excédent provenait de l'élévateur de l'Etat, et la maison Davidson et Smith retira sa réclamation. La question fut compliquée par le fait discuté à l'enquête que le peseur du gouvernement à l'élévateur de Davidson et Smith avait détruit les listes de pesée au lieu de les verser aux dossiers du peseur en chef. On a rappelé cet incident pour prouver l'illégitimité de la réclamation faite par Davidson et Smith de 10,000 boisseaux de blé qu'ils savaient ne pas leur appartenir et démontrer qu'il y avait collusion entre eux et le peseur du gouvernement. Dans son témoignage devant la commission, Smith expliqua l'attitude prise par sa firme en déclarant que, inexpérimentée dans le commerce de l'élévateur, sa firme en était venue à la conclusion que l'excédent de cargaison devait probablement être attribuée à quelque erreur ou négligence commise dans leur élévateur plutôt que dans celui de l'Etat et que la réclamation fut présentée pour protéger leurs droits et abandonnée dès qu'ils eurent pris connaissance de la preuve faite à l'enquête. M. J. G. White, le peseur en chef, déclara dans son témoignage qu'au moment de l'incident il en était venu à la conclusion que le peseur avait détruit les liste de pesée par pure erreur, à cause de son inexpérience, et qu'on n'avait jugé à propos de lui infliger qu'un mois de suspension comme punition.

C'est en 1916, alors que la maison Davidson exploitait son élévateur comme élévateur public, que survint l'incident du vapeur *Robert Frier*. La *Fort William*

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

Grain Company, dont Smith faisait partie, transborda sur un navire une quantité de blé de diverses qualités, mélangea ce grain à bord du navire, ramena le navire à l'élevateur et réclama le droit de faire inspecter dans l'élevateur la cargaison ainsi mélangée. L'inspecteur refusa d'abord de se soumettre à cette exigence. Toutefois les autorités de l'élevateur acceptèrent le blé et réussirent à le faire inspecter le lendemain. Il appert que Smith et ses associés réclamaient le droit de mélanger le grain à bord des navires, de la même façon que dans un établissement privé de mélange régi par un permis, et d'obtenir un nouveau certificat pour le mélange dont les parties constituantes avaient déjà été l'objet d'un certificat d'inspection à l'élevateur public de tête de ligne. La Commission des grains fit enquête en la matière et décida au mois de mars suivant que tel droit n'existait pas, que l'inspecteur gouvernemental était dans son droit en refusant d'inspecter et de classer le grain transbordé du navire dans l'élevateur et que la maison Davidson et Smith avait violé les règlements en acceptant le grain.

Pendant l'été de 1922, la compagnie américaine *Washburn-Crosby* reçut une cargaison de blé expédiée de Fort-William à Buffalo, N.-Y., par le vapeur *Pollock*. Le blé avait été placé dans deux compartiments du navire appelés respectivement cales n° 1 et n° 3. La cale n° 3 contenait exclusivement du blé de l'élevateur de Davidson et Smith et la cale n° 1 contenait en partie du blé dudit élevateur et en partie du blé de l'élevateur du Grand-Tronc-Pacifique. Les certificats d'inspection indiquaient du blé n° 3 du nord dans les deux cales. Des échantillons furent pris par les inspecteurs du gouvernement et leurs échantillonneurs de même que par l'inspecteur et l'échantillonneur des acheteurs, la compagnie *Washburn-Crosby*. A la suite de plaintes au sujet de la qualité du blé expédié à Buffalo, la Commission des grains tint une enquête. L'enquête révéla que le blé placé dans la cale n° 3 était du n° 4 coriace et celui de cale n° 1 du n° 3 coriace. L'inspecteur officiel posté à l'élevateur de Davidson et Smith fut trouvé blâmable d'avoir surestimé l'expédition. Il fut congédié, alors que les échantillonneurs qui l'avaient assisté furent maintenus en fonction. Cette attitude fut motivée par le fait que les échantillons furent régulièrement pris; ce n'est que par après qu'ils furent frelatés, et cela ne fut possible qu'avec la mollesse ou la collusion de l'inspecteur. L'écart entre la valeur du blé acheté et du blé livré était de \$38,000. La maison Davidson et Smith faisait partie de la Bourse des grains de Winnipeg et, conformément aux règlements de la bourse, la *London Accident and Guarantee Company* s'était portée garant de la fidèle exécution des engagements de la firme. En exécution des règlements de la bourse le conseil fit enquête sur les plaintes portant sur la cargaison du *Pollock* et, le 18 octobre 1922, le conseil déclara la maison Davidson et Smith en défaut pour la somme de \$38,985.74. Une action est actuellement inscrite devant les tribunaux du Manitoba pour le recouvrement de cette somme par la *Bawlf Grain Company*, la *Washburn-Crosby Company* et le secrétaire de la Bourse des grains de Winnipeg contre la compagnie répondante. Smith nous déclara que ni lui ni sa firme n'avaient rien à faire avec l'échantillonnage ou l'inspection de la cargaison en question; c'était l'affaire de l'inspecteur du gouvernement et on ne lui avait offert aucun pot-de-vin ou appât pour l'induire à surfaire le classement du grain. Quant à l'enquête tenue par le conseil de la Bourse des grains de Winnipeg, il déclara que sa firme avait refusé de reconnaître son autorité et qu'elle s'en reportait à la décision des tribunaux. Il prétend que, l'inspecteur du gouvernement ayant émis un certificat attestant que le blé était du n° 3 du nord, il a raison de s'en reporter à ce certificat pour déclarer que sa firme a tenu les engagements prescrits par le contrat. Vu que la question est devant les tribunaux, qui établiront définitivement le droit de chacun, nous ne croyons pas devoir insister davantage dans ce rapport sur l'incident en question.

En marge de cet incident du *Pollock* on s'est demandé quel était le statut de la maison Davidson et Smith vis-à-vis la Bourse des grains de Winnipeg. Il appert que Smith est encore un membre en règle de la bourse, alors que la maison Davidson et Smith n'a pas renouvelé son inscription le 9 octobre 1922. Il n'est pas indiqué toutefois si c'est elle qui a négligé de s'inscrire ou si c'est la bourse qui a refusé de l'accepter.

Quant à la situation de la firme comme locataire d'élevateur il appert qu'une demande fut faite en son nom pour le renouvellement de son permis en septembre 1922, que la Commission des grains, selon la coutume, adressa à la firme une formule de cautionnement et que le cautionnement ne fut jamais retourné à la commission; on laissa périmer la demande. Pour un certain laps de temps au début de la saison commençant le 1er septembre, l'élevateur fut sans permis. Finalement la maison Davidson et Smith le loua à la *Inland Seas Company*, qui se fit octroyer un permis le 3 novembre 1922.

Smith déclara que sa firme avait décidé de se retirer du commerce d'élevateur à la tête des lacs parce qu'elle se rendait compte que la Commission des grains et la Bourse des grains de Winnipeg lui étaient antipathiques.

Davidson et Smith sont tous deux membres de la *Pacific Construction Company*, qu'ils dominent de leur influence. Il est important de retenir ce fait. Smith a élu domicile à Vancouver depuis le mois de novembre 1923.

Le récit précédent explique les allégations de M. Van Allen, et sans doute beaucoup de ceux qui s'intéressent au commerce du grain croient que l'influence que J. R. Smith pourrait exercer sur la commission du port ou ses fonctionnaires ne saurait être que préjudiciable et de nature à causer des ennuis. Il nous a semblé que sans cette revue de l'histoire de la Maison Davidson et Smith, il serait difficile au lecteur de saisir l'importance des questions visées dans les onze sujets d'enquête, ou même de comprendre pourquoi il était nécessaire de faire enquête sur ces matières.

Nous allons maintenant aborder chacune des onze questions posées dans la déclaration de M. Van Allen dans l'ordre indiqué.

“(1) Les circonstances de l'installation et de l'emploi du déversoir secondaire plus haut mentionné à l'élevateur n° 1 de la Commission du port de Vancouver.”

Au printemps de 1923 la compagnie J. S. Metcalf, ingénieurs d'élevateurs à grain, dont le bureau chef est situé à Montréal, était au service de la Commission du port de Vancouver préparant les plans d'un agrandissement (appelé “annexe” par M. Van Allen) à l'élevateur n° 1, et faisant des recommandations et préparant les plans de certaines améliorations destinées à en augmenter la capacité du bâtiment principal. Les plans préparés, elle envoya à Vancouver M. J. W. Perrigo, l'un de ses employés, un architecte d'élevateurs, pour discuter la question. Les plans prescrivaient, entre autres choses l'installation d'une paire de machines à disques Carter pour séparer l'avoine sauvage du blé. Après consultation entre Perrigo et la Commission du port et sur la recommandation de M. Colin McLean, surintendant des élevateurs récemment nommé par la commission, il fut décidé d'installer deux machines doubles à disques au lieu d'une paire. Cette décision paraît avoir été bien inspirée. Il fallait ensuite deviser un moyen de transporter le grain à ces machines pour le nettoyer. Le compartiment le plus rapproché qu'on pût employer pour cette fin c'était le compartiment de réception. Perrigo décida que le moyen le plus pratique c'était d'installer dans ce compartiment un déversoir secondaire pour transporter le grain aux disques. L'intention de Perrigo était de transporter le grain aux nettoyeuses après le pesage seulement; quand il ne serait pas en usage pour cette fin légitime, le déversoir devait être fermé. L'idée de Perrigo fut adoptée et on installa le déversoir dont le public a

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

tant parlé depuis quelques mois et qui a donné naissance à la rumeur qui a provoqué la présente enquête.

Il est essentiel lorsqu'on emmagasine le grain dans les élévateurs de prendre toutes les précautions imaginables pour assurer le passage libre du grain du compartiment de réception, où on le transborde directement du wagon, aux balances, sans qu'il ne se pratique aucun coulage ou détournement; il est juste que le propriétaire bénéficie du poids entier et que l'élévateur soit responsable de tout le grain transbordé du wagon. La loi canadienne ne prescrit aucune règle précise, mais c'est un principe reconnu dans la construction des élévateurs. On nous informe que dans l'état du Minnesota la législature est allée jusqu'à décréter que les balances soient placées directement en dessous du wagon. Cela démontre l'importance du principe et la tendance à adopter les méthodes les plus rigoureuses, lorsque la chose est nécessaire, pour éliminer même la possibilité de le violer.

Le déversoir secondaire projeté était, de l'avis même de Perrigo, une chose inaccoutumée dans un élévateur et avant de le faire entrer dans les plans il voulut en faire approuver l'idée, au moins, dit-il, par M. Colin McLean, le surintendant des élévateurs. M. McLean approuva le projet. Par hasard M. J. G. White, le peseur en chef de la Commission des grains, se trouvait à ce moment à Vancouver pour examiner des questions concernant l'élévateur. Perrigo croit avoir expliqué son projet à White et obtenu son approbation à l'installation du déversoir secondaire à condition qu'il fut muni d'une fermeture, afin qu'on ne put s'en servir sans la connaissance et la surveillance du peseur de l'Etat. Toutefois Perrigo n'est pas certain de la chose. Il ne se rappelle pas la conversation qu'il eut avec White. Il n'a qu'une impression générale d'avoir obtenu l'approbation de White; il croit que sans cette approbation il n'aurait pas autorisé l'installation, car il se rendait compte que c'était une chose extraordinaire. White est convaincu de n'avoir pas approuvé l'installation du déversoir secondaire. On admet que Perrigo et White se sont rencontrés et ont discuté les plans de l'élévateur; White prétend que les plans discutés étaient ceux du nouvel élévateur n° 2, White affirme que Perrigo lui a déclaré qu'il désirait installer un déversoir dans le compartiment de réception de cet élévateur et que lui White a attiré l'attention de Perrigo sur le fait que, là où le gouvernement préside au pesage, il ne doit exister aucun moyen de détourner le grain entre le wagon et les balances. Il déclare avoir dit à Perrigo que l'installation projetée ne serait pas satisfaisante. Les témoignages de Perrigo et de White furent amplement corroborés. Il est inutile d'insister davantage sur ce point car White et Perrigo semblent avoir agi de bonne foi. White déclare dans son témoignage que la contestation quant aux faits provient d'un malentendu entre lui et Perrigo et McLean.

A tout événement, Perrigo, qui représentait la *J. S. Metcalf and Company*, accepte l'entière responsabilité d'avoir conçu l'idée de ce déversoir, d'en avoir préparé les plans et de les avoir livrés aux entrepreneurs, la *Pacific Construction Company*, qui était chargée d'une partie de la réfection de l'élévateur n° 1. Davidson et Smith possèdent la majorité des actions de la *Pacific Construction Company*. Ce sont les sous-entrepreneurs, *J. E. Tracey and Sons*, entrepreneurs en métaux de Vancouver, qui ont installé le déversoir secondaire.

La déclaration de M. Van Allen laissait entendre que le dit déversoir avait été installé par Davidson et Smith probablement dans un but condamnable. On allègue que la *Pacific Construction Company*, que Davidson et Smith dominent de leur influence, a la direction des travaux et que le seul autre déversoir secondaire semblable à celui dont il est ici question a été "découvert" en 1915 par le peseur en chef dans l'élévateur de Davidson et Smith à Fort-William. Il appert que l'emploi du mot "découvert" est trompeur, car il implique que le déversoir secondaire fut installé subrepticement dans l'élévateur de Davidson et Smith, de

façon à indiquer une intention malhonnête et que le peseur en chef ne s'aperçut de la chose que par hasard ou à la suite d'une enquête provoquée par le soupçon. Le peseur en chef lui-même nous a affirmé que le déversoir secondaire installé dans l'élévateur de Davidson et Smith faisait partie des plans originaux, que Smith lui avait parlé de son installation et lui avait demandé son opinion disant que "ce n'était pas conforme aux règles de Hoyle" (pour répéter son expression) et qu'il avait discuté avec White la façon de s'en servir afin de faciliter la surveillance et d'éliminer les abus. White dit que vu que le déversoir était déjà installé il ne le ferait pas enlever pourvu qu'il fût fermé à clef et scellé et que la clef fût confiée à la garde du peseur afin qu'on ne puisse s'en servir hors sa connaissance. Sujet à ces restrictions il en permit l'usage. Le déversoir fut en usage pendant plusieurs années sans qu'il n'eut l'occasion de retirer l'autorisation de s'en servir. Il convient d'ajouter que le déversoir secondaire placé dans l'élévateur de Davidson et Smith est le seul de son espèce à la tête des lacs.

Perrigo quitta Vancouver avant le commencement des travaux d'installation; avant son départ il remit aux entrepreneurs un croquis de l'installation, croquis placé au dossier de la preuve et qui atteste que Perrigo avait indiqué l'installation d'un cadenas. L'installation du déversoir fut complétée par J. E. Tracey et Fils, le 23 octobre 1923, mais quand M. John Hollingshead, peseur en chef adjoint, visita l'élévateur, le 5 novembre 1923, on n'avait pas encore percé le trou dans la glissière pour l'installation du cadenas, comme on le verra plus loin.

Autant que le peseur en chef White s'en souvienne, il eut connaissance du déversoir secondaire pour la première fois le 31 octobre 1923, alors qu'il reçut une lettre de M. L. J. Lamoreaux, qui occupait alors le poste de peseur officiel à l'élévateur; cette lettre attirait son attention sur le fait que le déversoir secondaire était construit, signalait l'abus qu'on pouvait en faire et recommandait d'éliminer ce danger en munissant le déversoir d'un cadenas. White envoya immédiatement son adjoint, Hollingshead, à Vancouver pour étudier l'affaire signalée par Lamoreaux (ainsi que d'autres questions importantes concernant le personnel) avec pouvoir de régler l'affaire à son gré.

Hollingshead arriva à Vancouver le 5 novembre et il examina la situation. Il constata que le déversoir était installé tel que prétendu par Lamoreaux; il se rendit compte qu'on ne s'était pas préoccupé d'installer le cadenas indiqué sur le croquis de Perrigo. Il appert que les ouvriers en métaux se servaient pour d'autres fins de la perforeuse requise pour cette besogne. Il nous incombe de déclarer qu'on n'aurait pas dû autoriser ce délai dans l'installation du cadenas; on ne nous en a pas donné d'explication satisfaisante. C'était une partie essentielle du plan de Perrigo; de fait sans cela le plan n'aurait pas été acceptable, et le surintendant McLean le savait. En n'installant pas immédiatement la fermeture du déversoir secondaire on éveillait les soupçons; c'est ce qui alarma le peseur Lamoreaux et provoqua sa lettre au peseur en chef. Selon le témoignage même de M. McLean il n'aurait fallu que quelques minutes pour perforer le couloir et son châssis. Au lieu de faire ce travail immédiatement on attendit presque deux semaines (jusqu'à l'arrivée de Hollingshead); pendant ce temps il était possible de se servir du déversoir secondaire et de fait on s'en servit pour transborder le grain.

Hollingshead insista pour que le travail se fit sans tarder. On l'exécuta en sa présence; le service du pesage fit poser un cadenas dont la clef fut confiée à la garde du peseur à qui on devait s'adresser chaque fois qu'on désirait se servir du déversoir. L'usage du déversoir ainsi surveillé fut approuvé par le peseur en chef.

Plus tard, vers le mois d'avril 1924, le surintendant McLean, afin, dit-il, de mettre fin à la rumeur qui courait au sujet du déversoir secondaire, fit briser la

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

conduite qui le reliait au compartiment de réception. Cela n'empêchait pas complètement l'emploi du déversoir, car on pouvait en relier les parties au moyen d'une section télescopique; ce n'était qu'une précaution supplémentaire ajoutée au cadenas.

Le surintendant McLean nie catégoriquement qu'on en ait fait un usage illicite jusqu'au moment de la visite de M. Hollingshead. Le peseur Lamoreaux dit dans sa lettre au peseur en chef relativement au déversoir: "Je suis convaincu qu'on n'en a fait aucun usage illicite, mais la chose est possible." Il recommandait l'installation d'un cadenas. M. W. H. Mackenrot, le peseur senior du gouvernement, déclare qu'il est persuadé qu'on n'a fait aucun usage condamnable du déversoir.

Voici les conclusions que nous avons tirées des témoignages:—

(1) Il n'est nullement prouvé que la construction ou l'installation du déversoir secondaire aient été inspirées par Davidson ou Smith ou par quelqu'un en rapport avec eux ou avec la *Pacific Construction Company*. Au contraire, M. Ferrigo, l'expert de la compagnie J. S. Metcalf, déclare qu'il en est l'instigateur et il en prend toute la responsabilité.

(2) Il n'est pas prouvé qu'on ait fait un usage illicite du déversoir.

(3) Le déversoir étant présentement protégé et surveillé le service du pesage n'en appréhende aucun usage illicite.

Nonobstant les conclusions précitées qui, à notre avis, sont les seules qui puissent découler de la preuve, nous croyons devoir recommander pour le plus grand avantage de tous les intéressés, y compris les propriétaires de l'élévateur et les expéditeurs de grain, que le déversoir soit entièrement enlevé de l'élévateur. Au lieu de la pratique actuellement suivie relativement à l'emploi des machines à disques Carter, il devrait être immédiatement décrété qu'aucun grain ne sera transporté à ces machines avant d'avoir été pesé à son entrée dans l'élévateur ou après le pesage précédant le chargement sur le navire. De plus nous sommes d'avis que l'on devrait adopter des règles catégoriques interdisant l'installation de déversoirs de ce genre dans tout élévateur d'emmagasinage exploité sous le régime de la Loi des grains du Canada. L'enlèvement du déversoir secondaire en question entraînera certainement certaines dépenses, mais à ce sujet nous avons l'opinion de M. C. D. Howe, architecte d'élévateurs à grain, qui traça les plans primitifs, et qui est au courant de la situation présente; il nous dit que les changements nécessaires coûteront environ \$1,500. M. Howe nous a expliqué tous les changements nécessaires à la structure et ailleurs; comme son témoignage couvre tous les points il est inutile que nous y revenions dans le présent rapport. Contentons-nous de dire que nous croyons possible l'exécution des plans de M. Howe et nous recommandons fortement que les changements soient effectués et que la règle précitée soit décrétée le plus expéditivement possible.

" (2) La gestion et l'exploitation dudit élévateur notamment en ce qui concerne:

- " (a) le personnel de la direction et de la main-d'œuvre;
- " (b) les quantités reçues et expédiées, par classes;
- " (c) le pesage à l'entrée et à la sortie;
- " (d) l'inspection à l'entrée et à la sortie;
- " (e) le besoin d'une commission d'examen à Vancouver;"

La partie (a) de la rubrique précitée nous remène à la question de l'influence que l'on soupçonne Davidson et Smith d'avoir exercée auprès des membres de la Commission du port de Vancouver. Cela laisse aussi planer des doutes sur le caractère de quelques-uns des hauts fonctionnaires de la commission. Il convient de nous occuper d'abord de M. Colin McLean, surintendant des élévateurs. Dans sa déclaration M. Van Allen décrit M. McLean comme un ancien employé de Davidson et Smith à Fort-William. Après avoir exposé l'affaire du vapeur

Pollock, à la lumière des renseignements qu'il possédait, il déclare que, d'après son information, "le surintendant de l'élevateur de Davidson et Smith à cette époque, un monsieur McLean, a maintenant la gestion de l'élevateur n° 1." Au cours de l'enquête M. Van Allen fit remarquer que cette assertion était inexacte. M. McLean n'était pas alors et n'a jamais été surintendant de l'élevateur en question. Le surintendant de l'époque était un M. Gale, qui habite maintenant Toronto et dont nous n'avons pas à nous occuper.

M. McLean débuta dans le commerce de grain en qualité de chargeur de navires. Il fut à une époque chargeur en chef à l'élevateur de l'Etat à Port-Arthur. Pendant la saison de 1916 il prit des contrats pour le chargement des navires. De 1918 au commencement de 1923 il fut employé par la *Canadian Feed and Manufacturing Company*, et de ce moment jusqu'à l'époque où il quitta Fort-William pour Vancouver, à la fin de juin, il était à l'emploi de B. J. Ostrander et Cie. Pendant ces cinq ans il fut surintendant d'un élevateur particulier, où l'on faisait surtout le commerce du grain d'alimentation. Il n'eut à aucun moment la direction d'un élevateur de tête de ligne, public ou particulier, faisant le même commerce que l'élevateur de la Commission du port de cette ville. Toutefois sa demande d'emploi adressée à la Commission du port de Vancouver était accompagnée de certificats de compétence, d'habileté et d'intégrité signés par M. P. Jones, un ancien membre de la Commission des grains maintenant directeur général de la *Inland Seas Elevator Company*, F. Symes, inspecteur gouvernemental du grain qui dirige l'inspection à la tête des lacs, S. G. Seagal, maître de port, et le maire Newton Edmeston, tous de Fort-William; chacun le connaissait personnellement depuis au moins dix ans. La commission annonça bruyamment la vacance de la position de surintendant des élevateurs de l'Etat. Elle reçut au delà de soixante-dix demandes; elle choisit McLean à cause de son expérience et de ses recommandations.

J. R. Smith était actionnaire de la *Canadian Feed Manufacturing Company* et de la *B. J. Ostrander Company* par lesquelles McLean fut employé pendant quelque temps. Smith et McLean se connurent parfaitement bien pendant leur séjour à Fort-William. McLean dit qu'après avoir adressé sa demande à la Commission du port de Vancouver, il rencontra Smith à Fort-William, lui parla de sa demande et ils discutèrent la situation qui existait à Vancouver. Smith était nouvellement arrivé d'un voyage à Vancouver. Smith, McLean et chacun des commissaires du port de Vancouver jurèrent que Smith n'a rien fait ni directement ni indirectement, soit par voie de recommandation ou autrement, pour faire effectuer la nomination de McLean. C'est tous les témoignages que nous avons entendus en la matière. M. Beattie, de la Commission du port, qui fut le principal instrument de la nomination de McLean, ne put offrir aucune raison péremptoire expliquant la préférence accordée à M. McLean sur tous les autres concurrents, dont quelques-uns, à première vue, paraissaient plus compétents et plus expérimentés pour remplir la position. Le contre-interrogatoire serré que l'on fit subir à M. Beattie sur ce sujet indique clairement que dans les circonstances l'on jugeait le choix de M. McLean suffisant pour faire soupçonner que quelque influence avait été exercée en sa faveur. Toutefois ce contre-interrogatoire n'amena rien de nouveau dans la preuve et il nous est impossible d'en venir à la conclusion que Smith a exercé son influence en faveur de McLean. Nous n'avons rien trouvé non plus dans le passé de McLean qui soit de nature à le discréditer. Il n'y a pas de doute que McLean souffrit de la fausse impression qui prévalut et qui faisait partie de la déclaration de M. Van Allen infirmant que McLean avait été surintendant de l'élevateur de Davidson et Smith, duquel on avait chargé le *Pollock*, et qu'il avait participé à l'injustice supposée avoir été commise en cette circonstance. Dès qu'on eut constaté les faits réels à l'enquête, M. Van Allen s'empessa de déclarer qu'une injustice avait été commise envers M. McLean.

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

Quant au rôle joué par M. McLean depuis qu'il est chargé des élévateurs de cette ville, il est incontestable qu'il n'a épargné ni temps ni peine dans la surveillance de la manutention et de l'expédition d'une quantité de grain assez énorme pour lui imposer à lui et à ses employés une tâche très pénible, étant donné l'outillage insuffisant et les désavantages au milieu desquels ils eurent à se débattre. Les représentants des grainetiers de Vancouver rendirent hommage à la compétence de McLean et de ses employés.

Nous faisons cette déclaration sous réserve de certaines remarques que nous ferons plus tard en parlant de diverses questions portant sur l'administration des élévateurs, telles quantités de grain reçues et expédiées et l'émission et l'annulation des récépissés d'entrepôt. Il nous incombera également de commenter les relations de McLean avec J. R. Smith relativement à l'exploitation des élévateurs confiés à ses soins.

Prenons maintenant le cas de H. S. Penfold, adjoint de M. McLean en qualité de surintendant de l'élévateur n° 1, qui comprend aussi l'annexe à cet établissement. Penfold débuta dans le commerce du grain en 1913 en qualité de peseur de l'Etat. Il occupa ce poste pendant un an et pendant une partie de ce temps il exerça ses fonctions à l'élévateur de Davidson et Smith à Fort-William. Ce fut pendant que Penfold était à cet élévateur que survint l'incident du vapeur *Curry* et c'est lui que l'inspecteur en chef White suspendit de ses fonctions de peseur pendant un mois dans les circonstances exposées au début de ce rapport. Les circonstances indiquent qu'on ne l'a pas jugé coupable d'infraction volontaire. De 1915 à 1917 il fut au service de Davidson et Smith à leur élévateur de Fort-William. Il alla ensuite faire du service militaire outre-mer. A son retour en 1919 il reprit son service à l'élévateur de Davidson et Smith où il demeura jusqu'en 1922. Pendant son séjour chez Davidson et Smith il fut à diverses époques peseur, surintendant adjoint et commis aux écritures. De 1922 jusqu'à son arrivée à Vancouver Penfold fut employé par la *Inland Seas Elevator Company*.

La seule chose que l'on puisse reprocher à Penfold c'est la suspension d'un mois infligée en 1914 dans les circonstances signalées. Après avoir examiné tout son passé nous ne croyons pas que cet incident soit suffisant pour refuser de l'employer aujourd'hui. Il fut choisi par McLean pour remplir la position qu'il occupe aujourd'hui, sur une liste de candidats fournie par la Commission du port. D'après les affirmations de McLean et Penfold il ressort que McLean ignorait la demande d'emploi de Penfold et ne lui avait pas conseillé de solliciter cette position.

Penfold connaissait parfaitement bien J. R. Smith. Il dit que trois semaines après avoir demandé la position à la Commission du port de Vancouver il rencontra Smith à Fort-William et lui demanda ce qu'il pensait de Vancouver et de la sagesse d'aller prendre de l'emploi à cet endroit. Il affirme toutefois qu'il n'a pas demandé à Smith d'exercer son influence en sa faveur. De plus Smith jure qu'il n'eut aucune part, soit par voie de recommandation ou autrement, à la nomination de Penfold.

Les services de Penfold à l'élévateur semblent avoir été satisfaisants.

Passons maintenant à Sam King. King est l'adjoint de McLean en qualité de surintendant de l'élévateur n° 3. C'est McLean qui le nomma à ce poste. Avant la guerre King fut pendant quelque temps comptable à l'élévateur de Davidson et Smith, à Fort-William. Depuis son retour de l'armée, en 1918 ou 1919, jusqu'à l'époque de son arrivée à Vancouver à l'été de 1923, King fut teneur de livres et gérant de bureau à l'élévateur de grain d'alimentation de la compagnie B. J. Ostrander, où McLean était surintendant. Rien dans la preuve n'indique que Smith soit intervenu dans sa nomination. On n'a porté aucune plainte contre sa compétence ou son intégrité dans ses services passés ou présents.

Teddy Hamilton, peseur à l'élévateur n° 1, et Joseph Smith, contre-maître de nuit au même élévateur, furent tous deux à un moment donné au service de Davidson et Smith. Toutefois la preuve n'allègue pas que Smith s'employa à les faire nommer et on n'a rien à leur reprocher personnellement.

En dernier lieu nous allons prendre le cas de W. R. Biernes, présentement employé par McLean en qualité d'inspecteur. Ce cas est plus compliqué que les autres. Biernes était l'inspecteur officiel à l'élévateur de Davidson et Smith à Fort-William quand survint l'incident du *Pollock* en 1922; c'est l'inspecteur mentionné dans notre exposé de l'affaire du *Pollock*, qui fut démis de ses services après enquête de la Commission des grains et après qu'occasion lui fut donnée d'expliquer sa conduite. Smith recommanda Biernes à McLean pour le poste qu'il occupe actuellement. McLean admet cela, mais il dit qu'il n'a pas été influencé par la recommandation de Smith, car il connaissait Biernes depuis quinze ans et il avait confiance en sa compétence. Toutefois McLean admet qu'il était au courant des difficultés de Biernes relativement à l'affaire du *Pollock* et il savait qu'il avait été démis de ses fonctions. Sachant cela il le fit venir de la province d'Ontario pour remplir le poste qu'il occupe présentement, et cela sans rien révéler du passé de Biernes à la Commission du port. L'attitude de McLean dans cette affaire nous porte à croire qu'il avait confiance en Biernes en dépit de ses tracas et qu'il tenait beaucoup à lui donner une autre chance.

On ne peut rien trouver à reprendre, apparemment, dans le travail de Biernes dans la position qu'il occupe actuellement et il se peut que sa conduite dans l'affaire *Pollock* ait été due à la négligence plutôt qu'au désir de frauder. C'est pourquoi nous ne voulons pas aller jusqu'à recommander qu'il soit congédié, mais il nous semble que pour le moins McLean n'a pas agi avec toute la sincérité nécessaire à l'égard de la Commission du port lorsqu'il a embauché Biernes sans faire connaître à cette dernière tout ce qu'il savait des antécédents de cet homme.

Nous croyons être maintenant arrivés au point où il nous est plus facile de traiter de la question de l'influence qui a été exercée, a-t-on dit, par Davidson et Smith, ou plus particulièrement par J. R. Smith sur les membres de la Commission du port de Vancouver et sur le surintendant McLean.

Pour ce qui est du président Kirkpatrick et du Commissaire Prenter, ni l'un ni l'autre ne semblent avoir connu Smith avant une date très récente, et il me semble que ni l'un ni l'autre n'ont agi, en connaissance de cause, sous l'influence exercée par Smith. D'un autre côté, le commissaire Beattie connaissait Smith depuis vingt-quatre ans. Il dit qu'il avait foi dans ses connaissances et dans son jugement par suite de son expérience dans le grain et dans l'administration des élévateurs. Le commissaire Beattie avait toujours porté une attention toute particulière, à titre de commissaire, à la manutention du grain et à l'administration des élévateurs. Il a dit avoir discuté ces questions avec Smith et qu'un bon jour, alors qu'il devait lui-même s'absenter de la cité et que les deux autres commissaires étaient eux-mêmes absents, il avait demandé à Smith de voir McLean, de lui donner des conseils et de l'aider à résoudre ses difficultés. Depuis que McLean a pris la direction des élévateurs, Smith a toujours été son conseiller. Ils se rencontrent souvent pour étudier les questions qui ont trait aux élévateurs. Smith déclare qu'il agit ainsi dans le but d'aider McLean, et aussi parce que ses relations avec la *Pacific Construction Company* l'obligent à se rendre souvent au port et tout près des élévateurs; et il agit encore ainsi dans le but de se tenir bien au courant des questions qui ont trait aux élévateurs parce que, dit-il, il espère reprendre cette occupation un de ces jours à Vancouver. McLean déclare qu'il a commencé à consulter Smith lors de son arrivée ici parce qu'il le connaissait depuis longtemps et qu'il ne connaissait personne autre à Vancouver à qui il pouvait demander conseil. Il repousse fortement la suggestion

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

qu'il se soit de quelque manière placé sous le contrôle ou sous la direction de Smith ou qu'il se soit, en aucun temps, laissé influencer par lui sans raison. Smith, naturellement, a acquis une expérience de plusieurs années dans le commerce du grain. Entre autres positions qu'il a occupées, est celle de conseiller technique pour la Commission du Grain nommée par le gouvernement fédéral.

Rien ne prouve que des résultats malheureux aient été dus à cette relation intime entre Smith et McLean ou entre Smith et le commissaire Beattie. Dans les circonstances, une preuve dans ce sens n'aurait pu être établie devant nous que sous forme d'admissions, et nous n'en possédons aucune. Il se peut fort bien, comme on l'a déclaré, que Smith ait prodigué ses services parce qu'il voulait bien se rendre utile et aussi parce qu'il désirait se tenir au courant de ce qui se passait dans le commerce du grain. Nous n'avons à ce sujet que le témoignage même des personnes intéressées. Lorsqu'on lui a demandé de donner un exemple de la nature des questions débattues entre lui et McLean, Smith a mentionné le fait que McLean lui avait demandé son avis sur l'à-propos de faire travailler trois équipes d'hommes sur les élévateurs, sur le paiement des heures de travail supplémentaire, etc.

Quels qu'aient été les faits il n'en est pas moins certain que cette relation intime a donné lieu à un sentiment de mécontentement et de malaise dans plusieurs endroits et a compté pour beaucoup dans les motifs qui ont été invoqués en demandant la présente enquête. Nous savons par expérience que l'administration d'un élévateur de tête de ligne, et particulièrement d'un élévateur qui appartient à l'Etat, est toujours surveillée de bien près et l'objet d'une grande défiance. Même si rien de plus grave ne devait résulter de relations du genre de celles qui ont existé entre Smith et McLean il est bien naturel que les autres personnes intéressées au commerce du grain se formalisent de rapports entre l'administration de l'élévateur où ils se trouvent dans l'obligation de faire affaires et un particulier, lui-même membre ou espérant le devenir, de cette association commerciale. Tout ce qui pourrait augmenter un sentiment de cette nature devrait être évité. Nous soumettons les considérations qui suivent à l'attention de tous les intéressés.

" (b) Les quantités reçues et expédiées, par qualités.

" (c) Pesage à l'entrée et à la sortie.

" (d) Inspection à l'entrée et à la sortie.

" (e) Besoin d'une Commission d'examen à Vancouver, etc."

Nous avons trouvé bon de grouper ces quatre sujets parce qu'ils ont trait à des questions connexes.

Dans sa déclaration faite à Winnipeg, M. Van Allen a cité des chiffres officiels de la Commission des Grains, ayant trait à la manutention du grain à l'élévateur de Vancouver, et tendant à démontrer que du 31 août 1923 au 7 mars 1924, cet élévateur a expédié 232,252 boisseaux de blé Northern n° 1 de plus que la quantité reçue, tenant compte du grain de cette qualité en magasin au commencement de la période dont il est ici question. Il a aussi déclaré que les rapports hebdomadaires du grain en entrepôt, envoyés à la Commission des grains, indiquaient que l'on avait expédié 160,024 boisseaux de plus que la quantité reçue. M. Van Allen a fait remarquer que l'on n'avait donné aucune explication de cette différence et a conclu que, si ces chiffres sont exacts, cela signifie que le mélange des différentes qualités de grains se pratique à l'élévateur de Vancouver, chose qui est prohibée par la loi des Grains du Canada.

Nous désirons faire remarquer ici, cependant, qu'un tel écart, même réel, ne signifie pas nécessairement que les différentes qualités de grain ont été mélangées dans cet élévateur. Le mélange des différentes qualités de grain peut être la cause de l'expédition d'une quantité de grain plus considérable que la quantité reçue du grain de même qualité, mais le fait d'expédier une quantité de grain plus considérable que la quantité reçue peut se produire aussi par suite de l'ac-

cumulation d'un excédent due au fait que l'on expédie certaines cargaisons de grain contenant du grain qui devra être retranché. William Crawford, inspecteur à l'élevateur n° 1, a déclaré dans son témoignage que l'on avait expédié du grain contenant de $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$ p. 100 de grain à être rejeté. Les inspecteurs qui classifient le grain dans les navires ont l'habitude de permettre jusqu'à 1 p. 100 de grain à être retranché dans le grain dont la qualité est décrite au contrat et jusqu'à 2 p. 100 sur les qualités de grain vendu tel quel. M. Crawford a émis l'opinion que la quantité de grain à être retranché sur le grain expédié de Vancouver n'avait pas été plus grande que celle que l'on retranche des grains expédiés des autres ports. Il n'a eu connaissance d'aucun mélange à l'élevateur du port de Vancouver et ne croit pas que l'on en ait fait.

Il nous a été impossible de justifier l'écart entre les chiffres de la Commission des Grains et les chiffres soumis par M. McLean, surintendant des éleveurs du port de Vancouver. Les totaux soumis par M. McLean indiquent que les quantités reçues du blé Nord N° 1 ont été pratiquement égales aux quantités expédiées, mais ils ne correspondent pas aux totaux obtenus par le statisticien de la Commission des Grains, et basés sur les rapports hebdomadaires fournis par la Commission du port. Au cours de l'enquête tenue ici nous avons essayé plusieurs fois de faire concorder ces chiffres en nous adressant aux employés de l'élevateur de même qu'aux employés de la Commission des Grains qui assistaient à l'enquête. Ils ne purent toutefois réussir. Après les réunions publiques, D. D. Young, conseiller technique de la Commission, a fait de nouvelles tentatives, mais nous apprenons de lui, aujourd'hui même, (18 juin) qu'il ne peut éclaircir cette différence.

Par suite de cette différence on a suggéré de faire peser tout le grain dans l'élevateur, mais la chose a été trouvée impraticable puisque l'élevateur contenait une quantité considérable de grain qui n'avait pas été nettoyée, et, surtout à cause de l'énorme quantité de grain qui passe des éleveurs dans les navires. On craignait que ce travail de pesage dure une semaine au moins, que cela entraîne des embarras graves et coûteux dans le port, mette un embargo sur les expéditions venant de l'Alberta et cause des pertes aux cultivateurs et aux compagnies de manutention du grain.

A la suite de ces faits et dans l'impossibilité où nous nous trouvons d'attendre ici jusqu'à ce que ces difficultés aient été résolues, nous recommandons respectueusement que cette différence fasse l'objet d'une enquête et que cette question soit étudiée plus à fond par les employés compétents de la Commission des Grains. Le peseur en chef, M. White, nous assure que la cause de cette différence peut être tout aussi exactement déterminée lors du grand pesage annuel à la fin du mois de juillet, que si l'on faisait un pesage spécial à l'heure actuelle.

Les règles et règlements établis par la Commission des Grains relativement à l'inscription des quantités de grain reçues aux entrepôts de tête de ligne comportent qu'un récépissé d'entrepôt doit être émis pour chaque envoi par wagon, ou pour chaque quantité de grain à la personne qui y a droit, mais seulement après que ce récépissé a été passé par le garde-magasin au régistreur pour qu'il en fasse l'inscription. Lorsque le détenteur de ce récépissé d'entrepôt désire expédier du grain, il remet son récépissé d'entrepôt au garde-magasin et chaque fois qu'une quantité quelconque de grain est livrée ou expédiée, le préposé de l'élevateur remet les récépissés d'entrepôt au régistreur adjoint pour "L'enregistrement en vue de l'annulation" de l'envoi ou de la livraison, tant au point de vue de la quantité que de la qualité. Le but principal de l'enregistrement et de l'annulation des récépissés d'entrepôt est de protéger le propriétaire du grain, pour faire en sorte que le grain réellement dans l'entrepôt corresponde exactement, tant au point de vue de la quantité que de la qualité, à celui qui est décrit sur les récépissés d'entrepôt émis.

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

Pendant une courte période, ce printemps, la Commission du port de Vancouver a refusé d'enregistrer ou d'annuler ses récépissés d'entrepôt chez le régistrateur adjoint de la Commission des Grains. Nous avons maintenant l'assurance, cependant, que la Commission du port de Vancouver reconnaît la juridiction de la Commission des Grains à ce sujet et que les récépissés des éleveurs de la Commission du port de Vancouver sont aujourd'hui dûment enregistrés et remis à qui de droit pour être annulés.

Au port de Vancouver, cependant, la coutume s'est établie d'expédier des cargaisons de grain provenant des éleveurs sur la remise par les expéditeurs des lettres de voiture pour les wagons de grain de même que les frais de transport sur le wagon et une lettre d'indemnité de la part de l'exportateur à la Commission du port relativement à la perte que la Commission pourrait subir par suite de cette coutume. Dans certains cas on a demandé aux exportateurs d'obtenir une lettre de leur banque comme garantie de cette lettre d'indemnité. L'éleveur expédie alors le grain à même les quantités de grain en entrepôt et lorsque tous les wagons qui devaient servir à l'envoi en question ont été reçus, le surintendant de l'éleveur annule les récépissés d'entrepôt pour cet envoi. Cette coutume est à coup sûr irrégulière, mais elle est le résultat de l'énorme demande faite dans le port par suite de la trop faible capacité d'entreposage. Les commerçants sont unanimes à déclarer que cet état de choses a beaucoup amélioré la situation en permettant d'expédier le grain plus rapidement et d'empêcher la cessation des activités du port. Par suite de ces circonstances, bien qu'il soit impossible de condamner ce qui s'est produit, il est évident que cette coutume peut être bien dangereuse lorsque l'on en abuse. On nous a dit, au cours des séances, que des envois représentant en chiffres ronds 12,500,000 boisseaux avaient été ainsi faits et pour lesquels les récépissés d'entrepôt n'avaient pas été annulés par le régistrateur adjoint. Depuis notre arrivée ici, et à notre demande, les employés de l'éleveur ont essayé de réduire le nombre des récépissés d'entrepôt qui n'ont pas été annulés. On nous fait rapport qu'à l'heure actuelle (18 juin) les récépissés d'entrepôts qui n'ont pas été annulés par le régistrateur adjoint représentent 974,601, boisseaux de grain expédié avant le 1er juin. On nous dit aussi qu'au cours du mois de juin, jusqu'au 18, on a expédié de Vancouver 1,955,151 boisseaux et que de ces expéditions on a inscrit comme ayant été livrés 419,278 boisseaux, laissant une balance de 1,535,873 boisseaux de grain expédié au cours du mois de juin et qui n'a pas encore été inscrit comme ayant été expédié. Tenant compte des difficultés qui accompagnent l'expédition du grain par voie de Vancouver par suite de l'insuffisance des facilités d'entreposage et de nettoyage du grain nous ne croyons pas qu'il existe des raisons valables autorisant le fait d'avoir permis l'accumulation d'une aussi forte quantité (12,500,000 boisseaux) de grain pour lequel les récépissés d'entrepôt ne portent pas l'inscription de la livraison. Nous serions portés à croire que le personnel du bureau du surintendant des éleveurs n'est pas assez nombreux pour expédier la besogne ou bien n'a pas la compétence voulue. Que s'il était nécessaire de tolérer la continuation d'un telle coutume jusqu'à ce que les facilités aient été améliorées et augmentées—ce que l'on fait actuellement,—à Vancouver, on devra surveiller de bien près ces opérations. Les débits devraient être enregistrés aussi rapidement que le permettra l'entrée ou la sortie du grain dans l'éleveur. A propos de la question de l'entrée du grain à l'éleveur et de l'émission des récépissés d'entrepôt nous constatons qu'il existe un état de choses déplorable concernant les balayures provenant des wagons déchargés et des alentours des coffres d'emmagasiner. Nous avons constaté que le surintendant des éleveurs a pris pour ligne de conduite de s'approprier ce grain, le mettant en entrepôt dans l'éleveur et émettant des récépissés d'entrepôt pour ce grain. Il l'a fait étant sous l'impression qu'il avait le droit de

prendre ce grain et de s'en servir comme du grain appartenant à l'élevateur, c'est-à-dire, à la Commission du port de Vancouver. Cinq récépissés d'entrepôt représentant en tout plus de 1,600 boisseaux ont été émis de cette manière. Un de ces récépissés représentant plus de 400 boisseaux a été émis par le surintendant au chef de police du port avec instructions de vendre une partie du grain et de remettre l'argent reçu en retour à une certaine personne qu'il employait comme police secrète pour découvrir les voleurs de grain par petites quantités.

Cette manière de faire servir les balayures de grain ne peut pas être justifiée. Tout d'abord le déchargement du wagon de l'expéditeur doit être complet et le wagon, une fois vidé, ne devrait pas contenir des balayures de quelque valeur. De même, on devrait prendre toutes les précautions possibles pour empêcher que le grain ne se perde soit en s'écoulant par des ouvertures soit en se répandant. Que si, après avoir pris toutes les précautions voulues dans l'intérêt des expéditeurs, on constate qu'il reste une certaine quantité de grain et que l'on ne puisse découvrir à qui ce grain appartient l'administration de l'élevateur doit faire en sorte de pouvoir rendre compte de ce grain en le faisant entrer dans son excédent, conformément à l'article 95 (7) de la loi des grains du Canada. On ne devrait pas émettre ni enregistrer des récépissés d'entrepôt pour ce grain comme on l'a fait dans les cas que nous venons de citer.

A propos de cette question du pesage et de l'expédition, nous désirons souligner particulièrement certains témoignages entendus lors de la séance du 19 mai relativement à un tuyau de décharge d'une plaque tournante à l'annexe de l'élevateur n° 1, et dont on se sert pour faire passer le grain que l'on envoie dans le navire. En faisant allusion à ce fait nous n'avons aucunement l'intention de blâmer qui que ce soit. Il est évident, à la suite des témoignages désintéressés des experts entendus devant nous, que l'irrégularité qui existe dans l'installation et la mise en opération de ce tuyau de décharge est due à l'erreur d'un des dessinateurs du bureau de J. S. Metcalf & Company, à Montréal. Grâce au système d'opération de cette plaque tournante on peut encore, à l'heure actuelle, en dépit de toutes les précautions prises par l'administration de l'élevateur, détourner du grain après le pesage et le remonter dans l'élevateur. Nous avons déjà indiqué, dans nos considérations sur le paragraphe (1) pourquoi il faudrait faire disparaître toute possibilité d'un tel détournement. Il est opportun ici de rappeler l'article 8 des règles relatives aux devoirs des préposés au pesage, édictées par la Commission des Grains et dont on devrait toujours observer le sens et la lettre le plus rigoureusement possible. Et cette règle devrait être étendue, lorsque nécessaire, de manière à s'appliquer à tous les cas qui constituent une infraction à l'intention manifeste de cette règle. Le peseur en chef White a rendu témoignage à ce propos et a recommandé de prendre des mesures en vue de faire fermer à clef le déversoir lorsqu'il sert à alimenter un convoyeur déterminé de manière à ce qu'il soit sous le contrôle et sous la surveillance du peseur. Cette recommandation devrait être observée immédiatement.

On a fortement insisté sur le besoin d'une Commission d'Examen à Vancouver. A l'heure actuelle le grain en route vers l'Ouest est échantillonné à Edmonton et Calgary. Le grain expédié, cependant, des points à l'ouest de ces deux cités est classifié lors de la livraison à Vancouver par l'inspecteur de cet endroit. Pour ce qui est des inspections faites à Calgary et à Edmonton, lorsque le propriétaire du grain n'est pas satisfait du classement fait d'un wagon de grain il peut demander un examen et exiger qu'on tire un nouvel échantillon de son wagon, si le grain n'a pas été livré à l'élevateur de tête de ligne et s'il n'a pas perdu son identité. Les propriétaires du grain expédié à Vancouver de points à l'ouest de Calgary ou d'Edmonton n'ont pratiquement aucun recours pour l'identification de leur grain parce que cette identification disparaît avant qu'ils connaissent le classement accordé à leur grain.

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

Lorsqu'on demande un examen de grain en destination de Vancouver et inspecté à Edmonton ou à Calgary, cet examen se fait à Calgary. Si l'on a besoin d'un nouvel échantillon de grain, il est pris à Vancouver et envoyé à Calgary. Dans l'intervalle, il faut conserver l'identité du grain. La même situation se répète lorsqu'il s'agit du grain que l'on reçoit à la tête des lacs, l'examen étant fait à Winnipeg. La Commission a aussi reçu une requête demandant l'établissement d'une Commission d'examen à la tête des lacs.

Par suite du fait que toute cette question de la situation et de la valeur des Commissions d'examen est actuellement étudiée et examinée par la commission principale nous ne croyons pas devoir faire une recommandation relative à Vancouver pour le moment. Toute la question de l'établissement de commissions d'examen de même que les endroits où doivent se trouver ces commissions sera étudiée plus tard et les besoins de Vancouver seront alors pris en considération.

On peut dire la même chose de la recommandation faite par M. Farris demandant la nomination d'un membre de la Commission des Grains ayant son domicile à Vancouver.

"(3) Les contrats relatifs aux travaux de construction passés ou actuels de l'annexe à l'élévateur n° 1 et à l'élévateur n° 2."

Pour ce qui est de la construction de l'élévateur n° 2, M. Van Allen nous a fait savoir que c'était par erreur qu'il avait fait mention de ce contrat. Les entrepreneurs sont la Northern Construction Company et, de l'avis de l'avocat, aucune investigation n'est ici nécessaire.

A propos de l'annexe à l'élévateur n° 1 nous constatons que deux contrats ont été consentis par la Commission du Port de Vancouver à la *Pacific Construction Company*. Le premier de ces contrats avait trait aux fondations et a été accordé à cette compagnie parce que sa soumission était la plus basse des soumissions reçues en réponse à une annonce publiée par la Commission. Le coût estimatif des travaux était de \$55,000 et le prix contractuel a été de \$42,807. Le deuxième contrat avait trait à la construction de la superstructure. Il n'y eut pas de soumissions pour ce contrat mais l'exécution en fut confiée à la *Pacific Construction Company* moyennant une rémunération fixe de \$35,000 obtenue en se basant sur le coût plus 10 p. 100, le coût estimatif ayant d'abord été fixé à \$350,000 et plus tard porté à \$359,000. En plus de cette rémunération de \$35,000, les entrepreneurs devaient aussi recevoir une rémunération de 10 p. 100 sur tous les travaux supplémentaires exécutés par eux d'après les instructions reçues. On nous a expliqué que la Commission du port avait jugé nécessaire d'accorder ce contrat pour la superstructure d'après la base du coût plus 10 p. 100 à cause des exigences de la situation. On nous dit qu'il fallait éviter tous les retards possibles dans le but de voir tous les travaux terminés pour l'ouverture de la saison de l'expédition du grain. Les travaux des fondations ont été commencés avant même que les plans et devis de la superstructure aient été préparés. Puis, l'entente conclue avec la *Pacific Construction Company* a permis de commencer les travaux de la superstructure avant que les travaux des fondations aient été terminés; on a ainsi évité le délai qu'aurait entraîné la demande de soumissions. Il faut tenir compte du fait que le contrat obligeait la *Pacific Construction Company* à demander des soumissions de concours pour tous les matériaux et tout l'outillage requis pour l'exécution du contrat de la superstructure. Ces soumissions furent soumises aux ingénieurs de la Commission qui en ont autorisé l'acceptation. On n'a soumis aucune preuve établissant que l'on aurait pu demander des soumissions pour la construction de la superstructure ou que l'on aurait pu obtenir un autre contrat plus avantageux. Ce que nous venons de dire constituant toutes les preuves entre nos mains, nous ne croyons pas devoir porter un jugement défavorable sur l'entente conclue entre la

Commission du port et la *Pacific Construction Company*. Le coût estimatif du contrat pour la construction de la superstructure avait été fixé à \$359,000 mais le chiffre exact du coût des travaux a été de \$504,000, soit une différence de \$145,000 ou environ 40 p. 100. Le coût estimatif a été préparé par J. S. Metcalf & Company. E. F. Carter, l'ingénieur de cette compagnie, a déclaré qu'après avoir tout considéré, il fallait s'attendre à des déboursés supplémentaires considérables, mais qu'il était porté à croire que l'excédent était relativement élevé, en dépit des conditions adverses. On ne nous a pas demandé de pousser plus loin l'étude de cette phase de la question.

Pour l'exécution de ce contrat la *Pacific Construction Co.*, a touché ses honoraires de \$35,000 plus \$1,500 pour les travaux supplémentaires. Outre ces paiements, cette compagnie a fait une réclamation d'environ \$10,000 pour des travaux supplémentaires dans la construction de la superstructure et une autre réclamation de près de \$15,000 pour les travaux des fondations. La Commission du port repousse ces deux réclamations et la question est maintenant en suspens, attendant l'arbitrage ou le jugement.

" (4) Les relations, si relations il y a, entre Davidson et Smith, ou Davidson et Smith et la *Pacific Construction Company*."

Davidson et Smith possèdent des intérêts égaux dans cette compagnie, et tous deux détiennent la majorité des actions de sorte qu'ils contrôlent cette compagnie.

" (5) Les relations, s'il y a lieu, du fait des contrats, entre la *Pacific Construction Company* et la Commission du port de Vancouver."

La *Pacific Construction Company* détient ou a obtenu les contrats suivants:—

- (1) La construction de l'annexe à l'élévateur n° 1.
 - (2) Partie des travaux de rénovation de l'ancienne bâtisse de l'élévateur n° 1.
 - (3) L'achèvement des travaux de construction de l'élévateur n° 3.
- " (6) L'augmentation projetée des taux de chargement du grain à Vancouver.

Nous avons étudié cette question le 4 juin 1924, et avons écrit au ministre du Commerce de même qu'au ministre de la Marine et des Pêcheries.

" (7) Les circonstances qui ont entouré la construction de l'élévateur Woodward et le contrat consenti entre la Commission du port de Vancouver et les locataires dudit élévateur."

La firme *Woodward & Company, Limited*, a en premier lieu acheté le terrain de particuliers et a commencé à construire un petit élévateur qui devait servir d'entrepôt privé pour faire le mélange du grain. Finalement, elle se trouva aux prises avec des difficultés financières et entreprit des négociations avec la Commission du port. Ces négociations eurent pour résultat une entente qui fut ratifiée par un arrêté du Conseil passé à Ottawa le 22 septembre 1923. Cette entente stipulait:—

(1) Que la Commission du port achèterait de la *Woodward & Company, Limited*, l'emplacement où se trouvait l'élévateur Woodward au prix payé par la compagnie, c'est-à-dire \$94,000 plus un montant qui devait être alloué pour les intérêts accumulés et les taxes.

(2) La Commission du port devait construire une jetée ou un quai sur cette propriété et faire les travaux de creusage nécessaires afin de permettre aux navires d'y accoster, au coût approximatif de \$125,000.

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

(3) La Commission du port devait ensuite louer la propriété à la *Woodward & Company* pour une période de vingt et un ans avec privilège de renouveler le bail pour deux autres périodes égales.

(4) La *Woodward & Company, Limited*, devait construire sur cette propriété un élévateur moderne dont le coût ne devait pas être inférieur à \$285,000 et dont la capacité ne devait pas être moindre que 150 ou 160 mille boisseaux, de même que des machines et un outillage capables de monter dans l'élévateur 280,000 boisseaux par journée de dix heures, et, aux termes de son bail, la compagnie s'engageait à entretenir la jetée ou le quai et l'élévateur en très bon état, à la satisfaction de la Commission du port.

(5) La *Woodward & Company, Limited*, devait payer d'avance, chaque année, à la Commission du port un loyer égal à 5½ p. 100 du montant déboursé par la Commission du port pour l'achat et l'amélioration de la propriété, et, en plus de ce loyer, elle devait aussi payer à la Commission du port, en paiements annuels égaux, à titre de fonds d'amortissement, un pourcentage suffisant du montant placé par la Commission dans cette entreprise pour effacer le montant du placement en vingt et un ans de la date du bail.

(6) Les taux de chargement payés par la compagnie sur le grain expédié par voie de la jetée ou du quai devaient être portés, chaque année, au crédit de la compagnie en déduction du montant de la proportion du loyer payable sur le coût du quai et du creusage.

(7) La compagnie devait payer toutes les primes d'assurance en vue d'une protection suffisante de même qu'elle devait payer toutes les taxes légitimement imposables sur cette propriété.

(8) Le placement fait par la Commission du port devait être garanti par la propriété même (y compris toutes les bâtisses et améliorations construites sur ladite propriété) et une stipulation devait permettre à la Commission de prendre possession de la propriété en tout temps à des conditions raisonnables. En cas de défaut de la part de la compagnie, toutes les améliorations faites par elle devaient devenir la propriété de la Commission sans compensation.

(9) L'élévateur devait être exploité comme élévateur public de tête de ligne.

L'arrêté du Conseil autorisait le ministre de la Marine et des Pêcheries à faire une avance ne devant pas dépasser \$225,000 dans le but de donner suite à cette entente.

La *Woodward & Company, Limited*, n'a pas réussi à trouver les fonds nécessaires à l'achèvement de la construction de l'élévateur et les travaux furent arrêtés après l'achèvement d'un atelier mais sans moyens ou facilités d'emmagasiner. Dans la suite, la construction a été examinée par *Jas. Richardson & Sons*, la *United Grain Growers' Grain Company, Limited*, et la *Alberta Pacific Elevator Company* dans le but de prendre le bail de la compagnie Woodward. La *United Grain Growers' Grain Company, Limited*, entama des négociations à cet effet.

Le 16 novembre, la Commission du port donna instructions à la *John S. Metcalf Company, Limited*, ingénieurs en construction et dessinateurs, de faire un rapport sur l'élévateur Woodward portant sur sa "construction, sa durée et son rendement comme maison d'expédition, de même que sur l'aspect général; et aussi des détails sur l'assurance et l'utilité qu'on en pourrait retirer comme élévateur public."

Cette compagnie déclara dans son rapport du 24 novembre "qu'en général les plans de la construction répondent bien à l'usage que l'on en voulait faire (c'est-à-dire une entreprise particulière) pour permettre une capacité d'emmagasiner d'un demi million de boisseaux ou moins ou le chargement au moyen d'une courroie à godets."

Quant à l'exploitation comme élévateur public de tête de ligne, cette compagnie a fait remarquer que l'élévateur consiste en une construction en bois reposant sur des fondations ou piliers en béton. Le rapport dit:—

“ Le fait que le danger de destruction par le feu est grand est mis en évidence par le taux de l'assurance qui est, au dire des assureurs de la Colombie-Britannique, d'environ \$2.50 par \$100 pour un élévateur du genre Woodward contre 25 à 30c. par \$100 pour les élévateurs modernes en béton.

“ On peut permettre l'usage du bois dans la construction d'un élévateur privé, dans le but de réduire le coût initial, et lorsque les recettes ne tarderont pas à compenser le coût élevé de l'assurance et le danger de la perte des moyens d'exploitation. On ne devrait pas oublier que, bien que l'assurance puisse couvrir la plus grande partie du risque de perte par incendie (et cette perte est bien souvent une perte totale), l'incendie aurait pour résultat une autre perte en privant les intéressés pendant toute une saison des facilités d'entreposage et d'expédition. En fait de pratique générale, les élévateurs en bois ne sont plus en usage comme élévateurs publics, pour cette raison seulement.”

Si cet élévateur devait être exploité comme élévateur public il y aurait encore les désavantages suivants:—

(1) On ne saurait exploiter à leur pleine capacité, simultanément, les facilités de chargement et de déchargement. Pour obtenir des résultats satisfaisants il faudrait améliorer la section actuelle des machines.

(2) Les trémies pour le déchargement des wagons à l'élévateur Woodward n'ont qu'une capacité de 1,200 boisseaux, ce qui retarderait le service, vu qu'un grand nombre de wagons contiennent 2,000 boisseaux.

(3) Les poids enregistrés par la balance sont rarement aussi précis dans un élévateur en bois par suite des “oscillations” du dôme suivant les différents modes de chargement.” Ce désavantage ajouté à celui des appuis en bois rend bien incertains l'exactitude de la balance et la précision des poids enregistrés.”

Le rapport contenait les remarques générales suivantes:—

“ L'emplacement de l'élévateur Woodward comporte d'excellentes facilités de voies ferrées, ce qui le recommande fortement; nous sommes d'avis que la construction est propre à l'exploitation avantageuse d'une entreprise particulière, mais non d'une entreprise publique. A moins de dépenser des sommes considérables, les facilités d'expédition ne sauraient y être sensiblement augmentées. Si l'on faisait un déboursé égal ou semblable en vue de construire d'autres magasins en béton pour compléter les travaux de manutention rapide que l'on fait actuellement aux élévateurs n° 1 et n° 2, cela assurerait, dans les circonstances actuelles, de bien meilleurs résultats pour le port en général et aussi diminuerait les frais d'exploitation.”

Après avoir pris connaissance du rapport d'un expert la *United Grain Growers* mit fin aux négociations le 16 décembre 1923.

Au mois de décembre, K. A. Blachford, d'Edmonton, vint à Vancouver. Il rencontra les commissaires Beattie et Prenter et discuta l'achat de l'élévateur Woodward. Au cours des négociations, il rencontra aussi M. J. R. Smith, de la maison Davidson & Smith. Il n'entama aucune négociation avec Smith mais lui demanda des renseignements sur la construction. Smith lui dit qu'il croyait que l'élévateur répondrait bien aux besoins d'une entreprise de peu d'importance, mais qu'il ne suffirait pas aux besoins d'une entreprise importante. Au mois de janvier, il rencontra les commissaires qui sur ses instances, entamèrent des négociations avec l'agent représentant la *Woodward & Company*.

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

Le 30 janvier 1924, un arrêté du Conseil fut promulgué à Ottawa, à la demande des commissaires du port, dans le but de rescinder l'arrêté du Conseil du 22 septembre et autorisant la Commission du port à émettre des débentures jusqu'à concurrence de \$650,000 aux termes de l'article 26 de sa charte dans le but d'acheter l'élevateur Woodward. Cette demande a été accordée parce que le trafic du grain dans le port de Vancouver avait tellement augmenté qu'avant que soient terminés les travaux d'améliorations des facilités de chargement actuellement en construction, la congestion entraînerait un embargo sur les expéditions de grain à Vancouver à moins que l'on ne puisse trouver d'autres moyens d'alléger la situation dans un délai relativement court. Les commissaires alléguèrent qu'ils pouvaient faire servir la section des machines pour la manutention des envois par wagons dans un délai de trente jours et qu'ils pourraient terminer les travaux assurant une capacité d'emmagasinage de 500,000 boisseaux de même que les facilités nécessaires d'expédition dans un délai de quatre mois.

L'arrêté du Conseil du 22 septembre 1923 stipulait que l'élevateur Woodward devait être exploité comme élevateur public de tête de ligne. L'arrêté du Conseil du 30 janvier 1924 ne contenait aucune stipulation dans ce sens.

La *United Grain Growers* et les autres compagnies qui s'étaient intéressées à cet élevateur ne furent pas averties de cette modification des conditions d'exploitation aux termes de l'arrêté du Conseil du 30 janvier 1924.

Le 2 février 1924 la *British Oriental Grain and Elevator Company, Limited*, fut constituée en corporation en vertu d'une carte fédérale avec un capital de \$250,000 ayant comme président K. A. Blatchford. Du capital, on a émis pour \$40,000 d'actions et on a versé \$20,000. M. Blatchford a déclaré que la compagnie se proposait d'exploiter un élevateur pour le mélange du grain, si la chose était permise par la loi, sinon l'élevateur serait un élevateur public de tête de ligne.

Autorisée par l'arrêté du Conseil, la Commission du port a acheté l'élevateur et l'emplacement de la *Woodward and Company* au prix de \$120,000. Elle a aussi acheté les intérêts de la *Woodward and Company, Limited* dans les travaux exécutés à l'élevateur par la *Dominion Construction Company*. La Commission a payé un compte de \$28,000 à cette dernière et a décidé de terminer les travaux en les faisant faire à la journée. Elle retint les services de J. W. Cook, ingénieur en chef de la *Pacific Construction Company*, pour diriger les travaux et aussi pour les travaux de construction. La preuve a établi que dans une période de trente jours les travaux étaient suffisamment avancés pour permettre aux wagons d'entrer à l'élevateur, d'y être nettoyés et de sortir le grain par wagon, mais que le système de transport permettant la livraison dans les navires n'avait pas été terminé et que la construction des compartiments d'entreposage n'avait pas été encore autorisée.

Le 1^{er} mars 1924, une formule de bail entre la Commission du port de Vancouver (bailleresse) et la *British Oriental Grain and Elevator Company* (locataire) a été signée sous le sceau de cette dernière compagnie par K. A. Blatchford, président, et A. Boileau, secrétaire, mais lors de l'enquête le document n'avait pas encore été complété; il avait été signé par Guy H. Kirkpatrick, président de la Commission, mais le sceau officiel de la commission n'y avait pas encore été apposé. (Ce bail, toutefois, a depuis été complété par les deux parties.)

Ce bail comporte le loyer, pour une période de vingt et un ans, de l'élevateur Woodward et de l'emplacement, avec l'option de renouveler le bail pour une autre période de vingt et un ans aux mêmes conditions.

Sans exposer ici toutes les conditions, le bail stipule que:

(1) La locataire s'engage à payer un loyer annuel qui sera égal à l'intérêt payé sur les obligations émises par la bailleresse et dont le produit a servi à l'achat de ladite propriété et à la construction des améliorations sur ladite pro-

priété, de même qu'un montant additionnel devant être versé dans un fonds d'amortissement en versements annuels égaux qui permettra de retirer les obligations dans une période de vingt et un ans, de même qu'un autre montant additionnel annuel de un pour cent du montant des obligations à titre de frais de surveillance, pourvu que, toutefois, dans aucun cas les charges susdites ne dépassent (9) neuf p. 100 par année du montant dudit boni. La locataire consent de plus à payer tous les frais d'enregistrement et les honoraires des avocats résultant de l'achat de la propriété, de même que les frais d'enregistrement, les honoraires des avocats et des syndics relativement à l'émission des obligations.

(2) Jusqu'à ce que les travaux d'amélioration de la propriété aient été terminés, la locataire devra de temps en temps payer seulement un loyer basé sur le montant des obligations dont le produit a été de fait déboursé pour l'acquisition de la propriété ou pour l'exécution des travaux d'amélioration.

(3) La locataire s'engage à tenir la bâtisse, les machines et l'outillage constamment assurés au nom de la bailleresse.

(4) La locataire doit entretenir et garder l'installation en bon état, mais dans le cas où les bâtisses, ou l'une quelconque des bâtisses, par suite de déficiences dans la construction, deviendraient impropres aux fins d'exploitation d'un élévateur et d'un entrepôt de grain et que la bailleresse refuserait de faire les réparations nécessaires, la locataire peut, à son choix, faire les réparations elle-même ou résilier le bail. Si la locataire fait elle-même les réparations, le coût de ces réparations devra être déduit du loyer, à la condition que le loyer ne soit pas payable pendant l'exécution des travaux de réparation.

(5) La bailleresse s'engage à faire une émission d'obligations pour un montant de \$650,000 et fera servir une partie du produit à l'achèvement de l'élévateur, de même que d'une section des machines ayant une capacité de 150,000 à 160,000 boisseaux et capable de monter 280,000 boisseaux par journée de dix heures et d'un entrepôt ayant une capacité de 500,000 boisseaux de même qu'un bassin ou une jetée afin d'assurer des moyens d'expédition convenables. Ces travaux devront être terminés au plus tard le 31 décembre 1924.

(6) Se trouve compris dans le loyer annuel un montant de \$12,000 avec l'entente qu'en réduction de ce loyer on portera au crédit de la compagnie locataire tous les montants payés à la bailleresse par la locataire sous forme de taux de chargement ou autres droits de quaiage jusqu'à concurrence de \$12,000.

La *George A. Touche & Company*, d'après un rapport soumis dans la preuve, émet l'opinion que les obligations porteront un intérêt de 5½ p. 100 par année et que le fonds d'amortissement devrait être basé sur une accumulation au taux de 3 p. 100 par année, mais le loyer, aux termes de l'article 1 du bail, est modifié et restreint à une somme ne dépassant pas 9 p. 100 sur les obligations émises. D'après ce calcul l'excédent absorbera le un p. 100 par \$100 pour la surveillance et laissera une perte directe de 2c. par \$100. De l'avis de cette compagnie, au point de vue le plus optimiste, prenant pour base le fonds d'amortissement à 4 p. 100 et les intérêts payables sur des obligations à 5 p. 100 le loyer atteindrait \$9.17 par \$100, de sorte que les frais de surveillance se trouveraient réduits à 83c. par \$100.

La *John S. Metcalf Company, Limited*, déclare dans son rapport qu'un élévateur en bois peut durer aussi longtemps que, comme machine, il ne sera tombé en désuétude. Dans son témoignage, C. D. Howe, ingénieur consultant et dessinateur de plans d'élévateurs, dit que la durée d'un élévateur en bois est courte. Il ne saurait en recommander la durée pour plus de dix ans. Après cette période, il faut à cet élévateur des réparations considérables.

Dans une lettre en date du 15 mai 1923, la Commission du port demande des soumissions pour un émission de \$650,000 d'obligations à 5½ p. 100 garanties par les recettes de la corporation.

DOC. PARLEMENTAIRE N° 287

La preuve ne fait connaître aucune bonne raison autorisant la Commission du port à entamer des négociations en vue de l'achat de l'élévateur Woodward. Tout d'abord, on savait que c'était un élévateur en bois de peu d'importance construit pour les fins d'une entreprise particulière comme élévateur pour le mélange du grain. Cela comporte le soin d'acheter, traiter, classer et vendre le grain, travaux qu'une entreprise publique comme la Commission du port ne saurait être tenue de faire. Nous déduisons, toutefois, du témoignage du président Kirkpatrick de même que des termes mêmes de l'arrêté du Conseil du 30 janvier 1924, que la Commission du port a cru qu'il était de son devoir d'intervenir et d'assurer les facilités nécessaires pour la manutention du grain alors que l'entreprise particulière avait échoué. Dans son témoignage le président signale le fait que la compagnie Woodward se trouvait incapable, soit de terminer la construction, soit de la vendre, que le port se trouvait congestionné, que la nécessité d'autres moyens de manutention du grain se faisait grandement sentir, etc. Ces considérations, cependant, à notre avis, justifient bien faiblement, quelles que soient les circonstances, l'achat par une Commission d'une installation très coûteuse, comme le prouvent les témoignages, qui ne peut pas être exploitée avantageusement comme élévateur public de tête de ligne et qui n'a pas été construite dans ce but.

Au moment où la *Woodward Company* ne pouvait s'en tenir à ses engagements la Commission du port avait sous les yeux le rapport de *J. S. Metcalf & Company* portant sur l'élévateur et signalant de graves défauts au point de vue de l'exploitation comme élévateur public de tête de ligne. Ces défauts, disaient les ingénieurs dans leurs rapports, empêchaient cet élévateur de pouvoir être utilisé avantageusement comme élévateur public, à moins de déboursier des sommes considérables en vue d'augmenter sensiblement les facilités d'expédition. Les ingénieurs disaient de plus que si l'on déboursait un montant égal ou semblable en vue de construire un entrepôt en béton de nature à assurer la manutention rapide du grain aux élévateurs n° 1 et n° 2, les résultats seraient bien préférables pour le port en général et aussi au point de vue des frais d'exploitation. Dans ces circonstances et après avoir signalé les limites auxquelles, nous osons le dire, doivent être restreints les devoirs des commissaires du port nous considérons que ces commissaires ont agi inconsidérément en achetant l'élévateur Woodward. La Commission du port n'était aucunement obligée, à notre avis, de prendre la direction de cet élévateur pour la seule raison que la *Woodward & Company* se trouvait incapable d'en terminer la construction.

On peut bien nous répondre que le bail consenti à la *British Oriental Grain and Elevator Company, Limited*, n'est pas en lui-même inconsidéré puisque c'est le meilleur que l'on pouvait alors obtenir. En réalité tout semble indiquer que les termes de ce bail étaient plutôt onéreux pour la locataire dans le cas où l'élévateur devrait être exploité comme élévateur public de tête de ligne. Et encore les termes de ce bail sont loin de nous assurer que le loyer correspondra à l'intérêt des obligations émises par la Commission du port, assurera le fonds d'amortissement nécessaire, couvrira les frais de surveillance, et, puisque le fonds d'amortissement est basé sur une période de vingt et un ans, fournira les fonds nécessaires, aux termes de l'article 4 du bail, pour réparer les défauts qui pourraient se produire dans la structure des bâtisses de l'élévateur.

Finalement, il ne semble pas qu'il soit d'une bonne et saine politique qu'une Commission de port fasse servir les deniers publics à fournir des fonds pour la construction d'un élévateur qui ne peut servir avantageusement que comme élévateur privé, dans le but de louer à une compagnie privée pour des fins privées. La commission avait alors sous les yeux un rapport rédigé par des ingénieurs compétents disant que l'on répondrait mieux au besoin qui se fait sentir dans le port de magasins d'entrepôt plus vastes, pour un élévateur public de tête de ligne, en améliorant les élévateurs mêmes de la Commission, n°s 1 et 2.

“(8) La question de savoir si le mélange du grain doit être restreint ou entièrement prohibé aux ports canadiens du Pacifique.”

Nous croyons que la solution de cette question doit être basée sur les conclusions générales relatives au droit de “mélange” qui découlent des témoignages entendus sur cette question par la Commission lors de son enquête principale. On ne saurait approuver une pratique pour une partie du Canada et une autre pratique pour une autre partie du Canada. Que si le mélange de différentes qualités de grain, après avoir fait de cette question une étude approfondie, est jugé avantageux la permission de ce faire ne devrait pas être refusée aux ports canadiens du Pacifique. Les ports canadiens du Pacifique devraient se trouver dans la position où se trouvent les autres élévateurs canadiens de tête de ligne. Au cours de nos séances nous avons exposé cette conclusion et, pour cette raison, les témoignages et la discussion n’ont pas été poussés plus loin.

“(9) L’administration des élévateurs de l’Etat, et si oui ou non les élévateurs de Vancouver devraient être exploités par:—

“(a) La Commission du port, comme cela se fait actuellement, ou

“(b) La Commission des Grains, comme autrefois, ou

“(c) Un Commissaire spécial relevant directement du ministère du Commerce.”

Les élévateurs nos 1, 2 et 3 à Vancouver sont la propriété de la corporation de la Commission du port de Vancouver, corporation créée par une loi à cet effet dans le but d’administrer le port de Vancouver. Ces élévateurs ont été désignés des élévateurs “de l’Etat”. D’un autre côté, il existe d’autres élévateurs dans l’ouest du Canada, tels les élévateurs de l’Etat à Port-Arthur, à Calgary, à Moose-Jaw et à Saskatoon qui sont la propriété directe et exclusive de Sa Majesté. On construit actuellement un élévateur de l’Etat à Edmonton et on se propose d’en construire un autre à Prince-Rupert. L’exploitation et l’administration de ces élévateurs constituent un devoir spécifiquement confié à la Commission des Grains aux termes de l’article 13, paragraphe 3, de la loi des Grains du Canada.

Aux termes de l’article 122 de la loi des Grains du Canada, “le propriétaire, locataire ou gérant d’un élévateur de tête de ligne doit, avant de commencer ses opérations, obtenir de la Commission des Grains, un “permis” l’autorisant à faire des opérations d’élévateur de tête de ligne conformément à la loi et aux règles et règlements édictés par la Commission.” La proposition de confier à la Commission des Grains l’exploitation desdits élévateurs de Vancouver à titre d’élévateurs de l’Etat signifie donc que le Gouvernement du Canada, aux termes de l’article 13 de la loi des Grains du Canada, devrait acquérir la propriété desdits élévateurs et que le titre en soit inscrit directement au nom de Sa Majesté. Ce serait une anomalie de voir la corporation de la Commission du port de Vancouver propriétaire d’élévateurs qui seraient administrés par la Commission des Grains. Appartenant directement à Sa Majesté, ces élévateurs tomberaient automatiquement sous le coup de l’article 13, paragraphe 3, de la loi, et la Commission serait chargée de les exploiter et de les administrer.

L’élévateur n° 1 de la Commission du port de Vancouver a tout d’abord été construit par le gouvernement du Canada, conformément à l’article 13 de la loi des Grains du Canada. C’est aussi en vertu du paragraphe 3 dudit article que l’exploitation et l’administration en ont été confiées à la Commission des Grains. Le 31 juillet 1923, cet élévateur a été transporté à la Commission du port de Vancouver aux termes des arrêtés du Conseil du 19 janvier 1923 et du 8 juin 1923 (C.P. 125; C.P. 1037). Le transport a été effectué lorsque la Commission du port a remis au Gouvernement du Canada des obligations de la Corporation de la Commission du port de Vancouver pour un montant de \$550,000 portant intérêt au taux de 5 p. 100 par année.

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

Les fonds qui ont permis à la Commission du port de construire une annexe à l'élevateur n° 1 et de construire l'élevateur n° 2 ont été fournis, de la même manière, par le Gouvernement du Canada. Le Gouvernement du Canada a fait des prêts à la Corporation du port de Vancouver. Ces prêts sont garantis par des obligations de la Corporation portant intérêt au taux de 5 p. 100 par année (9-10 Geo. V, c. 74; 13-14 Geo. V, c. 29).

Que si le Gouvernement du Canada jugeait à propos de donner de nouveau le titre direct de la propriété de l'élevateur n° 1 à Sa Majesté et d'acquérir l'élevateur n° 2, les mêmes raisons pourraient être invoquées pour l'acquisition de l'élevateur Woodward (élevateur n° 3). On devrait cependant en prendre possession en respectant le bail de la *British Oriental Grain and Elevator Company*. L'usage définitif que l'on fera de cet élevateur reste problématique puisque cet élevateur a été construit pour le mélange du grain et, par suite de sa construction en bois, de sa disposition et de sa faible capacité ne saurait servir aux opérations d'un élevateur public de tête de ligne.

Pour que la Commission du port puisse transporter de fait ces élevateurs à Sa Majesté il faudrait faire déterminer par des ingénieurs experts les galeries de transport, les jetées et autres accessoires qui peuvent être à bon droit considérés comme faisant partie des moyens de livraison du grain dans les navires. Après avoir fixé un prix raisonnable pour la propriété, le transport serait fait sans difficulté, puisque l'élevateur a été construit ou acquis à l'aide de fonds fournis par le Gouvernement du Canada. En retour le Gouvernement du Canada détient les obligations de la Corporation du port de Vancouver. La remise de ces obligations jusqu'à concurrence du montant approuvé par le Dominion du Canada à la Commission du port complèterait le point de vue financier de la transaction.

Après l'exposé de tous ces faits nous sommes maintenant en mesure d'étudier la question de savoir s'il serait à propos pour le Gouvernement du Canada de devenir propriétaire des élevateurs du port de Vancouver et si, une fois la propriété du Gouvernement, ces élevateurs devraient être exploités par (a) la Commission des Grains aux termes de la loi actuelle, ou (b) par un Commissaire spécial relevant directement du ministre du Commerce, ou d'une autre manière.

Les objections à ce que la Commission du port exploite des élevateurs publics de tête de ligne sont les suivantes:—

(1) La manutention en masse du grain dans les entrepôts de tête de ligne constitue une entreprise distincte qui dépasse les services ordinaires que comporte l'entreposage des denrées. Ces opérations comportent le nettoyage du grain, la vente des criblures, la question des excédents et autres problèmes bien étrangers aux devoirs qui incombent à un organisme du genre de la Commission du port de Vancouver. L'administration des élevateurs de tête de ligne est de nature à distraire la Commission et à l'empêcher d'exécuter judicieusement son premier devoir qui est l'administration du port.

(2) L'exploitation des élevateurs de tête de ligne entraîne des difficultés ayant trait aux taux généraux de chargement imposés pour l'usage du port. Lorsque les élevateurs réalisent des profits considérables, les patrons des élevateurs prétendent que les taux de chargement sur le grain devraient être réduits. D'autre part, on a prétendu que les taux de chargement pourraient être à bon droit augmentés parce que la Commission construit des élevateurs de tête de ligne ou, peut-être, exploite ces élevateurs à perte. Et pourtant, ces deux choses sont absolument distinctes. On impose un taux de chargement pour l'usage général du port et ce taux ne devrait pas varier suivant le succès ou l'insuccès des spéculations de la Commission du port dans des élevateurs de tête de ligne. La justesse de cette observation nous apparaît clairement quand on considère que les compagnies privées construisent déjà des élevateurs de tête de ligne dans le port de Vancouver. Le taux de chargement imposé sur le grain qui passe dans les élevateurs de tête de

ligne des compagnies particulières ne devrait d'aucune manière varier ou être déterminé en raison du succès ou de l'insuccès des élévateurs de tête de ligne exploités par la Commission du port.

(3) Le fait d'assumer une double fonction pour la Commission du port conduit à des intérêts qui sont en conflit et ouvre la porte au favoritisme et aux irrégularités. A titre d'administrateurs du port, le devoir des commissaires est de traiter également tous les élévateurs de tête de ligne qui reçoivent du grain des wagons et le chargent dans les navires. Mais à titre d'exploiteurs d'élévateurs de tête de ligne ils se trouvent également intéressés à faire entrer le plus rapidement possible les wagons de grain dans leurs propres élévateurs et à charger les navires en faisant concurrence aux autres élévateurs qui appartiennent à des compagnies privées. La quantité de grain manutentionnée par un élévateur de tête de ligne dépend en grande partie de la rapidité du travail. Plus la quantité de grain que la Commission du port pourra faire passer dans ses propres élévateurs de tête de ligne sera grande, plus aussi seront considérables les profits que lui rapporteront ses élévateurs. Si la Commission, par favoritisme, envoie les wagons sur sa voie ferrée de tête de ligne à ses propres élévateurs ou a soin de placer les navires dans le port le long de ses propres élévateurs pour qu'ils en reçoivent leur chargement, les compagnies particulières qui exploitent des élévateurs ou les exportateurs qui font usage des élévateurs de tête de ligne des compagnies particulières se trouvent incapables de se plaindre, parce qu'ils n'ont aucun recours. Ce serait la Commission du Port, à titre de Commission, qui serait appelée à juger une cause où elle serait elle-même intéressée à titre de propriétaire d'élévateurs.

Pour ces raisons nous recommandons que le Gouvernement du Canada achète les élévateurs de la Commission du port de Vancouver et en remette la propriété directement à Sa Majesté.

Comme nous l'avons déjà déclaré, aux termes de l'article 13, paragraphe 3, de la loi des grains du Canada, la Commission des Grains se trouverait par le fait même automatiquement chargé de l'exploitation et de l'administration de ces élévateurs. Cependant, le fait de confier l'exploitation et l'administration de ces élévateurs à la Commission des Grains signifie précisément l'exercice d'une double fonction par cette organisation tout comme dans le cas de la Commission du port de Vancouver. Les devoirs de la Commission consistent, entre autres, à édicter, avec l'approbation du Gouverneur en Conseil, "des règles et règlements pour l'administration, le contrôle, l'octroi des permis et le cautionnement des élévateurs de tête de ligne et autres, et pour toutes autres questions relatives à la mise à exécution convenable" de la loi des grains du Canada. Ces devoirs prennent le caractère d'une surveillance semi-judiciaire confiée à la Commission en vue du contrôle administratif général du commerce des grains.

L'exploitation des élévateurs de tête de ligne ne devrait pas entrer dans les fonctions de la Commission des Grains, mais devrait être entièrement distincte de cette organisation puisque celle-ci se trouve chargée du contrôle administratif général du commerce des grains. Lorsque la présente commission a visité Fort-William et Port-Arthur pour étudier les opérations générales des élévateurs de tête de ligne dans ces endroits, des accusations graves d'irrégularités ont été portées contre l'élévateur de Port-Arthur appartenant au gouvernement du Canada et exploité par la Commission des Grains. Sans nous prononcer ici sur le bien-fondé de ces accusations, il nous suffit de signaler que si ces accusations avaient été établies contre un élévateur public de tête de ligne appartenant à une compagnie particulière, la Commission des Grains, aux termes de l'article 242, paragraphe 3 de la loi, aurait eu le pouvoir de priver cet élévateur de son permis pour une période n'excédant pas une année, et nous ne doutons pas qu'on lui aurait demandé de ce faire. Mais dans le cas qui nous a été soumis, c'était la Commission elle-même qui exploitait l'élévateur de sorte qu'elle aurait eu à rendre jugement contre ses propres employés.

DOC. PARLEMENTAIRE No 287

A l'heure actuelle les élévateurs de tête de ligne de l'Ouest appartenant au gouvernement du Canada, se trouvent sous la surveillance d'un haut fonctionnaire de la Commission des Grains. Nous recommandons que l'exploitation et l'administration des élévateurs de l'Etat ne soient plus confiées à la Commission des Grains. Nous ne tenons pas à aller jusqu'à recommander que ces élévateurs soient administrés par un Commissaire spécial relevant directement du ministre du Commerce ou par une organisation nationale importante créée dans ce but. Ces deux suggestions nous ont été soumises. Le principe que nous désirons établir est que l'exploitation des élévateurs de l'Etat devrait être centralisée et devrait être absolument distincte des fonctions de l'organisation générale qui contrôle ce commerce. Nous concluons donc que, bien que les élévateurs par le Gouvernement du Canada, l'administration ne devrait pas en être confiée à la Commission des Grains, mais que, tout comme pour les autres élévateurs de tête de ligne appartenant à Sa Majesté, l'administration devrait en être confiée à un commissaire spécial ou à une organisation créée par une loi exclusivement pour cette fin.

Nous soulignons ici le fait qu'il existe dans l'Est du Canada certains élévateurs qui appartiennent à Sa Majesté ou bien ont obtenu des fonds grâce au crédit national. Il se pourrait fort bien que l'administration de ces élévateurs soit aussi confiée à l'organisme ou au commissaire spécial chargé exclusivement de l'exploitation des élévateurs de l'Etat.

Quoi qu'il arrive, ce Commissaire ou cet organisme devraient, sous tous rapports, se trouver sous la juridiction et le contrôle de la Commission des Grains et devrait faire leurs opérations après avoir obtenu un permis de la Commission tout comme les autres compagnies particulières qui exploitent des élévateurs.

Nous croyons que l'administration responsable confiée uniquement à une autorité chargée exclusivement de l'exploitation des élévateurs de l'Etat ferait augmenter le rendement de ces entreprises. Les élévateurs d'entreposage à Moose-Jaw, Saskatoon, Calgary et Edmonton pourraient être exploités en suivant de près les opérations de l'élevateur de tête de ligne de Port-Arthur de même que des élévateurs des ports du Pacifique. D'un autre côté, la Commission des Grains jouirait d'une entière liberté dans l'exécution des devoirs onéreux et responsables de l'administration générale.

"(10) Dans le cas où la politique actuelle serait continuée, jusqu'à quel point les élévateurs du port de Vancouver devraient-ils relever de la Commission des Grains au point de vue de l'octroi des permis, des inspecteurs, des règlements, etc."

L'arrêté du Conseil du 19 janvier 1923 (C.P. 125) autorisant le transport de l'élevateur du Gouvernement canadien à la Commission du port de Vancouver stipule bien clairement que "la Commission du port de Vancouver doit, dès l'émission desdites lettres patentes, conclure une entente avec la Commission des Grains par laquelle ladite Commission du port sera tenue d'exploiter l'élevateur susdit comme un élévateur public de tête de ligne conformément au sens de la loi." Cela comporte nécessairement l'obtention d'un permis de la Commission des Grains (loi des Grains du Canada, art. 122) "qui l'autorisera à faire les opérations d'élevateur de tête de ligne conformément à la loi et aux règles et règlements édictés par la Commission." (Article 122, paragraphe 3), et, naturellement, d'aucune autre manière.

D'énergiques représentations nous ont été faites par le Conseil canadien de l'Agriculture, le gouvernement de la Saskatchewan, le gouvernement de l'Alberta et la Grain Exchange Division de la Merchants' Exchange, de Vancouver disant que tous les élévateurs servant à l'entreposage et au transport du grain devraient être placés sous la juridiction d'une organisation nationale telle que la Commission des Grains du Canada.

Grâce au système actuel de centralisation de la direction officielle, de même qu'aux étalons, aux poids, aux certificats portant sur la qualité, la vente du grain canadien a atteint un très haut degré d'efficacité. Le certificat canadien portant sur la qualité et émis par la Commission des Grains est accepté comme définitif et fortement demandé par les importateurs européens. Toute modification, dans le port de Vancouver, de la méthode actuelle d'émission de ces certificats officiels aurait pour effet de faire naître de l'inquiétude à l'étranger et serait de nature, pour un certain temps du moins, à nuire au développement du port de Vancouver au point de vue de l'expédition.

“(11) La proposition d'établir un nouveau système de classement pour le blé exporté par voie de Vancouver et la proposition de désigner ce blé sous le nom de “Blé de Vancouver.”

Cette proposition n'a pas été approuvée par l'avocat représentant la Commission du port de Vancouver. Nous trouvons absolument imprudent toute modification du système qui pourrait entraîner le partage de la responsabilité et des méthodes différentes pour le classement et l'inspection du grain pour l'Ouest du Canada.

A la fin de la séance, M. J. M. McCrae, président du Board of Trade, de Vancouver, a comparu et a suggéré que l'on prenne des mesures en vue de nommer un comité d'hommes d'affaires dans le but d'étudier, de temps en temps, de concert avec la Commission du port les questions relatives à l'administration des élévateurs. M. Lucas, avocat de la Grain Exchange Division de la Merchants' Exchange, a recommandé qu'un comité consultant composé de commerçants de grain soit nommé pour étudier de concert avec la Commission du port toutes les questions qui ont trait à l'administration de ses élévateurs, l'imposition des droits de chargement, etc. Cette recommandation soumise par M. Lucas a été suggérée, a-t-il dit, par suite du fait que la Commission du port avait apparemment l'intention de faire servir les montants perçus en droits de chargements pour les besoins de ses élévateurs et *vice versa*. En étudiant la question des droits de chargement le 4 juin nous avons émis l'opinion qu'un système de ce genre pour l'emploi des fonds ne devrait pas être suivi. A notre avis, les devoirs d'administrer le port devraient être distincts de ceux que comporte l'exploitation des élévateurs publics ou particuliers de tête de ligne. Si l'on tient compte de nos suggestions dans ce sens, la recommandation de M. Lucas n'a plus sa raison d'être.

Quoi qu'il en soit nous ne pouvons recommander que l'on prenne des mesures, sous forme de loi ou de règlement, pour obliger la Commission du port à exercer ses pouvoirs ou ses fonctions sous la direction ou avec l'avis et le concours d'une organisation volontaire comme le demande la suggestion de M. McCrae ou celle de M. Lucas. Dans l'exercice ordinaire de ses fonctions la Commission du port aura soin, naturellement, de demander des renseignements à ceux qui sont le mieux en état de les lui fournir, et elle aura toute la liberté de demander des conseils et de les accepter. Mais nous ne pouvons voir aucun avantage durable résultant de l'établissement de mesures spéciales en vue de la forcer à accepter les conseils d'une association commerciale particulière.

Le tout respectueusement soumis,

W. F. A. TURGEON,
Président.

D. A. MacGIBBON,
Commissaire.

VANCOUVER, C.-A., le 19 juin 1924.