

COMMISSION ROYALE

S. J. McLEAN, LL.B.,
Président

Gén. T. L. TREMBLAY

LEVI THOMPSON

TARIF DE TRANSPORT DU GRAIN SUR LES GRANDS LACS

W. T. R. PRESTON,
Secrétaire.

(Traduit de l'anglais)

Publié par ordre du parlement



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

TABLE DES MATIÈRES

Section		Page
I et II	Trafic des lacs.....	7
III	Trafic du minerai de fer.....	8
IV	Trafic de la pierre à chaux.....	9
V	Trafic de la houille.....	9
VI	Trafic de la houille et chargement de retour.....	9
VII	Analyse du tonnage américain et canadien des lacs.....	10
VIII	Expéditions de grain de Port-Arthur et Fort-William.....	11
IX	Tonnage de grain américain transporté sur des navires canadiens.....	11
	Analyse du tonnage de la <i>Canada Steamships Lines</i>	11
X	Analyse du trafic du grain canadien; quantité transportée sur des navires canadiens et américains.....	12
XI-XII-XIII	Différences entre les tarifs de chemins de fer et de navigation.....	13-14
	Tarif des chemins de fer autorisés par la Loi des chemins de fer.....	13-14
XIV-XV-XVI-XVII	Fluctuation du tarif des lacs.....	15-16-17
XVIII	Base contractuelle du tarif des lacs.....	17
	Le parlement comptait sur la concurrence dans le trafic sur les lacs.....	17
XIX-XX	Favoritisme dans le trafic sur les lacs.....	17-18
XXI	Tarif des lacs et discrimination.....	18
XXII	Discrimination.....	19
XXIII	Analyse des taux exigés.....	20
XXIV	Analyse des taux exigés.....	22
XXV	Tarif américain.....	23
XXVI-XXVII-XXVIII	Encombrement et tarif.....	24-25
XXIX	Définition de l'encombrement.....	27
XXX-XXXI	Prix du charbon, retards et tarif.....	28-29
XXXII	Retards.....	29
XXXIII	Analyse et bénéfices.....	29
XXXIV	Rapports sur les recettes des navires.....	33
XXXV	Coalition et tarif.....	35
XXXVI-XXXVII	Analyse des recettes soumises par les compagnies.....	35-36
XXXVIII	Principe de la concurrence.....	38
XXXIX-XL	Courtage.....	39-40
XLI	Courtiers et assurance.....	41
XLII	Assurance contre le creux de route.....	43
XLIII	Fixation des taux par la <i>Canada Steamship Line</i> et la <i>Standard Shipping Company</i>	44
XLIV	Intérêts communs.....	45
XLV	Tarif direct.....	46
XLVI	Grain non vendu et encombrement.....	47
XLVII	Lois américaines.....	47
XLVIII	Tarif maximum, lois de cabotage et assurance.....	49
XLIX	Sommaire.....	52
L	Recommandations.....	54

CONSEIL PRIVÉ DU CANADA

C.P. 118

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA

MERCREDI, le 17 janvier 1923

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL

Attendu qu'on a fait des représentations au gouvernement de Son Excellence en faveur des producteurs et des trafiquants de grain, à l'effet que

(1) Il existe une coalition composée de compagnies de navigation canadiennes exerçant leur trafic sur les lacs Supérieur, Huron et Erié;

(2) Les expéditions de grain venant des provinces de l'Ouest passent par Fort-William et Port-Arthur avant d'atteindre les ports de l'Est et sont soumises aux taux de transport décrétés par la prétendue coalition;

(3) La prétendue coalition exerce son monopole par l'entremise d'un amalgame de compagnies de navigation et d'armateurs trafiquant sur lesdits Grands lacs;

(4) La prétendue coalition, ou corps dominant, par l'autorité qu'elle exerce sur la masse du tonnage des navires canadiens faisant le service des lacs précités, exerce une influence dominante sur le transport du grain entre les ports de l'Ouest et les ports de l'Est et abuse de son autorité en exigeant des taux excessifs pour le transport du grain;

(5) La prétendue coalition ou trust d'armateurs dispose de l'autorité absolue de fréter les navires ou accorder de l'espace pour le transport du grain sur lesdits lacs entre les ports canadiens, et ladite prétendue coalition refuse de louer de l'espace aux dits courtiers, marchands ou négociants de grain (à peu d'exception près), à moins que lesdits courtiers, marchands ou négociants consentent à assurer leurs cargaisons par l'entremise de ladite prétendue coalition ou trust d'armateurs;

(6) Les primes d'assurance demandées et exigées par ladite prétendue coalition sont plus élevées que les primes par ailleurs demandées auxdits courtiers, marchands ou négociants;

(7) Ladite prétendue coalition, en demandant pour le transport du grain aux ports canadiens, des taux plus élevés qu'elle n'exige à la même époque pour le transport du grain de Fort-William et Port-Arthur à Buffalo, favorise le port de Buffalo, dans l'Etat de New-York, E.-U. d'A., au détriment des ports canadiens de la baie Georgienne et du lac Erié;

(8) Ladite prétendue coalition, par la haute main qu'elle exerce sur le tonnage canadien desdits Grands lacs, exige parfois des taux plus élevés pour le transport de Fort-William et Port-Arthur aux ports des lacs de l'Est que les compagnies de navigation américaines ne demandent pour transporter le grain américain de Chicago ou Duluth à Buffalo ou autres ports américains de l'Est des lacs;

(9) Ladite coalition, en réglementant les taux de transport et en exigeant que les expéditeurs, les courtiers et les marchands de grain assurent leur marchandise aux taux élevés qu'elle établit, a injustement et substantiellement amené l'enchérissement du transport et de la manipulation des produits naturels des provinces de l'Ouest;

(10) Les conditions susdites du transport des produits des provinces de l'Ouest sont préjudiciables au grand nombre des agriculteurs desdites provinces en ce qu'elles les empêchent d'avoir raisonnablement et librement accès au marché mondial; elles empêchent aussi lesdits agriculteurs d'obtenir le prix juste et raisonnable qu'ils pourraient autrement recevoir de leurs produits.

Et attendu que l'existence d'un monopole ou coalition de personnes, intérêts, compagnies ou corporations exploitant ou réglementant, pour leur bénéfice personnel, les facilités de transport des principales voies d'eau par lesquelles est transportée la masse des produits naturels des provinces de l'Ouest, est préjudiciable à l'intérêt général, grève les agriculteurs d'un fardeau onéreux, constitue une menace à la colonisation et au développement des provinces des prairies et impose au commerce général des restrictions qui entravent toute la vie commerciale, industrielle et financière du Dominion.

Par conséquent, Son Excellence le Gouverneur général en conseil se plaît à autoriser et autorise par les présentes l'émission d'une commission, en vertu de la Partie 1 de la Loi des enquêtes, Statuts Revisés du Canada, 1906, et ses modifications, nommant Simon James McLean, sous-président de la Commission des chemins de fer, Ottawa, membre et président; Levi Thompson, avocat, de Qu'Appelle, Sask., et le général T. L. Tremblay, Québec, P.Q., membres de la commission d'enquête pour s'enquérir des représentations susdites dont le gouvernement de Son Excellence a été saisi; ainsi que des relations et arrangements qui existent entre les compagnies de navigation et les intérêts fusionnés ou coalisés pour le transport et l'assurance du grain sur les navires qui traversent lesdits Grands lacs;

Pour s'enquérir des efforts que fait la coalition des compagnies de navigation pour régler le tarif de transport, et des conditions qui gouvernent le transport du grain des ports de Fort-William et de Port-Arthur;

Pour s'enquérir du tarif pour le transport du grain par les navires qui font la traversée des Grands lacs entre Duluth, Milwaukee et Chicago et les ports de l'est des lacs, en regard des taux courants pour le transport du grain aux ports de l'est des lacs par les navires contrôlés et régis par la prétendue coalition qui réglemente le transport canadien sur les lacs de Port-Arthur et Fort-William aux ports de l'est, et pour faire, nonobstant l'énumération précitée, toute autre enquête et recherche que la commission jugera nécessaire, et pour cette fin ladite commission royale pourra faire comparaître les personnes et produire les documents, etc., etc.

RODOLPHE BOUDREAU,

Greffier du Conseil privé.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

A Son Excellence le Gouverneur en conseil:

RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE NOMMÉE POUR S'ENQUÉRIR DES TAUX DE TRANSPORT ET DE L'ASSURANCE DU GRAIN SUR LES LACS.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Nous, les commissaires nommés par l'arrêté en conseil du 17 janvier 1923, pour nous enquérir des taux de transport et de l'assurance du grain sur les lacs, avons l'honneur de présenter notre rapport à Votre Excellence.

La commission a tenu ses premières séances à Winnipeg le 12 février 1923; Toronto et Ottawa. Les commissaires ses rendirent également à Duluth, Milwaukee, Chicago, Cleveland et Buffalo, afin de s'enquérir des conditions existant à ces ports américains relativement au tarif et à l'assurance du grain transporté sur les lacs.

Respectueusement soumis,

(Signé) S. J. McLEAN,
LEVI THOMPSON,
T. L. TREMBLAY.

OTTAWA, 14 mai 1923.

I

Il a été allégué dans les témoignages qu'il existait des différences radicales entre le trafic effectué sur les lacs par les navires américains et le trafic des lacs exercé par les navires canadiens; il fut aussi allégué que pendant qu'au Canada la production du grain est une industrie fondamentale, la situation est différente aux États-Unis.

II

Le tableau sommaire suivant tiré du rapport annuel de la "Lake Carriers' Association" de 1922, indique le trafic effectué par les cargo-boats américains et canadiens faisant le transport en vrac pendant la période écoulée entre 1915 et 1922:

TABLEAU I

Année	Minerai de fer	Charbon	Grain, catégories diverses	Pierre, tonnes nettes	Total, tonnes nettes
1922.....	42,613,726	19,868,925	14,267,020	7,592,137	89,454,848
1921.....	22,300,726	26,660,652	12,470,405	3,925,705	68,033,575
1920.....	58,527,226	26,409,710	6,736,348	7,821,980	106,518,531
1919.....	47,177,395	26,424,068	6,091,703	6,407,285	91,761,238
1918.....	61,156,732	32,102,022	6,548,680	7,467,776	114,614,018
1917.....	62,498,901	31,192,613	7,161,716	6,748,801	115,100,399
1916.....	64,734,198	28,440,433	10,555,975	5,553,927	117,052,686
1915.....	46,318,804	26,220,000	11,098,815	3,854,106	93,049,981

Les chiffres de l'année 1922 indiquent que le grain de toutes catégories transporté en vrac sur les cargo-boats américains et canadiens, forme 16 p. 100; réparti sur toute la période couverte par le tableau, le grain représente 10 p. 100.

Des 14.2 millions de tonnes nettes de grain transporté sur les Grands lacs en 1922, 7.8 millions, ou 55 p. 100, venaient de Fort-William et Port-Arthur, laissant 6.4 millions de tonnes nettes de grain américain transporté sur les Grands lacs, c'est-à-dire en déduisant le grain transporté par les navires canadiens sur les Grands lacs et en tenant compte du charbon et du minerai américain transporté sur les navires canadiens, le grain américain transporté était d'environ 8 p. 100 du tonnage américain des lacs.

III

On a insisté dans les témoignages sur l'importance du tonnage du minerai de fer. Le minerai de fer est transporté à un taux contractuel pour la saison et le trafic est assez bien réparti sur tous les mois. En 1922, le tarif de Ashland et des ports du lac Supérieur à Buffalo était de 70c. la grosse tonne de 2,240 livres; en 1921, il était de 80c. De Marquette, le tarif était de 63c. en 1922. De Escabana au lac Erié, 52c. $\frac{1}{2}$, et au lac Michigan et Milwaukee, 42c.

Les témoignages révèlent que les navires canadiens transportent moins de 5 p. 100 du minerai de fer. Les navires canadiens ne transportent que les expéditions destinées au Sault canadien et à la Pointe-Edouard.

Les témoins américains affirment que le minerai de fer constitue le trafic principal des gros cargo-boats américains transportant le fret en vrac.

La *United States Steel Corporation* possède une immense flotte qui transporte exclusivement le minerai de fer. Ces navires ont transporté du grain pendant la guerre; mais, à cette exception près, on a trouvé plus avantageux de se borner au transport du minerai, en utilisant à cette fin les appareils de chargement et de déchargement dont cette industrie est abondamment munie. Le 7 septembre 1921, on chargea le *D. G. Kerr*, à Two-Harbours, de 12,508 grosses tonnes de minerai, en 15 minutes et $\frac{1}{2}$. La même cargaison fut déchargée le 12 septembre, à Conneaut, en 3 heures et 5 minutes.

En outre, il est une quantité considérable de minerai transporté par des navires qui transportent également du grain, et on nous a démontré que le fret sur le minerai influe considérablement sur le tarif du grain. Si l'on répartit le taux de 70c. susmentionné par unité de boisseau, cela représente pour le blé 1c. $\frac{7}{8}$.

L'avantage que comporte le trafic du minerai aux Etats-Unis provient de ce qu'il est assez également réparti sur toute la saison. Il est à propos de citer le tableau sommaire suivant tiré du rapport de l'Association des transporteurs des lacs et contenant le tonnage de minerai:

TABLEAU 2

	1922	1921	1920	1919
Avril.....	136,161	176,211	230,854	1,412,239
Mai.....	1,585,305	2,594,027	6,976,685	6,615,341
Jun.....	6,629,711	3,600,989	9,233,566	7,980,829
Juillet.....	8,942,336	4,847,687	9,368,606	9,173,429
Août.....	9,016,426	4,329,158	9,270,763	4,423,133
Septembre.....	6,801,299	3,913,122	8,923,482	9,171,550
Octobre.....	6,081,386	3,233,081	8,848,986	6,261,883
Novembre.....	3,410,934	466,451	5,305,738	3,152,319
Décembre.....	9,626		99,146	46,662

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

Vu l'absence de renseignements, quant au surplus de minerai, s'il y en a, pour chaque mois, en excédent de ce qui est transporté par les navires de la *United States Steel Company*, et vu l'absence de tout renseignement quant au tonnage disponible des navires à grain pour le transport de ce surplus, s'il y en a, on ne saurait ajouter d'autres commentaires.

IV

Le tonnage de pierre à chaux, doublé pendant les huit dernières années, se rattache à l'industrie du minerai. Ce trafic entre sous le chapitre "Pierre" dans le tableau I. Ce trafic ne fait pas l'objet d'une concurrence notable par les cargo-boats transportant le grain en vrac. Ce sont surtout les navires de la *United States Steel Corporation* qui transportent la pierre à chaux. Le nombre de navires munis d'appareils automatiques de déchargement spécialement adaptés à ce genre de travail va toujours croissant. On obtient la pierre à chaux de l'île Kelly, sur le lac Erié, et de Calcite, dans le Michigan-nord. Le transport de Calcite à South-Chicago se fait à la navette, les navires étant chargés de pierre à chaux à l'aller et vides au retour.

V

Le charbon transporté en 1922, tel qu'indiqué au tableau 1, forme 20 p. 100 du tonnage total. Il forme une moyenne de 29 p. 100 pour la période des huit ans.

Il faut imputer à la grève d'avril à septembre la petite quantité de charbon transportée en 1922.

Un témoin américain a prétendu que dans les années normales il est transporté de 30 à 35 millions de tonnes de charbon bitumineux et d'antracite; que par ordre d'importance le charbon vient après le minerai de fer; que sur 30 millions de tonnes, 3 millions seulement sont transportées à des ports canadiens par des navires américains et canadiens et que les navires canadiens ne transportent que 1,500,000 tonnes.

En 1922, à partir de l'ouverture de la navigation à la fin d'août, il ne fut transporté que peu de charbon bitumineux à cause de la rareté amenée par la grève, mais, en septembre, octobre et novembre, on en a transporté une très grande quantité, près de 13,300,000 tonnes sur un total de 18,522,142 tonnes pour l'année.

On a transporté en 1922 une quantité particulièrement minime de charbon des ports du lac Erié à Montréal, seulement 214,000 tonnes contre 767,000 en 1921 et 1,415,000 tonnes en 1920.

En 1922, on n'a transporté à Duluth par le lac Supérieur, que la moitié du charbon qui a été expédié pendant chacune des dix années précédentes.

VI

Il y a corrélation entre ces éléments transportés. La pierre ne saurait entrer dans la cargaison des navires qui transportent le grain. Le minerai influe sur le tarif en ce que les navires à grain peuvent remplacer les navires de la *United States Steel Corporation*. Le minerai ne saurait constituer la cargaison de retour, puisqu'il est expédié des mines du Minnesota dans la même direction que le grain. Le transport du minerai de fer est presque nul après le 15 novembre, car vers cette date ou un peu plus tôt la gelée empêche de le transporter en vrac.

On peut charger les navires de charbon pour le voyage de retour. Pendant la saison de 1922, sur un total de 19,868, 925 tonnes de charbon indiquées au tableau 1, il a passé, par les canaux du Sault dans la direction ouest, 9,461,018 tonnes dont environ 7 p. 100 d'antracite.

En 1922 on a accordé un tarif de 40c. la grosse tonne pour le transport du charbon des ports du lac Erié à la tête des lacs. La distance de Duluth à Buffalo étant de 996 milles, cela représente 4 milles par tonne-mille. Voici le tarif des autres ports: Shepoygan, Wisconsin, 55c.; Milwaukee, ou Waukegan, 55c.; Chicago-sud ou Indian-Harbour, 55c.; Chicago, 65c. A la fin de la saison on a demandé jusqu'à \$1 et même plus.

VII

Le tonnage total des navires américains et canadiens, y compris les cargo-boats en acier et en bois et les allèges pouvant passer dans les canaux et adaptés au transport du minerai, du charbon, du grain et de la pierre à chaux sur les Grands lacs et les canaux, est de 2,463,623 grosses tonnes réparties comme suit:—

Navires enregistrés aux Etats-Unis	2,130,398	grosses tonnes
Navires au Canada	333,225	“ “

Le tonnage brut est basé sur le volume intérieur du navire calculé en unités de 100 pieds cubes. Le tonnage enregistré ou net, c'est le tonnage brut moins l'espace occupé par la machinerie, les soutes, etc.

Le tableau 3 démontre que les cargo-boats en acier transportant les marchandises en vrac fournissent une grande partie du tonnage total; dans cette catégorie de navires le tonnage des navires canadiens représente 10.6 p. 100 du tonnage total. Les témoignages démontrent aussi que les gros navires en acier faisant le transport en vrac remplacent les petits navires sur les lacs dans le trafic du minerai, du charbon et du grain, à cause de leur capacité de transporter plus économiquement les grosses cargaisons.

Aux époques normales une très grande proportion des cargo-boats en acier américains faisant le transport en vrac sont occupés au transport du minerai, et du charbon au retour, et ces navires ne sont pas disponibles pour le transport du grain. Toutefois quand le tarif du grain est élevé, un certain nombre des navires qui transportent le minerai sont transférés au transport du grain, particulièrement aux époques où le trafic du minerai diminue. Le transport du minerai cesse entre le 15 et le 20 novembre.

TABLEAU 3—TONNAGE DES NAVIRES AMÉRICAINS ET CANADIENS FAISANT LE TRANSPORT EN VRAC SUR LES GRANDS LACS

Désignation	Tonnage brut américain	Tonnage brut canadien	Tonnage brut américain et canadien	Pour-cent canadien
				%
Cargo-boats en acier transportant en vrac le minerai, le charbon, le grain et la pierre..	1,956,189	231,962	2,188,151	10.6
Allèges en acier transportant en vrac le minerai et le charbon.....	88,075	3,265	91,340	3.5
Cargo-boats portant en vrac une cargaison multiple de minerai, de charbon et de grain.....	6,704	6,765	13,409	50.0
Allèges portant en vrac une cargaison multiple de grain, pulpe et charbon.....	673	3,741	4,414	84.7
Cargo-boats en bois portant en vrac du minerai du charbon et du grain.....	43,917	51,299	95,216	54.0
Allèges en bois transportant toutes marchandises.....	34,480	36,253	71,093	51.0
Tous cargo-boats et allèges.....	2,130,398	333,225	2,463,623	13.5
Cargo-boats transportant les marchandises emballées.....	100,462	27,968	128,430	21.8
Navires à passagers et à marchandises....	69,541	24,853	94,394	26.3
Grand total.....	2,300,401	386,046	2,686,447	14.4

VIII

Tel qu'indiqué au tableau 1, la quantité totale de grain américain et canadien transportée des ports du lac Supérieur et Michigan fut de 14,267,020 tonnes nettes en 1922, contre 12,470,405 tonnes nettes en 1921, soit l'équivalent de 509,411,113 boisseaux de grain pour 1922 et 461,137,200 boisseaux de grain pour 1921.

En 1922, on a transporté de Port-Arthur et Fort-William 124,653,617 boisseaux de grain de toutes espèces aux ports canadiens et 150,226,000 boisseaux aux ports américains, formant un grand total de 274,879,617 boisseaux de grain de toutes espèces aux ports américains et canadiens.

Le transport de Port-Arthur et Fort-William s'est effectué de la façon suivante:

Aux ports de la Baie et Goderich.. . . .	71,000,000 boisseaux
A Port-Colborne et aux ports du St-Laurent	53,000,000 "

Total.. 124,000,000

C'est le trafic du grain qui est le plus volumineux au Canada. Il est généralement peu considérable jusque vers la fin d'août. Les navires canadiens transportent pendant cette saison une grande partie du grain américain. En 1922 les navires canadiens ont transporté 45.5 millions de boisseaux de Duluth, Chicago, Milwaukee et Buffalo aux ports canadiens. Environ les neuf-dixièmes du trafic des navires canadiens, provenant de Duluth, Chicago et Milwaukee, était destiné aux ports de la Baie et à Goderich.

IX

La quantité de grain américain transporté—non seulement par les navires canadiens—de Duluth, Supérieur, Chicago et Milwaukee aux ports de la Baie, Goderich et Port-Colborne, s'est élevée, en 1922, à 77.9 millions de boisseaux contre 81.4 millions de boisseaux, en 1921. Les chiffres précités sont cités des registres des *Boards of Trade* de Duluth et Chicago et de la Chambre de commerce de Milwaukee.

De la quantité totale de grain transporté de la tête des lacs, côté canadien, la *Standard Shipping Company* a nolisé, en 1922, 54 pour 100 du grain transporté par les navires canadiens et 27 pour 100 du grains transporté par les navires américains, soit une moyenne totale de 40 pour 100. Un examen du trafic effectué par cette firme révèle assez bien le caractère général de ce trafic. Elle possède le droit exclusif de transporter le tonnage de la *Canada Steamship Lines, Ltd.*, et la Pièce 231, qui indique les cargaisons transportées par les navires de la *Canada Steamship Lines, Ltd.*, sur la section occidentale des lacs, contient des renseignements intéressants.

TABLEAU 4

	Tonnes
1920—	
Cargaisons.....	3,088,813
Pierre.....	46,703
Charbon.....	518,756
Minéral.....	957,747
Grain.....	995,680
Non réparties par catégories.....	569,927
1921—	
Cargaisons.....	2,930,355
Pierre.....	9,487
Charbon.....	755,879
Minéral.....	306,039
Grain.....	1,858,950
1922—	
Cargaisons.....	2,495,295
Pierre.....
Charbon.....	191,631
Minéral.....	424,416
Grain.....	1,879,248

Donné par pour-cent, le résultat est le suivant:

	1920	1921	1922
	pour-cent	pour-cent	pour-cent
Pierre.....	1.2	0.5
Charbon.....	16.8	25.7	7.6
Minerai.....	31.0	10.4	17.0
Grain.....	32.2	63.4	75.3
Non réparti.....	18.6

La moyenne du minerai pour les trois années est de 19.8 pour 100. Pour la même période le charbon, qui constitue la cargaison de retour, donne une moyenne de 17.2 pour 100 du total. Le tarif pour le charbon transporté par les navires canadiens fut de 40, 50 et 55 cents. Il prévalut un taux excessif ou de fin de saison de \$1. Comme on l'a déjà signalé l'étude de ce tarif se continue.

Dans le transport du charbon à la tête des lacs, les navires américains jouissent d'une situation privilégiée, car ils peuvent faire escale à Fort-William et Port-Arthur en route pour Duluth et Supérieur. En 1922, les navires américains ont transporté 90 p. 100 de l'approvisionnement de charbon de Port-Arthur, Jack-Fish et Fort-William; en 1921, 66 p. 100; en 1913, année illustrative de la situation antérieure à la guerre, le pour-cent était de 85.

X

Tel que démontré à la Pièce 146, les expéditions totales de grain transportées en 1921 de Fort-William et Port-Arthur, comprenant le blé, l'avoine, l'orge, le lin et le seigle, s'élevèrent à 217.8 millions de boisseaux, dont le blé comptait pour 70 p. 100. 45 p. 100 des expéditions de grain furent dirigées vers les ports américains des lacs. Sur le total de 153.9 millions de boisseaux de blé transportés, 55 p. 100 le furent par les ports américains des lacs et 93 p. 100 de cette quantité par Buffalo. Du 1er septembre à la clôture de la navigation, en 1921, sur un total de 116.3 millions de boisseaux de blé, 63 p. 100 furent transportés aux ports américains, dont 60 p. 100 à Buffalo seul.

Sur un total de 274.8 millions de boisseaux de blé, avoine, orge, lin et seigle, le blé comptait pour 82 p. 100. 55 p. 100 du grain transporté fut dirigé vers les ports américains, et 83 p. 100 du grain transporté par les ports américains des lacs passa par Buffalo.

Pendant la période écoulée du 1er septembre à la clôture de la navigation en 1922, 48 p. 100 des 166 millions de boisseaux de blé transporté furent expédiés à Buffalo, alors que le total pour tous les ports américains des lacs fut de 60 p. 100.

La Pièce 334 indique tout le grain transporté par eau de la tête des lacs par les navires américains et canadiens comme étant l'équivalent de 265,508,000 boisseaux de blé.

Les totaux mensuels du tableau suivant indiquent les fluctuations du trafic. On a omis les trois derniers chiffres. La lettre C représente les navires canadiens; la lettre A les navires américains.

TABLEAU 5

			Total
Avril.....	C —	8,003	14,005
	A —	6,002	
Mai.....	C —	17,577	26,126
	A —	8,549	
Juin.....	C —	11,651	12,205
	A —	554	
Juillet.....	C —	12,151	16,182
	A —	4,031	
Août.....	C —	8,010	10,330
	A —	2,320	
Septembre.....	C —	17,675	31,629
	A —	13,954	
Octobre.....	C —	21,972	53,286
	A —	31,314	
Novembre.....	C —	23,751	79,337
	A —	55,586	
Décembre.....	C —	8,706	22,408
	A —	13,702	
		265,508	265,508

29.6 p. 100 du trafic de la saison fut effectué pendant la période d'avril à août inclusivement.

XI

L'une des principales différences entre le tarif des lacs et le tarif des chemins de fer c'est que le premier est moins stable que le dernier.

L'une des caractéristiques fondamentales de la politique du Parlement touchant le transport ferroviaire comporte la publicité qu'il faut donner aux changements de tarif et la nécessité de donner avis des changements projetés. La Loi des chemins de fer stipule que le tarif étalon ou maximum soit approuvé par la Commission des chemins de fer du Canada. Ces taux sont publiés dans la *Gazette du Canada* et on ne peut les majorer. Les chemins de fer transportent la plus grande partie des marchandises à des taux inférieurs aux taux réguliers. Ces taux réduits sont ceux des tarifs spéciaux de marchandises. Il est prescrit que la compagnie devra déposer au bureau de la Commission, au moins trois jours avant sa mise en vigueur, tout tarif spécial de marchandises comportant une modification antérieurement autorisée et qu'elle devra afficher trois jours avant ladite date, dans un endroit convenable, accessible au public pendant les heures de bureau, une copie dudit tarif. Il est également prescrit que la compagnie devra semblablement donner un préavis de trente jours de tout tarif spécial de marchandises augmentant le tarif antérieurement autorisé; toutefois, s'il y a objection au dit tarif déposé au bureau de la commission, le fardeau de la preuve nécessaire pour justifier l'augmentation projetée incombera à la compagnie qui dépose le dit tarif—(Article 361, paragraphe 2 et 3).

De plus, il est devenu d'usage, et cela est sanctionné par la Loi des chemins de fer, que les intéressés en appellent à la Commission contre les augmentations projetées par les voituriers, et si l'on prouve *prima facie* que la suspension s'impose, le tarif est suspendu ou désavoué; dans le cas de suspension la compagnie peut demander une audition pour justifier son attitude.

La réglementation du tarif des chemins de fer canadiens, de même que la réglementation des chemins de fer américains, vise à la stabilisation. On a reconnu que la fluctuation des tarifs de chemins de fer paralyse le commerce.

La législation atteste la nécessité de donner beaucoup de publicité aux changements du tarif. Comme conséquence de cette politique, il est nécessaire que les taux ne soient pas trop fréquemment changés.

XII

Le grain forme la grande partie du trafic des lacs au Canada. Le commerce du grain est basé sur des transactions anticipées. Les dépositions faites devant la commission démontrent qu'en général le commerce est exercé par des individus qui louent les navires avant d'acheter le grain. En certains cas les arrangements sont pris longtemps avant la date de l'expédition du grain; en d'autres cas, quand il s'agit de tonnage rapproché, les négociations ne sont entamées que peu de temps avant l'expédition. Quelquefois les grainetiers ne louent les navires qu'au moment de l'arrivée du grain au port; mais les témoignages démontrent que la règle générale est de louer l'espace longtemps avant le moment de l'expédition.

Dans le cas du transport ferroviaire le contrat n'affecte aucunement le tarif. La loi des chemins de fer autorise la négociation d'un traité pour le transport subséquent des marchandises, mais, au moment de l'expédition, c'est le tarif alors en vigueur qui s'applique; si les marchandises sont expédiées, disons, en vertu d'un contrat négocié trois mois plus tôt et si d'autres marchandises sont expédiées sans contrat préalable, le fait qu'il y a contrat dans un cas et qu'il n'y en a pas dans l'autre ne soustrait pas les marchandises au tarif en vigueur au moment de l'expédition. Le chemin de fer ne peut faire de distinction entre deux expéditions de même nature transportées dans des conditions semblables à ou vers la même époque, quand la seule différence entre les deux est que l'une a été assurée au chemin de fer et que l'autre ne l'a pas été.

XIII

A cause du caractère du commerce du grain le tarif de transport est convenu longtemps à l'avance. L'exemple le plus frappant auquel on a attiré notre attention ressort de la Pièce 236, qui comporte un contrat négocié par la *Armour Grain Company* le 25 janvier 1922. Il s'agissait d'expéditions à être transportées de Port-Arthur ou Fort-William aux ports de la baie Georgienne au cours du mois de mai. On devait, dans un cas, transporter un million de boisseaux de blé à 2c. et dans l'autre, deux millions de boisseaux à 1c $\frac{3}{4}$.

Les contrats stipulent des dates diverses. Une Pièce révèle qu'un contrat devait être exécuté "au cours des dix premiers jours après l'ouverture de la navigation". Le taux mentionné est de 3c. Un autre contrat, daté le 17 mars, comporte une cargaison devant être transportée à Montréal "au début de la saison". Le 6 avril on négocie une expédition à Montréal pour "la première quinzaine de juillet". Le *Glenlivet* a été nolisé à 2c. $\frac{1}{2}$ par *James Richardson and Son*, pour faire le transport aux ports de la baie pendant toute la saison, excepté le dernier voyage.

On a conclu des arrangements avec les minoteries leur assurant, à certaines conditions, un tarif différentiel pour le voyage d'aller. Généralement on fixe un minimum pour le tarif d'aller sans différentielle. Quand les taux excèdent ce minimum on accorde une différentielle de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ cent en marge du tarif d'aller. La quantité et la régularité de la livraison paraissent être les facteurs essentiels. La minoterie s'engage à fournir à la compagnie de navigation tout le grain que cette dernière requiert pour toute la saison de navigation. Parfois la minoterie s'engage à fournir des expéditions mensuelles minimum pour une période donnée, par exemple, depuis la première quinzaine de septembre à la première quinzaine de novembre.

Relativement aux périodes de longue portée, mentionnons qu'un navire fut loué le 12 mai pour transporter une cargaison à Colborne le 6 juin. Une autre pièce révèle qu'un contrat fut conclu le 10 avril pour le transport d'une cargaison devant être expédiée "au cours de la dernière quinzaine de juin". Un autre

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

contrat de la même date stipule une expédition "au cours de la dernière quinzaine de juillet". Un autre contrat fait le 25 août comporte expédition "au cours de la dernière quinzaine d'octobre"; un autre contrat, négocié par la même firme à la même date avec la même agence de navigation, comporte expédition "pendant la première quinzaine de novembre". D'autres contrats contiennent la mention "aujourd'hui", "demain", "au commencement de la semaine prochaine".

En ce qui concerne le tarif pour le transport aux ports de la baie et à Goderich, du 1er septembre 1922 à la clôture de la navigation, un examen de la Pièce 82 démontre la fluctuation des taux. Cette pièce traite, entre autres choses, du tarif des navires affrétés par la *Standard Shipping Company* pendant la saison de 1922. Le tarif coté s'applique au blé et est donné par boisseau:

Du commencement au 26 septembre le tarif était de 3c. aux ports de la baie et à Goderich.

Le 27 et le 28 le tarif était de 3c. $\frac{1}{2}$ et 4c.

Le 29 le tarif était de 3c. $\frac{1}{2}$.

Le 30 il était de 3c. et 4c.

Le 3 et le 4 octobre le taux était de 4c.; toutefois, un contrat postérieur à cette dernière date stipulait un taux de 3c. $\frac{1}{2}$.

Du 4 au 15 octobre le taux était de 4c.

Le 15 on exigea aussi un taux de 6c.

Le 16 octobre le tarif était de 3c. $\frac{1}{8}$ et 4c.

Le 17 octobre le tarif était de 4c. et 6c.

Le 20 octobre le tarif était de 4c. et 6c.

Du 21 au 25 octobre le tarif était de 4c.; il y figure aussi un taux de 9c. pour le 25.

Le 28 octobre le tarif était de 6c. et 4c.

Les 29 et 30 octobre le tarif était de 4c.; un taux de 6c. est indiqué pour le 30.

Le 31 octobre le tarif était de 4c. et 6c.

Le 2 novembre le tarif était de 9c.

Le 3 novembre les taux de 9c. $\frac{3}{4}$, 4c. et 8c.

Le 4 novembre le tarif fut de 11c.

Le 5 novembre les taux furent de 4c. $\frac{1}{2}$, 11c. et 8c.

Le 7 novembre le tarif fut de 4c. $\frac{1}{2}$, 5c., 11c. et 8c.

Le 8 novembre le tarif était de 8c.

Le 10 novembre les taux furent de 5c. et 8c.

Le 11 novembre le tarif était de 8c.

Le 12 novembre le tarif fut de 8c. et 9c. $\frac{1}{2}$.

Le 13 novembre les taux furent de 4c. $\frac{1}{2}$, 7c. et 8c.

Le 14 novembre le tarif fut de 5c.

Le 16 novembre le tarif fut de 5c. et 8c.

Le 17 et le 18 novembre le tarif fut de 5c.

Un taux de 10c. figure aussi pour le 18 novembre.

Le 19 novembre le tarif fut de 8c. et 5c.

Le 20 novembre les taux furent de 10c. et 7c. $\frac{1}{4}$.

Le 21 novembre le tarif fut de 8c.

Le 22 novembre le tarif fut de 5c. et 8c.

Le 26 novembre le tarif fut de 8c. et 10c.

Les différences signalées dans le tarif, si l'on tient compte du nombre de contrats et confirmations, ne valent que pour les dates stipulées aux contrats.

Un autre facteur qui influe sur le temps ce sont les marchandises emmagasinées pendant l'hiver. Par exemple, on a négocié, dès le 31 août 1922, un contrat pour le transport, à un port américain, de marchandises devant être emmagasinées l'hiver suivant.

XV

La situation est la même aux Etats-Unis. Dix-sept taux différents prévalurent à Milwaukee en 1921, une saison d'environ 271 jours; l'écart varia de 1c. $\frac{3}{4}$ à 4c. $\frac{1}{2}$. En 1922, une saison d'environ 282 jours, il y eut 46 taux variant de 2c. à 6c. $\frac{1}{4}$. Durant une saison d'environ 250 jours, il y eut, pour le transport du blé de Chicago à Buffalo, 22 taux variant de 1c. .75 à 4c. .75.

Alors que le tarif du blé fut très changeant, la farine, pendant la saison commencée le 15 avril et terminée le 29 décembre 1922, fut transportée de Chicago à Buffalo, par voie des lacs, au taux uniforme de 30c. le baril.

Pour le transport à Buffalo et aux ports américains du lac Erié, il fut négocié deux contrats le 29 septembre pour le transport de blé, les deux par le même individu et comportant des expéditions devant être faites dans les premiers dix jours d'octobre. Le taux fut de 5c. dans un cas et de 5c. $\frac{1}{4}$ dans l'autre.

On peut citer d'autres exemples de fluctuations. Pour citer la même liste de contrats, une convention fut conclue le 6 octobre pour une expédition de blé devant avoir lieu le 8; le taux était de 5c. $\frac{1}{2}$. Un autre contrat, conclu le même jour par le même individu, pour expédition de blé "cette semaine", stipulait le taux de 5c.

XVI

La diversité de ces taux peut créer, et dans certains cas crée, une situation bizarre lorsque le navire porte des fragments de cargaison de grain de même espèce mais sujets à des taux divers; c'est-à-dire qu'on peut transporter du grain à des taux réduits, probablement concédés par un contrat conclu longtemps à l'avance, et aussi du grain de même espèce frappé d'un taux plus élevé fixé par un contrat récemment négocié.

Un gros expéditeur a affrété 161 navires. Sur 27 il a chargé des cargaisons de 10,000 à 25,000 boisseaux; sur 25, de 25,000 à 50,000 boisseaux. Une cargaison ne contenait que 4,000; une autre, 5,000.

Les témoignages démontrent que le transport par cargaisons complètes est chose beaucoup plus générale aux Etats-Unis qu'au Canada, et on a prétendu que la location de l'espace sans tenir compte du poids constituait un avantage pour le petit expéditeur canadien. Alors que dans certains cas il y a prépondérance de cargaisons complètes, il n'appert pas que la chose soit aussi générale aux Etats-Unis qu'on l'a prétendu.

Une étude basée sur les renseignements contenus à la pièce 82, sur l'affrètement des navires par la *Standard Shipping Company* pour la saison de 1922, révèle les détails suivants sur les cargaisons complètes (un affréteur unique) et le nombre de navires affrétés par un, deux, trois, quatre, cinq, et même au delà de cinq expéditeurs:—

TABLEAU 6

A	Cargaison unique	Deux expéditeurs	Trois expéditeurs	Quatre ou cinq expéditeurs	Plus de cinq expéditeurs
Ports de la Baie } Goderich.....	72	35	23	23	5
Port-Colborne.....	48	1			
Montréal.....	39	26	37	19	8
	139	62	60	42	13
Pourcentages.....	47.3	18.4	18	12.5	3.8

XVII

Pour souligner davantage l'effet de ces conditions sur les opérations, on peut dire que pendant la première moitié de 1921, jusqu'au 31 août 1921, les expéditions de la *Standard Shipping Company*, de Fort-William aux ports de la baie et à Goderich, indiquent, dans une période de 139 jours, 12 taux différents donnant un écart de 1 $\frac{7}{8}$ c. En 1922, dans la même période, ou une période un peu moindre, soit 133 jours, nous trouvons 6 taux avec un écart de 1 $\frac{3}{4}$ c. Dans la seconde moitié de la saison de navigation, alors que le transport du grain canadien est à son plus fort, il y a eu dans 106 jours, en 1921, 18 taux avec un de 4c., tandis qu'en 1922, dans une même période, il y a eu 19 taux avec un écart de 8c.

Sur les expéditions à Colborne, pour toute la saison de 1921, soit 245 jours, il y a eu 9 taux avec un écart de 2 $\frac{3}{8}$ c., tandis qu'en 1922, dans une période de 239 jours, il y a eu 12 taux avec un écart de 3 $\frac{7}{8}$ c.

Sur les expéditions à Montréal, pour toute la saison de 1921, il y a eu 23 taux avec un écart de 8 $\frac{1}{2}$ c., tandis qu'en 1922, il y a eu 25 taux avec un écart de 15 $\frac{1}{2}$ c.

XVIII

En pratique, les taux pour le transport du grain sur les lacs diffèrent de ceux que permet la loi des chemins de fer. Les taux sur le grain sont fixés par des contrats spéciaux. Les taux des chemins de fer sont sujets aux tarifs publiés; et tous les expéditeurs, dans les mêmes circonstances, doivent être traités de la même façon pour ce qui est de ces tarifs, qu'il y ait eu ou non des négociations antérieures relativement à l'établissement de tarifs couvrant les taux dont il s'agit. En d'autres termes, il y a des restrictions relativement à la discrimination dans le transport par voie ferrée qui n'existent pas dans le cas du transport par eau.

Le Parlement a considéré le transport par chemin de fer comme une industrie dont les tendances vers le monopole doivent être contrôlées par législation; mais on a considéré le transport sur les lacs comme sujet à la concurrence.

XIX

Les compagnies de transport sur les lacs sont libres de transporter sur le même navire, à la même date et entre les mêmes points d'origine et de destination, des consignations, disons, de blé, à des taux différents. Des consignations du même produit peuvent être transportées sur le même navire, en même temps et entre les mêmes ports à des taux différents. Par exemple, sur le *Midland King*, le 7 novembre 1922, à destination de Goderich, il y avait un lot de blé à 4 $\frac{1}{2}$ c. et un autre à 8. Au point de vue légal, on peut demander des taux différents à deux expéditeurs pour des lots différents ou sur des contrats signés à la même date pour la même destination; on peut aussi charger des taux différents sur diverses consignations du même produit expédié par le même homme.

On peut louer de l'espace disons pour la dernière partie de novembre ou pour la première partie. Il peut se faire, cependant, que l'expéditeur qui avait loué de l'espace pour la première moitié de novembre trouve que son grain peut partir plus tôt qu'il ne l'avait pensé; et on a déclaré à l'enquête que le courtier maritime qui a signé le contrat a le pouvoir de fournir l'espace requis soit pour le premier jour de la période, ou, si le délai est important, pour le dernier jour de la période d'expédition. Des témoins ont déclaré que ce service leur était d'un grand avantage.

Il semble que dans les cas où les dates d'expédition sont ainsi facultatives, il y a possibilité de donner à un expéditeur une date plus rapprochée ou plus reculée dans la période nommée, au détriment d'un autre expéditeur qui ne reçoit pas le même traitement. Aucun témoignage n'a été rendu à l'effet que d'autres expéditeurs avaient ainsi souffert. Il semble, cependant, que cette liberté de changer les dates d'expédition suivant les besoins des expéditeurs fournit au courtier l'occasion d'exercer le favoritisme s'il le juge à propos.

XX

Le tonnage rapproché signifie le tonnage disponible pour le transport du grain dans quelques jours ou dans une courte période.

On peut facilement se procurer ce tonnage depuis l'ouverture de la navigation jusque vers le milieu de septembre; mais de cette dernière date jusqu'à la clôture de la navigation, alors que le transport du grain est très actif, il est plus difficile de le trouver. Les témoignages indiquent qu'un expéditeur de grain n'a pu rien expédier à l'est de Fort-William du 29 septembre au 20 octobre parce qu'il avait négligé de réserver son tonnage et il n'a pu ensuite se le procurer.

Du milieu de septembre jusqu'à la clôture de la navigation, le grain est surtout transporté de Fort-William dans l'espace réservé depuis longtemps, ce qui veut dire que les expéditeurs de grain doivent juger de leurs besoins lorsqu'ils font leur réserve.

En 1922, les expéditeurs de grain avaient réservé un fort tonnage au commencement de septembre et même en août pour les expéditions d'automne. Dans la dernière semaine de septembre et la première semaine d'octobre, les courtiers maritimes hésitaient à louer de l'espace, prétendant qu'ils craignaient ne pas pouvoir remplir leurs contrats, vu la forte réserve de tonnage, la congestion aux ports de l'est des lacs qui a retardé les navires et la menace de suspension des lois de cabotage.

En d'autres termes, l'expéditeur de grain doit deviner ce que sera le marché; c'est-à-dire, comment il peut obtenir le tonnage dont il a besoin et quel sera le taux. Il lui faut juger, avant que le transport du grain soit très actif, s'il est préférable de réserver son tonnage au taux demandé ou courir la chance d'obtenir ce tonnage au besoin au taux courant.

XXI

Le rapport annuel de l'Association des compagnies de transport des lacs pour 1922, traitant des taux sur le grain pour cette année, en ce qui concerne surtout les conditions qui existent sur le côté américain, s'exprime ainsi à la page 20:

"Les taux de transport sur le grain se sont trouvés continuellement dans un tel état de fluctuation que les prix exorbitants ont laissé l'impression que le transport du grain pendant l'année avait été des plus profitables. Les taux moyens sur le grain sont presque impossibles à établir, car ce commerce est sujet à des fluctuations de tous les jours et même de toutes les heures, avec affrètement trouvé longtemps à l'avance; et cependant, ce que l'on pourrait considérer comme le taux moyen sur le grain pour la saison n'indique pas que les recettes ont été exorbitantes pour ce trafic; bien qu'il y ait eu un écart dans les taux allant de $1\frac{7}{8}$ c. à $8\frac{1}{2}$ c. au cours de la saison, il n'y a pas eu de période d'une longueur précise pendant laquelle les taux ont été élevés et non proportionnés à ceux des autres saisons de transport du grain."

Les divers témoins ont souligné la concurrence du transport américain du grain sur les lacs. Des témoins, très au courant du trafic du grain du côté américain et du côté canadien, ont exprimé l'opinion que la concurrence est très

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

forte du côté américain, et les renseignements que les membres de la Commission ont pu recueillir aux divers ports américains des lacs vont à l'appui de cette opinion.

Les expéditeurs canadiens qui ont comparu devant la Commission ont laissé entendre qu'ils favoriseraient le retour au régime de concurrence pour le commerce du grain sur les lacs. Le témoignage de M. James Stewart surtout est très précis à ce sujet.

Il semblerait que la base du trafic des grains sur les lacs soumise à la concurrence est astreinte à une distinction injuste. Il faudrait bien faire comprendre que la distinction injuste dont il est question dans ce cas-ci ne veut pas dire une distinction injuste défendue par la loi, parce que cela n'est pas défendu dans le trafic du grain sur les lacs. La distinction injuste dans le cas présent signifie, que ceux qui font le transport de consignations, que ce soit des courtiers ou des armateurs, sont capables de faire leurs arrangements individuels au sujet du tonnage et du taux, avec les consignateurs, sans tenir compte de ce qu'a fait un autre consignateur. Sans doute, le taux demandé à l'un aurait un certain effet sur le taux demandé à l'autre; mais dans le cas d'un système de concurrence que les marchands de grain désirent conserver, il peut y avoir des différences dans le traitement. Les consignateurs sont satisfaits de se fier à un régime de concurrence afin d'égaliser les différences dans le traitement et les désavantages possibles qu'entraîne une distinction injuste, pourvu qu'il n'y ait pas de contraintes artificielles au principe de la compétition.

XXII

On peut mentionner les pièces suivantes comme ayant quelque rapport sur la différence de traitement que l'on peut faire entre les consignateurs:

La pièce 235 est un télégramme provenant de M. Enderby, de la *Canada Steamship Lines*, adressé à M. L. H. Wolvin, daté du 27 septembre 1922, lequel déclare:

"Il vaudrait mieux que vous envoyiez ces instructions à Winnipeg par écrit à propos du refus d'accepter d'autres cargaisons jusqu'à ce que cette question de la loi concernant le cabotage soit réglée. Notre entente stipulait maintenant (pas?) de nouvelles affaires. Faites que les instructions que vous leur donnerez soient absolument précises."

Trois autres télégrammes numérotés respectivement 190, 192 et 196 sont aussi topiques à ce sujet:

"15 septembre 1922.

"M. L. H. Wolvin,
"Central Shipping Co.,
Postal Telegraph Bldg.,
Chicago, Ill.

"Nous ne nolisons plus de vapeurs canadiens pour les cargaisons de septembre. Pensons qu'il vaut mieux écouler ce que nous avons et si nous avons de l'espace disponible nous pouvons en obtenir presque n'importe quel chiffre que nous en demanderons. Nous avons quelques transactions pour octobre mais avons pensé que nous ferions peut-être mieux de nous tenir à l'écart de celles-ci aussi sauf avec Sid Smith. Il calcule un demi-million sur les chargements que nous lui fournirions et élèverions ensuite le tarif. Répondez

W. W. HALL."

“M. L. H. Wolvin,
a/s de R. A. & W. M. Williams,
Kirby Bldg.,
Cleveland, Ohio.

“Espère pourrez nous notifier bientôt au sujet du minerai et veux vous faire remarquer qu'avant de nous occuper de O'Donahue nous ferions mieux de nous occuper de Sid Smith qui a été le premier à télégraphier longuement au ministre de la Marine expliquant la situation telle qu'elle est réellement en ce qui concerne la navigation, et il a autant besoin de cales pour faire ses ventes que n'importe quel autre consignateur dans l'édifice et nous allons être très mal pris si nous ne pouvons pas lui aider à vendre son grain le dix ou avant. Il vient de montrer la différence qui existe entre le consentement à nous aider et l'attitude négligente de la plupart des autres.

W. W. HALL.”

Dépêche de L. H. Wolvin, Cleveland, Ohio, à M. W. Hall, Winnipeg, datée du 11 octobre 1922:

“Approuvez le nolisement du vapeur de Smith pour la Baie. Gardez ceci strictement secret. Ne désire pas offrir quoi que ce soit à Stewart maintenant à cause d'Ottawa. Où puis-je télégraphier à Stewart?”

Il n'y a pas de doute que ceux qui ont envoyé les messages en question connaissent très bien le pouvoir qu'ils avaient d'établir une différence entre les particuliers et étaient tout à fait consentants de le faire.

M. L. H. Wolvin est le gérant de la *Standard Shipping Company*, et M. Hall est son principal assistant. La *Central Shipping Company* est la filiale américaine du commerce contrôlé par la *Standard Shipping Company*.

M. Stewart avait télégraphié à Ottawa pour demander la suspension des lois concernant le cabotage, tandis que M. Smith a télégraphié à Ottawa de s'y opposer.

XXIII

Les conditions particulières dominantes en 1922 sont, essentiellement à la base de l'allégation qu'un tel système de contrainte artificielle existait pendant 1922, de manière à empêcher le fonctionnement de conditions de concurrence.

Dans la pièce 332 transmise par la *Canada Steamship Lines*, sont exposées des comparaisons mensuelles des taux reçus par cette compagnie pour la période 1914-1921. En prenant le cas des tarifs du blé, les détails pour 1914 et 1915, dans le cas du mouvement de Fort-William aux ports de la baie Georgienne sont résumés. A cause de la condition existant pendant la guerre il semblerait que les années 1919-1921 seraient plus caractéristiques pour les fins actuelles. Les détails suivants sont disponibles:

TABLEAU 7.

Mois	1919		1920		1921	
	c.		c.	c.	c.	c.
Septembre.....	3		4	4½	2½	3½
Octobre.....	3		5	5½	3	3½
Novembre.....	3		5	6	3½	3½
Décembre.....	6		5½	6	4½	5½

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

Les détails suivants sont disponibles en ce qui concerne le trajet de Fort-William à Colborne.

TABLEAU 7

Mois	1919		1920		1921	
	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Septembre.....	3½		4½	5½	3	4
Octobre.....	3	3½	5½		3	3½
Novembre.....	3	4	6		3	3½

Dans cette Pièce le chiffre 6c. est indiqué pour le transport en décembre 1919, à Port-Colborne, et les détails ne sont pas donnés pour le même mois des années 1920 et 1921.

Au cours de la saison de navigation de 1922, le taux moyen sur le grain transporté de Fort-William et Port-Arthur à Port-Colborne a été de 4.05c. par boisseau (Pièce justificative n° 82, *Standard Shipping Company*). Les calculs qui suivent sont basés sur ce document. Il n'y a que la *Maple Leaf Milling Company* qui fasse venir du grain à Port-Colborne. D'après la preuve faite, il est démontré que les expéditions faites à cette compagnie sont chargées rapidement à cause des facilités d'élévateur possédées par celle-ci à cet endroit. Il faut tenir compte de cela en considérant la différence entre les taux de Port-Colborne et ceux des ports de la Baie Georgienne. En plus, il faut remarquer que le reste des expéditions passant par Port-Colborne consistent de grain en route pour Montréal; et il appert que la division des taux à Port-Colborne se fait sur une arbitraire non proportionnée à la distance. Au cours de la même année et pour la même période, le taux moyen aux ports de la Baie et à Goderich a été de 4.14c. le boisseau. Pour la seconde moitié de la saison, à savoir, du premier septembre à la fin de la navigation en décembre, alors que de fortes quantités de grain étaient expédiées, le taux moyen a été de 4.95c. le boisseau pour le transport aux ports de la Baie et à Goderich.

La distance de Fort-William à Buffalo est de 863 milles. De Fort-William à Midland, un exemple type des ports de la Baie, elle est de 540 milles. Goderich est à 510 milles. Port-Colborne est à 847 milles de la tête des lacs, tandis que Buffalo est à 863 milles.

On calcule qu'un navire faisant le service entre la tête des lacs, et les ports de la Baie peut faire trois voyages aller et retour dans le temps qu'il mettrait à en faire deux de la tête des lacs à Buffalo ou à Port-Colborne.

Au cours de la saison de navigation de 1922, les navires nolisés par la *Standard Shipping Company* ont transporté 41.9 millions de boisseaux de grain G Buffalo et aux ports du lac Erié. Sur cette quantité, 31.2 millions de boisseaux ont été transportés dans des navires américains. Ces derniers ont exigé un taux de 2.24c. le boisseau pour la période terminée le 31 août; et de 4.65c. pour toute la saison de navigation. Le taux moyen a été de 2.19c. sur les navires canadiens pour cette même période. La différence dans la moyenne peut sans doute être attribuée au fait que les navires canadiens ont fait ce service au début de la saison lorsque les taux n'étaient pas élevés.

En 1921, le taux moyen des navires américains pour le transport à Buffalo et aux ports du lac Erié a été de 2.81c.; et de 2.14c. pour les navires canadiens. Les calculs de 1921 sont basés sur la pièce justificative n° 81, déposée par la *Standard Shipping Company*.

Il a déjà été fait mention des taux aux ports de la Baie et de Goderich de la tête des lacs pour la saison entière de 1922. En 1921, la moyenne pour toute la saison a été de 2.3c. comparée à 4.14c. en 1922. Pour la première moitié de 1921 et de 1922, les taux respectifs ont été de 2c. et de 2.45c., tandis qu'ils ont été de 3.15 et 4.95 pour la seconde moitié.

En 1922, le taux moyen pour le transport à Port-Colborne de la tête des lacs a été de 4.05c., tandis qu'il était de 2.85 en 1921. Il a été de 9.67c. pour le transport de Port-Colborne à Montréal en 1922 comparé à 9.748c. en 1921.

XXIV

Comme il est démontré dans la Pièce 82, qui traite des opérations de la *Standard Shipping Company* aux ports de la Baie et à Goderich, les taux ont varié de 1 $\frac{1}{4}$ c. à 3 c. au cours de la période comprise entre avril et le 31 août 1922, et de 3c. à 11c. pour la période s'étendant du 1er septembre au 16 décembre. Le tableau suivant donne les détails.

TABLEAU 8

(a) Du 19 avril au 31 août 1922—

Taux	Boisseaux	Pourcentage total de boisseaux
c.		
1.....	896,000	
2 $\frac{1}{4}$	3,020,000	26.0
2 $\frac{1}{2}$	846,000	
2 $\frac{3}{4}$	2,797,000	23.8
2 $\frac{3}{4}$	649,000	
3.....	3,365,000	28.6
Total.....	11,573,000	

C'est-à-dire que 9.1 millions de boisseaux, ou 78 pour 100, sont compris dans les taux dont le pourcentage en boisseaux est donné.

TABLEAU 9

(b) Du 1er septembre à la fin de la navigation, 1922—

Taux	Boisseaux	Pourcentage total de boisseaux
c.		
3.....	5,282,000	22.1
3 $\frac{1}{4}$	488,000	2.0
3 $\frac{1}{2}$	799,000	3.3
3 $\frac{3}{4}$	217,000	
4.....	6,546,000	27.4
4 $\frac{1}{2}$	641,000	2.7
4 $\frac{3}{4}$	505,000	2.1
5.....	1,443,000	6.0
5 $\frac{1}{2}$	1,460,000	6.1
6.....	1,074,000	4.0
6 $\frac{1}{2}$	74,000	
6 $\frac{3}{4}$	131,000	
7.....	442,000	1.7
7 $\frac{1}{2}$	272,000	
8.....	3,305,000	13.8
9.....	500,000	2.1
9 $\frac{1}{2}$	111,000	
10.....	380,000	1.4
11.....	151,000	
Total.....	23,821,000	

C'est-à-dire que 22.8 millions de boisseaux, ou 85 pour 100 du total, sont compris dans les taux dont le pourcentage en boisseaux est donné.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

Le tableau suivant, basé sur la pièce 82, donne le détail du transport et des taux du grain dirigé sur Port-Colborne pendant la saison de navigation de 1922:—

TABLEAU 10

Taux	Boisseaux	Pourcentage du nombre total de boisseaux
c.		
1½	80,000	
2½	483,000	
2½	150,000	
2½	90,000	
3	1,273,000	11.5
3½	166,000	
3½	150,000	
3½	2,098,000	19.0
4	4,451,000	40.0
4½	65,000	
4½	117,000	
5½	1,765,000	16.0
Total	10,998,000	

C'est-à-dire que 9.5 millions de boisseaux, soit 87 pour 100 du total, ont été transportés aux taux indiqués pour les pourcentages portés dans la colonne de droite.

Le tableau suivant, basé sur la pièce 82, donne le détail du transport et des taux du grain dirigé de Port-Colborne à Montréal pendant la saison de navigation de 1922:—

TABLEAU 11

Taux	Boisseaux	Pourcentage du nombre total de boisseaux
c.		
6½	46,000	
6½	1,711,000	8.9
7	320,000	
7½	1,000,000	5.2
7½	93,000	
8	105,000	
8½	51,000	
8½	947,000	4.9
9	832,000	4.3
9½	1,291,000	6.7
9½	232,000	
9½	4,711,000	24.6
10	892,000	4.6
10½	409,000	
10½	3,890,000	20.3
11	200,000	
11½	1,390,000	7.2
12	170,000	
12½	445,000	
13	40,000	
14	108,000	
15	199,000	
16	27,000	
18	19,000	
22	49,000	
Total	19,177,000	

C'est-à-dire que 16.6 millions de boisseaux, soit 87 pour 100, ont été transportés aux taux indiqués pour les pourcentages portés dans la colonne de droite.

En 1922, les taux de transport de Duluth à Buffalo ont varié de 2½c. lors de l'ouverture de la navigation jusqu'à 8c. et 8½c. lors de la fermeture. Jusqu'à la fin d'août, le taux le plus élevé a été de 3c. A la fin de septembre, il a été augmenté jusqu'à 5c. En octobre, il a varié de 4½c. à 6c., tandis qu'en novembre il a été de 2½c. à 5c.

De Chicago aux ports de la baie, le transport du blé en 1922 s'est effectué de juin à septembre à des taux variant de 2c. à 3¼c.; jusqu'à Montréal, durant la même période, le taux a varié de 9c. qu'il était le 3 juin jusqu'à 11c. pour le 23 septembre.

Le transport du maïs aux ports de la baie s'est fait depuis avril à décembre à des taux variant de 1¾c. à 4¼c. Ce dernier taux, calculé pour le blé regardé comme étalon donnerait un taux de 3.4c. Jusqu'à Montréal, le taux de maïs a varié de 7.6c. à 15c. Pour Buffalo, le taux du blé a été de 1.75c. en avril allant jusqu'à 4.75c. en décembre. Le taux du maïs pour la même période a varié de 1.75c. à 4c. Ce dernier taux, calculé pour le blé établi comme étalon, serait de 4¼c.

A part un envoi fait le 6 décembre, les cales canadiennes n'ont rien transporté de Chicago après le 13 septembre.

Les détails des envois et des taux courants nous ont été fournis dans le cas d'un gros expéditeur de Milwaukee. Jusqu'à Buffalo les taux du maïs ont été de 1¾c. à 2½c.; aux ports de la baie, les taux ont varié de 1¾c. à 3½c. Le 22 septembre 1922, le taux du blé était de 2c. pour les ports de la baie. Le taux du maïs en destination de Goderich était de 3c. au début; plus tard de 2¼c. pour le blé.

Le grain compris dans le rapport mentionné était presque exclusivement du maïs. Aucun envoi en destination des ports canadiens n'a été fait après la première semaine d'octobre. Le dernier taux en vigueur pour les ports de la baie a été de 3½c., y compris les frais de starie.

XXVI

Pour justifier le niveau élevé des taux canadiens considérés seuls et aussi en comparaison avec les taux américains, on a allégué une certaine congestion et le coût du charbon, prétextes auxquels il faudrait accorder une certaine valeur. On a prétendu que les taux courants pour le transport en destination de Buffalo au commencement de la saison (étaient tellement bas qu'ils ne rapportaient aucun profit pour les transporteurs, et que par suite il ne convient pas de les considérer comme des taux raisonnables. Au sujet des envois faits de Milwaukee aux ports canadiens, une grande partie de ce transport consistait en maïs porté au taux de 1¾c. à Buffalo et aux ports de la baie,—890 et 553 milles respectivement. Un gros commerçant intéressé dans ces envois dit que presque tout le grain transporté au taux de 1¾c. représentait du fret inscrit avant l'ouverture de la navigation, et s'est par suite trouvé accepté à des taux un peu moindres que les taux en vigueur à la date de l'expédition.

En analysant les taux et le transport effectué par Colborne, on a une idée de la congestion produite en cet endroit. En 1922, le taux de transport à Montréal via Colborne était de 9¾c. et a été établi à la suite de la réunion du mois de mai mentionnée plus loin.

Les calculs suivants sont basés sur les pièces 82 et 81 qui donnent pour 1922 et 1921 respectivement les affaires transigées par la compagnie de navigation Standard. Ces chiffres sont donnés comme exemple.

En 1922, le taux de transport lors l'ouverture de la navigation de Colborne à Montréal était de 6½c., et le montant de grain transporté à des taux variant de 6½c. à 9¾c. a été de 11.2 millions de boisseaux. En 1921, le taux d'ouverture était de 7c. et le montant du grain transporté à des taux variant de 7c. à 9¾c. fut de 5,000,000 de boisseaux.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

En 1922, sur un total de 19.1 millions de boisseaux de grain transportés à Montréal, il y en a eu 7.8 millions de boisseaux, soit 40 pour 100 du total, qui ont été transportés au taux de 10c. en montant. Ces taux ont même atteint le chiffre de 22c. En 1921, les taux sont montés jusqu'à 15½c. et la proportion des 13.3 millions de boisseaux transportés au taux de 10c. et plus représente 8.3 millions de boisseaux, soit 2 pour 100.

Bien que les taux de 1922 soient montés jusqu'à 22c., la quantité transportée à des taux au-dessus de 15c. et jusqu'à 22c. inclusivement n'a été que de 86,000 boisseaux—Savoir, l'équivalent par approximation d'une cargaison par canal.

Il est reconnu qu'il y avait congestion à Buffalo, ce qui était le résultat principalement des troubles ouvriers dans les mines de charbon et de la grève des employés d'usines; et, en conséquence des clauses de surestarie insérées dans les divers contrats. On a suggéré d'établir une comparaison entre les taux canadiens et les taux américains, plus les frais de surestarie; c'est-à-dire que ces derniers pourraient être répartis en moyenne sur le nombre de boisseaux intéressés. Cependant on a constaté qu'il était impossible d'arriver à ce chiffre. Ceux qui s'intéressent au commerce de grain américain nous représentent de plus qu'une moyenne ainsi établie ne serait pas équitable, parce que dans certains cas, des individus pourraient obtenir une livraison rapide, ce qui les dispenserait de payer les frais de surestarie. Le règlement de surestarie était en vigueur à Buffalo, et des dispositions ont été aussi prises en vue des frais de surestarie dans les divers contrats impliquant les expéditions du lac Michigan au port de la Baie.

Comme résultat des difficultés à Buffalo, une quantité considérable de grain a été transportée de Buffalo par la voie du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, représentant, en chiffres ronds quelque 19,000,000 de boisseaux et ceci, probablement, a eu son influence sur les aménagements des navires en disponibilité du Port-Colborne.

XXVII

Il faut reconnaître que dans les cas de congestion, pendant que les vaisseaux attendent, les frais supplémentaires continuent au même taux que si les navires étaient employés au transport du grain, et même les frais d'opération ne sont que légèrement réduits pendant que les navires ne gagnent rien. La perspective d'une congestion aux yeux du propriétaire d'un navire suffit à le justifier d'augmenter ses taux; et dans une telle situation d'incertitude s'il pouvait se tromper en estimant l'augmentation des taux jugés nécessaires pour le dédommager de toute perte possible, il est porté à se tromper à son profit. Il fera probablement payer par le producteur où le consommateur, selon le cas, non seulement le plein montant de sa perte mais aussi quelque chose de plus pour le dédommager du risque qu'il a encouru et de son inquiétude.

On s'est prévalu de la congestion comme d'une raison suffisante pour la différence de traitement dans les ports canadiens en comparaison avec Buffalo. On n'a pu obtenir de preuves satisfaisantes concernant la congestion réelle à Buffalo. D'après les renseignements de la commission il a été établi que la congestion à Buffalo était aussi sérieuse qu'à Port-Colborne et beaucoup plus sérieuse que dans les ports de la Baie.

XXVIII

Au point de vue de la congestion, on trouvera un des résultats des conditions actuelles dans le relevé du bureau fédéral de la Statistique tel que décrit au Tableau 148. Il s'agit ici des expéditions de blé, avoine, orge, graine de lin et seigle en boisseaux.

Le rapport de 1921 fait mention que ces renseignements sont donnés d'après les ports où s'est effectué le déchargement des cargaisons. En 1922, le rapport dit simplement que ce relevé est fait d'après les ports auxquels ces cargaisons étaient destinées au moment de leur départ. Les rapports statistiques présentement publiés par le bureau fédéral de la Statistique n'indiquent pas des chiffres basés sur les rapports faits par les navires et couvrant les chiffres d'un port à l'autre des cargaisons en mouvement pour le commerce côtier. Nous pouvons utiliser les détails suivants en millions de boisseaux de grain canadien; le tableau en question est tiré des statistiques de la commission du grain:—

TABLEAU 12

	1921	1922
A Goderich.....	15.7 millions	18.9 millions
Aux ports de la Baie.....	70.5 “	51.4 “
A Colborne.....	29.2 “	47.5 “

DEUXIÈME MOITIÉ

A Goderich.....	8.3 millions	12.1 millions
Aux ports de la Baie.....	36.3 “	36.4 “
A Colborne.....	13.1 “	22.0 “

De ce qui précède il semble bien qu'il y a eu, en substance, les mêmes mouvements vers les ports de la Baie dans la seconde moitié de 1922 que dans la seconde moitié de l'année 1921. La deuxième partie de l'année est importante relativement au mouvement des récoltes du grain canadien.

Il est à propos d'analyser le mouvement du grain de Duluth, Superior, Milwaukee et Chicago aux ports en question. Exprimés en millions de boisseaux, nous avons les détails comparatifs suivants pour 1921-22:—

TABLEAU 13

	1921	1922
	Boisseaux	Boisseaux
Duluth-Superior—		
aux ports de la Baie.....	7.9 millions	19.4 millions
à Goderich.....	0.1 “	0.2 “
à Port-Colborne.....	0.6 “	5.5 “
Chicago—		
aux ports de la Baie.....	36.0 “	28.4 “
à Goderich.....	0.8 “	0.3 “
à Port-Colborne.....	25.2 “	15.2 “
Milwaukee—		
aux ports de la Baie.....	5.8 “	2.1 “
à Goderich.....	4.2 “	2.8 “
à Port-Colborne.....	6.0 “	3.6 “

En résumé ces chiffres nous donnent le résultat suivant:—

	1921	1922
Aux ports de la Baie.....	49.80 millions	50.04 millions
A Goderich.....	5.22 “	3.48 “
A Port-Colborne.....	26.92 “	24.38 “

En faisant l'analyse des chiffres en question, et pour le Canada et pour les Etats-Unis, (1) les expéditions des ports de la Baie dans la seconde moitié de 1921 et 1922 ont été pratiquement les mêmes; (2) pendant la même période, les expéditions de grain canadien à destination de Goderich ont augmenté de moitié; (3) pendant la même période, les expéditions de grain canadien à destination de Port-Colborne ont augmenté de 70 pour 100; (4) pendant la saison de navigation de 1922, le mouvement du grain américain à destination des ports de la Baie n'a pratiquement subi aucun changement; (5) à destination de Goderich, il a diminué de 34 pour 100; (6) à destination de Port-Colborne il a diminué de 10 pour 100.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

Le mouvement du grain américain à destination de ces ports pour toute la saison de navigation de 1922 a été de 4,000,000 inférieur à celui de 1922.

Pour toute la saison de navigation de 1921 et de 1922, le mouvement du grain canadien et américain à destination de ces ports a été comme suit:—

TABLEAU 14

	1921	1922
Aux ports de la Baie.....	120.3	101.4
A Goderich.....	20.9	22.3
A Port-Colborne.....	56.1	71.8

Il est évident que l'augmentation accusée par 1922 sur 1921 pour les divers ports apparaît presque entièrement dans les chiffres relatifs à Port-Colborne. Ce point a une importance considérable sur la question de la congestion.

Il a été obtenu un rapport spécial concernant le transport du grain par wagons hors des ports de la baie, non compris Goderich, par le Grand-Tronc et par le Pacifique-Canadien, dans les mois de septembre à décembre 1922. Il y a eu prépondérance dans la quantité de grain consigné pour l'exportation. 33,644 wagons de ces deux compagnies de chemin de fer ont transporté 53.1 millions de boisseaux de grain pour l'exportation et pour la consommation domestique, pendant la période qui nous occupe.

XXIX

Bien que l'on se base sur la congestion pour justifier en grande partie la différence dans les taux demandés, l'opinion n'est pas unanime sur ce qu'est réellement la congestion. M. Enderby, de la *Canada Steamship Lines* a exprimé l'opinion que tout retard de plus de 24 heures dans le déchargement était induit et tendait à établir la congestion. M. Sullivan, qui a déposé à Winnipeg, au sujet des conditions à Chicago, a déclaré que l'on accordait une estarie de quatre jours pour le chargement à Chicago et pour le déchargement dans les ports de la Baie. M. McGean a dit que 48 heures constituaient une estarie raisonnable pour opérer le déchargement.

Il a été porté à l'attention de la Commission qu'une discussion avait eu lieu à propos d'un nouveau connaissance pour les lacs. On a mentionné la question en passant et il est entendu qu'elle n'a encore été que discutée. Cependant, on peut mentionner une clause de cette entente. On y pourvoit à une estarie de trois jours et à une indemnité pour surestaries sur une base réciproque.

Dans le cas des clauses relatives à l'indemnité pour surestaries qui ont été imposées pendant la période de congestion à Buffalo, on pourvoyait à ce que l'indemnité pour surestaries fut imposée à la fin de la période des 72 heures. D'après les dépositions données, les dispositions à propos de l'indemnité pour surestaries n'ont pas été établies sur une base scientifique. Il a été pourvu à des sommes globales par jour, sans tenir compte si le navire en jeu était un cargo de fort ou de faible tonnage. L'indemnité pour surestaries n'avait aucun rapport avec le taux. En pourvoyant à l'indemnité pour surestaries après la période de 72 heures, il n'y avait pas non plus de disposition relative à l'augmentation du taux pour une période moindre que la période de 72 heures. Autrement dit, le niveau moyen des taux indépendamment de la clause relative à l'indemnité pour surestaries, a été considéré raisonnable pour la période de 72 heures.

Au sujet de l'assurance maritime sur le grain transporté pour entreposage hivernal, le président de la Commission a demandé à M. Wolvin, à Winnipeg, pendant combien de temps le taux élevé d'assurance était en vigueur. Celui-ci a répondu qu'il l'était pendant les 72 heures postérieures à l'arrivée à destination. Après l'expiration des 72 heures suivant l'arrivée du navire pour l'entreposage hivernal du grain, on demande un taux de 2/3c. par jour, pour une valeur de

\$100, jusqu'à ce que le grain soit déchargé. Il a déclaré que cela voulait dire 20c. par jour pour une valeur de \$100, et il a déclaré de plus que ce taux durait "pendant tout le temps que le grain est à bord du navire après les trois jours postérieurs à son arrivée".

Une période de déchargement de 24 heures est, dans bien des cas praticable, mais il semblerait qu'elle est basée sur des conditions parfaites, plutôt que sur la moyenne de ces conditions. Il n'y a pas de doute que si tout est en place à l'élevateur et qu'aucun autre navire ne désire s'en servir, que la manutention peut être très rapide.

Relativement aux consignations transmises par M. Bawlf à la *Washburn-Crosby Company*, à Buffalo, il n'a pas été imposé d'indemnité pour surestaries, l'un des motifs étant que le consignataire avait pu placer les facilités de l'élevateur de telle manière, que la cargaison fût déchargée avec une grande célérité.

Il semblerait, prenant en considération les diverses conditions précitées, qu'une période de 72 heures pour effectuer un déchargement n'est pas déraisonnable.

La pièce 207 énumère le temps moyen requis pour le déchargement des vapeurs de la *Canada Steamship Lines* pour toute la saison, et aussi pour la période à partir du 1er septembre jusqu'à la fermeture de la navigation en 1922. La moyenne de la période requise pour le déchargement pendant toute la saison a été de 3 jours et 9 heures, ce qui voudrait dire un retard de 12.5 p. 100 sur la période de trois jours. A partir du 1er septembre jusqu'à la fermeture de la navigation en 1922, la moyenne du temps requis pour le déchargement a été de 3 jours, 22 heures et 28 minutes, ce qui voudrait dire 31 p. 100 de plus que la période de 3 jours.

XXX

Les conditions de la houille ont été aussi mentionnées. La pièce 309 donne les détails sur le coût de la houille consommée par diverses compagnies de navigation américaines, entre autres, par la *Pickans-Mather Company* et la *Pittsburg Steamship Company*, et elle fait voir que la moyenne générale pour 1922 a été de 12 p. 100 de plus élevée que celle pour 1921.

La *Canada Steamship Lines* attache de l'importance à la question de la houille, parce que ses rapports font voir qu'elle représente 40 p. 100 des frais d'exploitation. La pièce 310 indique le prix de la houille demandée par la *Century Coal Company* à la *Canada Steamship Lines*. En prenant les prix de la succursale de Toronto et en établissant une moyenne, on arrive aux résultats suivants. Le prix pendant toute la saison de navigation en 1922, a été, en moyenne, de 9 p. 100 plus élevé qu'en 1921. Pour cette partie de la saison à partir du 1er septembre, le prix par tonne pour 1922 a été de 13 p. 100 plus élevé que pour la même période de 1921.

On a aussi déclaré que par suite de la plus mauvaise qualité de la houille obtenue en 1922, la consommation avait été plus forte, et par conséquent, ceci a contribué à augmenter le coût. Lorsque l'on fait l'analyse des rapports des voyages de la flotte des lacs de la *Canada Steamship Lines*, tels qu'exposés à la pièce 231, le facteur de la différence entre 1921 et 1922 semble être pratiquement négligeable. En tenant compte de la consommation quotidienne de houille les jours de mouillage, la consommation de la houille par cent milles, pour 1920, 1921 et 1922 est comme suit:

TABLEAU 15

Année	Tonnes par 100 milles
1920.....	13.88
1921.....	14.17
1922.....	14.18

XXXI

Il sied que l'on attache du poids au retard éprouvé dans les déchargements; mais il semblerait que c'est une chose pour laquelle on devrait pouvoir se dédommager dans la fixation des prix pour les voyages, et que si l'on éprouve un certain pourcentage de retard, on pourrait augmenter d'autant le prix des voyages. De plus, en autant qu'il se produit des augmentations dans le prix du combustible, c'est encore un facteur dont on doit tenir compte.

En attachant de l'importance à ces deux facteurs, il ne semble pas qu'ils justifient dans son entier l'écart existant entre les taux de 1922 et ceux de 1921, et à ce point de vue, les taux sont élevés et injustifiables.

XXXII

Le principal retard, en tant qu'il s'agit des navires des grands lacs, a toujours eu lieu à Port-Colborne, où s'effectue le transbordement du grain des gros navires des lacs à bord des vaisseaux de plus faible tonnage, qui traversent le canal entre cet endroit et les ports océaniques sur le Saint-Laurent. Bien qu'un certain nombre des vaisseaux des lacs Erié et Ontario vont chercher leurs cargaisons à la tête des trois autres grands lacs, ils sont si peu nombreux, si petits, et leurs voyages sont si peu fréquents qu'on ne peut pas en faire grand état.

Puis il faut que le grain dans les ports océaniques soit transbordé des vaisseaux des lacs de l'est ou des péniches à bord des transatlantiques. Les dépositions démontrent que pendant certaines saisons de l'année, Fort-William et Port-Arthur ont reçu 3,000,000 de boisseaux par jour ou davantage, alors qu'à ces endroits on estime que l'on peut charger les navires des lacs de la région ouest de 5,000,000 à 8,000,000 de boisseaux par jour.

Mais on ne peut pas compter que Montréal et Québec peuvent transborder aux navires océaniques plus qu'environ 1,500,000 boisseaux par jour, ou à peu près la moitié de la quantité reçue à Fort-William et à Port-Arthur et approximativement le quart de ce que l'on peut charger les vapeurs à ces endroits.

Comme témoignage pratique de ce que l'on avance, on peut mentionner le fait que le mouvement du grain des Etats-Unis en provenance de Buffalo, par cette route, qui était pratiquement négligeable en 1920, savoir, 500,000 boisseaux, s'est augmenté jusqu'à 19,500,000 boisseaux en 1922.

On a aussi attiré l'attention de la commission sur les plans qui sont actuellement en bonne voie d'exécution par lequel des intérêts de Buffalo et d'ailleurs mettent de nouveaux vaisseaux sur la route du Saint-Laurent pour l'année 1923.

L'avis exprimé par M. Stocking, de Duluth, est topique des opinions exprimées dans les témoignages. Ce témoin est membre de la *Tomlinson Company*. Au cours de sa déposition, aux séances de Winnipeg, en parlant de la route du Saint-Laurent, il l'a appelée "La route naturelle attrayante".

Avec l'achèvement du canal Welland, et l'addition de telles facilités que l'on peut trouver nécessaires afin de profiter de l'exploitation plus économique qu'il donne, on peut s'attendre à ce qu'il se produise une augmentation dans le trafic du grain transporté par le Saint-Laurent, et que de cette augmentation dans le trafic résultera un abaissement des taux provenant des avantages offerts par des frais moins élevés de transport.

XXXIII

La *Canada Steamship Lines* a déposé comme pièce n° 207 un état très compréhensif et instructif faisant voir les recettes de ses vaisseaux des grands lacs pour la saison de 1922.

Entre autres choses, il indique les ports de chargement et de déchargement; la durée exacte du voyage en jours, heures et fractions d'heures; les denrées transportées dans chaque cas; et les taux en dollars et en cents pour chaque voyage. Il existe un compte séparé pour chaque navire. Il y a treize vaisseaux en tout; et l'étude attentive de cette pièce indique très clairement les différences dans les recettes que l'on peut obtenir de chaque branche du commerce avec les marchandises transportées. L'étude de cette pièce fait voir clairement que les recettes provenant du trafic du grain entièrement transporté au Canada dépassent grandement celles sur le grain transporté des ports canadiens aux ports américains, et des ports américains aux ports canadiens. On peut dire la même chose en comparant le trafic du grain entièrement transporté au Canada, avec le trafic du minerai. Ces vaisseaux ont transporté du grain entièrement par la route canadienne, et tous ceux-ci, sauf le *Glenmount*, (qui n'a fait que trois voyages), ont fait ce que l'on pourrait appeler le transport du grain international; six d'entre eux ont aussi transporté du minerai, et dix ont transporté du charbon.

En parlant du transport du grain entre les ports canadiens, on se sert de l'expression "grain transporté entièrement par le Canada". En parlant du grain transporté des ports canadiens aux ports américains et des ports américains aux ports canadiens, on se sert du terme "international".

La houille est généralement transportée d'après un taux fixe; mais dans le cas des cargaisons transportées durant les derniers jours de la navigation, on exige un taux exorbitant.

A cause du fait que les voituriers ont déposé à propos du trafic du minerai que les taux sur le trafic du minerai sont fixé entre les propriétaires de mines de fer et les voituriers et qu'ils sont parfaitement satisfaisants à ces derniers, une comparaison des recettes réalisées par heure par les vaisseaux transportant du minerai et par ceux qui transportent du grain entre les ports canadiens, devient très importante. Le tableau n° 16 indique les recettes moyennes par heure de tous les vaisseaux affectés au transport du grain entre les ports canadiens, le transport du grain international, et le transport du minerai et du charbon.

Dans le tableau, on sépare d'abord le charbon transporté aux taux ordinaires et celui transporté aux taux exorbitants et puis l'on ajoute le temps pris par les deux, de même que les recettes pour les deux, et la moyenne des recettes horaires est obtenue et inscrite au tableau. Le tableau fait aussi voir l'excédent des recettes provenant du grain transporté entièrement au Canada sur chacun des autres.

On a laissé du grain en entreposage sur un certain nombre de vaisseaux faisant le commerce du grain transporté entièrement par le Canada. Dans la pièce déposée par la compagnie, il est imputé à chacun de ces vaisseaux une semaine afin d'effectuer son déchargement, alors que la pièce ne fait pas mention du temps requis pour opérer le déchargement des vaisseaux transportant du charbon à des taux exorbitants bien que l'un d'entre eux porte la mention "afin d'être déchargé".

Dans le tableau 16, la semaine imputée contre les vaisseaux transportant du grain non déchargés, est dans chaque cas portée contre eux, et il n'est pas imputé de frais pour le déchargement contre aucun des vaisseaux transportant du charbon. La pièce fait voir le temps pendant lequel les navires ont été immobilisés en cale-sèche ou autrement, et il est alloué une déduction correspondante dans chaque cas.

Le temps imputé contre chaque vaisseau ainsi que ses recettes sont fournis par la compagnie dans sa pièce.

TABLEAU 16

	Recettes par heure
Grain transporté entièrement par le Canada.....	\$ 42 62
Grain international.....	24 27
Minerai.....	29 06
Charbon au taux ordinaire.....	23 50
“ “ exorbitant.....	45 25
“ “ moyen.....	30 31

Pourcentage de l'excédent des recettes pour le grain entièrement transporté par le Canada:—

Au-dessus du taux international.....	67%
“ du minerai.....	42%
“ du charbon au taux ordinaire.....	81%
“ “ “ moyen.....	41%

Il n'est pas possible d'adopter un plan pour comparer les recettes réalisées par les différentes branches de commerce exercées par les exploiters canadiens de vaisseaux, qui ne soit pas susceptible d'entraîner des objections.

Le tableau ci-haut tout en étant un exposé aussi équitable que possible de la moyenne comparative des recettes, n'en reste pas moins sujet à caution en ce qu'il ne tient pas compte de l'augmentation du coût pour certaines périodes de l'année, coût occasionné par l'augmentation du chiffre d'assurance de navires et les pertes pouvant résulter des dommages causées par la glace, pertes qui ne sont pas couvertes par les assurances maritimes. Il est encore sujet à caution pour le motif qu'il existe aussi quelques frais causés par le déchargement, qui n'existent pas dans le cas du minerai. Cette dernière situation réduirait l'écart entre tout le trafic du grain transporté par le Canada et le trafic du minerai, mais laisserait encore un excédent très considérable.

Les vaisseaux *Morden*, *Emperor* et *Collingwood* font partie de ceux visés par les calculs précités. Une analyse détaillée de leurs opérations de transport de grain, de minerai et de charbon est à propos. Les détails sont exposés au tableau 17. On attire une attention spéciale sur la troisième colonne faisant voir les recettes par jour, après avoir retranché les frais de manutention sur le grain, à la charge de l'armateur.

TABLEAU 17

VAP. MORDEN

	Revenu brut		Nomb. de voy.	Nomb. moyen d'heures par sem.		
	Par heure	Par jour				
	\$	c.	\$	c.		
Grain.....	53	50	1,284	00	12	300
Minerai.....	38	00	912	00	10	131
*Charbon.....	70	00	1,680	00	1	187

*La cargaison de charbon transportée par le «MORDEN» l'a été au taux tout à fait extraordinaire de \$1.00 la tonne.

VAP. EMPEROR

Grain.....	52	00	1,248	00	10	241
Minerai.....	35	00	840	00	18	168
Charbon.....	30	00	720	00	3	180

VAP. COLLINGWOOD

Grain.....	27 50	660 00	10	238
Minerai.....	25 00	600 00	9	153

En supposant qu'un voyage aller et retour de Fort-William aux ports de la Baie prenne une semaine, et à Port-Colborne 11 jours, une autre comparaison dans les recettes entre le minerai de fer et le grain transporté par les autres vapeurs, offre de l'intérêt.

Les recettes brutes réalisées par les propriétaires du vapeur *Morden* dans le commerce du minerai ont été au taux de \$912 par jour, ou \$6,384 pour une semaine, et \$10,032 pour 11 jours. A ces sommes il faut ajouter les frais fixes du chef des éleveurs effectuant le déchargement et la contribution du vapeur contre les déficits d'un quart de boisseau pour 1,000 boisseaux, représentant un total de \$2,650.

Si le vapeur *Morden* eût transporté du grain à destination de la Baie, au lieu d'avoir transporté du minerai, afin d'obtenir des recettes brutes équivalentes, ses recettes totales comparées avec ce que lui aurait rapporté une cargaison de blé se seraient élevées à \$9,034 dans le cas de la Baie, et à \$12,682 dans le cas de Port-Colborne.

Le *Morden* peut transporter 500,000 boisseaux de blé; de sorte que le taux équivalent par boisseau de blé en comparaison du minerai de fer aurait été de 1 $\frac{3}{4}$ c. par boisseau jusqu'à la Baie, ou 2 $\frac{1}{2}$ c. par boisseau jusqu'à Port-Colborne. Autrement dit, le *Morden* aurait pu transporter du blé à 1 $\frac{3}{4}$ c. jusqu'à la Baie et pour 2 $\frac{1}{2}$ c. à Port-Colborne, au lieu de transporter du minerai de fer, et obtenir les mêmes recettes.

Une comparaison semblable entre le minerai et le grain transportés par le vapeur *Emperor* en 1922 établit que ce vapeur au lieu de transporter du minerai avec un revenu brut de \$840 par jour aurait pu transporter du blé à destination de la Baie à 2 $\frac{1}{4}$ c. par boisseau, et à Port-Colborne à 3 $\frac{1}{2}$ c. par boisseau, et obtenir le même résultat.

D'après l'exploitation pour la saison du vapeur *Morden*, on peut établir une autre comparaison à propos des recettes brutes pour le minerai de fer et pour le grain en tonnes par jour.

Le vapeur a transporté du minerai pendant 10 voyages, au taux moyen de 1.38 $\frac{1}{4}$ c. par tonne, le temps moyen requis pour chaque voyage ayant été de 131 heures, ce qui représente un taux de 7c. par tonne, par jour.

Au cours de 12 voyages, le même vapeur a transporté une moyenne de 13,700 tonnes de grain, avec un revenu brut moyen de \$1,284 par jour; ce qui équivalait à un taux de 9 $\frac{1}{3}$ c. par tonne, par jour.

On a soutenu que le taux sur le minerai est le facteur principal en ce qui concerne les taux du grain aux Etats-Unis; c'est-à-dire, le grain n'est pas payant si le taux tombe au-dessous du niveau des recettes du minerai de fer.

En 1921, les vapeurs canadiens transportant du blé à Buffalo demandaient un taux moyen de 2.14c. En 1922, il a été dit qu'il y avait eu beaucoup de tonnage de "détresse", ce qui a amené des taux bas; mais la moyenne pour les vapeurs canadiens à destination de Buffalo et des ports du lac Erié en 1922 a été de 2.19c.

Comme on l'a déjà fait remarquer, la moyenne des taux demandés par les vaisseaux canadiens à destination de Buffalo et des ports du lac Erié a été maintenue faible, par suite du fait que leur participation à ce trafic a eu lieu presque exclusivement dans la première partie de la saison, alors que les taux sont plus bas.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

Il s'est élevé des discussions à propos des différentielles qui devraient à proprement parler exister entre les taux à partir de la tête des lacs, d'une part, et à destination de Buffalo et des ports de la baie Georgienne, de l'autre part. La question de la différentielle entre les ports du lac Michigan et ceux de la baie Georgienne, d'un part, et Buffalo, de l'autre part, a aussi été soulevée. On a recommandé que des différentielles de $\frac{1}{4}$ de c. à $\frac{1}{2}$ c. pourraient exister, selon les niveaux des taux en vigueur. Il a été recommandé de plus que lorsque les taux sont bas il ne devrait pas y avoir de différentielle, qu'à mesure que les taux augmenteraient il devrait y avoir une différentielle de $\frac{1}{4}$ de c.; que dans le cas des taux plus élevés, il devrait y avoir une différentielle s'élevant à $\frac{1}{2}$ c. Il n'a pas été exprimé d'opinion sur ce que devrait être l'écart au cas où les taux monteraient encore davantage. En général, bien que des opinions aient été exprimées, on ne peut pas dire qu'il a été avancé quoi que ce soit de précis, qui explique exactement la différence convenable dans les taux.

En tenant compte des différents facteurs en jeu, les taux en vigueur entre les ports canadiens en 1922 établissaient une distinction injuste par comparaison avec les taux imposés par les vapeurs canadiens à destination des ports des États-Unis.

XXXIV

L'on admet qu'on a tenu une assemblée à Toronto le 4 mai 1922, à laquelle quatre des plus importantes compagnies canadiennes de navigation faisant affaires sur les Grands lacs étaient représentées. Ces compagnies étaient la *Canada Steamship Lines Limited*, la *Great Lakes Transportation Company*, la *Mathews Steamship Company* et la *Algoma Central*. Il semble que ces compagnies exploitent à peu près de 90 à 95 p. 100 des navires sur les Grands lacs et l'on peut dire avec raison d'elles qu'elles constituent un monopole virtuel.

On admet qu'à cette assemblée il a été établi des taux qui devaient demeurer en vigueur jusqu'à ce que les conditions devinssent telles qu'elles justifiaient un changement. Les taux adoptés sont les suivants:

TABLEAU 18

4 mai 1922

DE CHICAGO À MONTRÉAL

MAÏS

De Chicago à Colborne.....\$	2 25	De Chicago à la baie Georgienne.....\$	2 00
De Colborne à Montréal.....	6 75	Assurance.....	0 21
		De la baie et points intermédiaires....	8 05
	9 00		<hr/>
			10 26
		De Chicago à Colborne.....	2 25
		Assurance.....	0 42
		De Colborne à Montréal.....	6 75
			<hr/>
			9 42

DE FORT-WILLIAM À MONTRÉAL

BLÉ

<i>Par eau—</i>		<i>Par eau et par rail—</i>	
De Fort-William à Colborne.....\$	3 00	De Fort-William à la baie.....\$	2 50
De Colborne à Montréal.....	6 75	De la baie et points intermédiaires.	8 60
		Assurance.....	0 42
	9 75		<hr/>
			11 52
		De Fort-William à Montréal.....	9 75
		Assurance.....	0 84
			<hr/>
			10 59

DE FORT-WILLIAM À MONTRÉAL

		AVOINE	
De Fort-William à Colborne.....\$	2 50	De Fort-William à la baie.....\$	2 00
De Colborne à Montréal.....	4 25	De la baie et points intermédiaires.....	5 12
	6 75	Assurance.....	0 15
			7 27
		De Fort-William à Montréal.....	6 75
		Assurance.....	0 30
			7 05
		ORGE	
De Fort-William à Colborne.....\$	3 00	De Fort-William à la baie.....\$	2 50
De Colborne à Montréal.....	6 25	De la baie et points intermédiaires.....	7 69
	9 25	Assurance.....	0 27
			10 46
		De Fort-William à Montréal.....	9 25
		Assurance.....	0 54
			9 79

Quelques jours plus tard avait lieu à New-York une autre réunion où les compagnies étaient représentées par des délégués choisis lors de la réunion de Toronto. A cette réunion de New-York, il y avait aussi des représentants des compagnies ferroviaires américaines exploitant des réseaux de Buffalo à la côte de l'Atlantique. Les compagnies ferroviaires américaines avaient menacé de réduire les taux; mais après la réunion, cette menace est disparue.

La partie de la discussion qui se rapporte à cette question se trouve résumée dans l'extrait suivant du procès-verbal de la réunion de New-York, en date du 8 mai 1922:—

Au cours d'une longue discussion des conditions actuelles, on a trouvé que les taux courants de transport par eau, effectué par les compagnies de navigation canadiennes, du blé exporté par Montréal étaient les suivants:—

De Fort-William..... 9 $\frac{3}{4}$ par boisseau
De Chicago..... 9 $\frac{1}{2}$ par boisseau

avec des taux correspondants pour les autres grains; aussi que les taux de transport par rail des ports de la baie Georgienne sont maintenant plus bas de $\frac{1}{2}$ c. par boisseau que les taux nets de Buffalo et points intermédiaires à New-York; et de plus que sur tout le transport par eau de Chicago ou Fort-William, partant soit directement de ces endroits, soit des éleveurs de Buffalo, les compagnies canadiennes de navigation prendront la part proportionnelle qui leur revient pour le transport à l'est de Port-Colborne en passant par le canal Welland, part établie par la différence entre le taux de parcours jusqu'à Port-Colborne et le taux de parcours entier ci-dessus spécifié soit de Chicago, soit de Fort-William suivant le cas.

Il a été entendu:—

1. Qu'il ne serait pas fait de changement dans les taux de transport aux ports de la baie Georgienne, ni dans la part proportionnelle pour transport de Port-Colborne ou de Buffalo, ni dans les taux courants d'exportation de Buffalo ou des points intermédiaires aux ports du nord de l'Atlantique, sans une autre conférence où tous les intéressés seraient représentés.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

2. Que le président de cette conférence, à la demande de quelque intéressé représenté à la présente réunion, convoque une réunion pour l'étude des questions qui touchent à la manutention du grain d'exportation via Montréal et les ports du nord de l'Atlantique.

3. Que tout rapport de prétendue infraction aux présentes conventions soit porté à l'attention du président avant que l'un des intéressés décide d'une action quelconque.

Ajournement.

Le président de la conférence,
ROBERT N. COLLYER,

Le secrétaire,

J. GOTTSCHALK.

Le 28 juillet, il y eut une autre réunion tenue à Toronto, et il fut décidé d'augmenter les taux de transport à Port-Colborne de 3c. à 3¼c. et aux ports de la baie de 2½c. à 3c.; mais aucune augmentation n'a été faite de Port-Colborne à Montréal. On a allégué l'augmentation du prix du charbon pour hausser ainsi les taux.

L'avocat de la *Great Lakes Transportation Co.* a nié que sa compagnie ait été représentée à la réunion nommée ci-dessus; mais la compagnie paraît avoir agi dans le sens de la décision adoptée.

XXXV

On a prétendu que s'il a existé une coalition quelque temps, cette coalition est disparue et que l'on est revenu à la "loi de l'offre et de la demande". Il semble cependant qu'on ait raison de croire qu'en fixant les taux le 4 mai et le 28 juillet, on a réalisé une coalition, et que l'entente générale entre les compagnies intéressées constitue par elle-même une coalition. Cette hypothèse est confirmée jusqu'à un certain point par le fait que plus tard au cours de la saison, lorsque quelques compagnies meunières, ayant accepté des contrats pour le transport du grain d'après un tarif basé sur le taux de transport simple voulurent se procurer du grain pour remplir ces contrats, les transporteurs et les meuniers s'entendirent pour demander à leurs agents de Winnipeg quels étaient les taux de transport simple, et la réponse était acceptée comme faisant foi de ce taux; et la preuve apportée par le gérant de la compagnie de transport démontre que les réponses étaient presque toujours les mêmes.

Il semble établi, du moins pour la saison de 1922, que lorsque la fixation des taux convenait aux transporteurs, ils fixaient ces taux sans consulter le producteur du grain à transporter, ni l'expéditeur de qui ils recevaient le grain; mais que lorsque la demande d'espace par les expéditeurs devenait tellement forte qu'ils ne pouvaient y suffire, ils appliquaient la "loi de l'offre et de la demande" jusqu'à un certain point, tout en agissant tellement de concert que le taux de parcours simple était facilement connu de jour en jour.

XXXVI

En réponse à l'accusation d'avoir des taux élevés et déraisonnables, les trois plus grandes compagnies ont présenté à la commission des relevés prétendant démontrer les profits réalisés dans le transport du grain durant l'année 1922. Ces relevés exposent ce qu'elles prétendent être le montant des recettes nettes dégagées des frais d'exploitation et des frais généraux, ainsi que la valeur des vaisseaux en service. Les compagnies moins importantes n'ont pas comparu devant la commission.

Dans l'évaluation des vaisseaux de la compagnie de navigation Matthews (*Matthews Steamship Company*), le capitaine Foote, l'expert qui a préparé l'évaluation, donne trois chefs d'évaluation: valeur de renouvellement, valeur de dépréciation et valeur équitable au prix du marché. La valeur de dépréciation est calculée en appliquant à la valeur de renouvellement une dépréciation annuelle de 4 p. 100. La valeur équitable au cours du marché est donnée quelque peu au-dessus de la balance établie par la soustraction de la dépréciation, et ce surplus est d'environ 5 p. 100. Cette valeur équitable au cours du marché ou valeur de négociation est simplement une expression d'opinion: elle n'est pas basée sur des ventes courantes de vaisseaux. D'après les explications de l'évaluateur, il considère ce qu'il voudrait payer s'il était acheteur. Son opinion n'est pas basée sur le prix courant du tonnage. Les chiffres donnés ne sont pas basés sur une analyse du coût. C'est une opinion d'expert basée sur l'expérience du témoin.

M. Calderwood, un autre expert dont l'expérience et les connaissances professionnelles sont plus ou moins étendues, a fait des évaluations pour le compte de la *Great Lake Transportation Company* et la *Canada Steamship Lines*. Cette dernière évaluation n'a pas été faite séparément pour chaque vaisseau. Dans le cas de l'évaluation pour la première de ces compagnies, il inclut une valeur d'exploitation de la flotte comme organisation prospère. Cette addition peut donner lieu à des critiques, car si réellement la prospérité de la compagnie peut affecter favorablement le prix de vente, elle ne peut entrer en ligne de compte pour l'établissement des taux, parce que la puissance productive établit la valeur réelle de la compagnie comme industrie active. Et l'on tourne dans un cercle vicieux en se servant de ce facteur pour établir les taux.

Cette allocation pour la valeur productive de la compagnie comme industrie active ne paraît pas avoir été portée ni comme somme globale ni comme pourcentage. De plus, on ne sait si ce facteur a été entré dans l'évaluation des vaisseaux de la *Canada Steamship Lines*, car celle-ci est faite sur une base de tonnage valant moins que dans le cas de la *Great Lakes Transportation Company*.

Dans le calcul de la valeur de renouvellement, le témoin n'a pas tenu compte du prix courant du tonnage. Il dit qu'il n'a pas été établi de statistiques sur la dépréciation des vaisseaux faisant le service des lacs, et qu'il s'est simplement servi de son propre jugement. En calculant la dépréciation, il n'a pas tenu compte du sauvetage, facteur qui a sa valeur.

XXXVII

La *Canada Steamship Lines* déclara que ses profits ne sont que de 9.367 p. 100 de la valeur d'évaluation de ses vaisseaux. La *Great Lakes Transportation Company* dit que ses profits pour la même année ne sont que de 11 p. 100 de la valeur d'évaluation; et la compagnie de navigation *Matthews* donne ses profits comme étant de 10.24 p. 100 de la valeur équitable au cours du marché.

Il est très difficile de vérifier l'exactitude de ces états, et sans dire qu'ils sont d'une manière générale inexactes, on peut affirmer que, d'après quelques témoignages qui nous ont été fournis, on a raison de mettre en doute l'exactitude des données présentées par ces compagnies.

Dans la pièce n° 266, la *Great Lakes Transportation Company* fixe la valeur d'évaluation de tous ses vaisseaux au montant de \$3,251,528. La pièce 290 donne \$2,726,528 comme valeur d'évaluation de dix vaisseaux (non compris le *Glenclova*). La Commission n'a rien appris sur la valeur de ce dernier vaisseau.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

A la page 2359, en réponse à une question, M. Calderwood, l'estimateur de la compagnie, estime le prix du *Glenclova* à environ \$525,000. Cette somme ajoutée à l'évaluation des autres vaisseaux formerait à peu près le montant donné dans la pièce 266. Il donne des détails sur la condition, les dimensions et la capacité de tous les autres vaisseaux, mais rien à propos du *Glenclova*. Le rapport de 1922 de l'Association des transporteurs sur les lacs fixe le tonnage brut du *Glenclova* à 1,923 tonnes, mais ne mentionne pas le tonnage en poids mort. En supposant ce dernier tonnage de 2,900 tonnes, le vaisseau vaudrait, d'après le plus haut chiffre accepté par M. Calderwood, celui de \$101 (pour le *Glenmavis*) une somme totale de \$292,000. L'évaluation moyenne trouvée par lui pour les vaisseaux de la *Great Lakes Transportation Company* est de \$55.70 par tonne de poids mort. D'après ce chiffre, le *Glenclova* vaudrait \$161,530; et d'après la valeur moyenne adoptée par le même pour les vaisseaux de la *Canada Steamship Lines*, soit \$43.50, le vaisseau vaudrait \$125,860.

Tout semble indiquer que l'évaluation du *Glenclova* n'est qu'un montant imaginaire qui dépasse de beaucoup la valeur réelle. Cette évaluation est incluse dans le montant brut sur lequel la compagnie déclare un rendement d'intérêt de 11 p. 100, et si l'on réduisait cette évaluation le taux de l'intérêt se trouverait augmenté.

M. Playfair, le président de la compagnie, dit dans une lettre datée du 5 juillet 1922 et destinée à favoriser une émission de débetures:

"Après avoir déduit la dépréciation, les recettes nettes pour l'année terminée le 31 décembre 1921 dépassent cinq fois le montant requis pour couvrir l'intérêt de cette émission."

Or cinq fois le montant requis pour l'intérêt de cette émission donne la somme de \$350,000; et dans la pièce 329 faisant partie des témoignages rendus devant la Commission, il est dit que les recettes nettes de 1921 ont été de \$133,794.39 seulement. Aucune explication satisfaisante de cette étonnante différence ne nous a été donnée.

Quelques témoignages rendus au sujet de la compagnie de navigation Matthews demandent aussi des explications plus complètes et plus satisfaisantes.

Dans la pièce 279, M. Matthews, le président de la compagnie de navigation Matthews, dit que le prix du *Matthewston* est de \$800,000, et celui du *Berryton*, de \$375,000.

La prétendue valeur équitable au cours du marché donnée dans la pièce 289 et servant de base pour établir le pourcentage des recettes, est établie comme suit:

<i>Matthewston</i>	\$900,000
<i>Berryton</i>	397,976

Dans la pièce 279, M. Matthews, dans une lettre datée du 20 août 1922 pour favoriser l'émission de certaines obligations, dit en parlant du *Matthewston*:—

"Ce vaisseau vient d'être terminé par la compagnie de navigation Port-Arthur au coût de \$800,000, et a été lancé le 12 août 1922."

La commission ne peut s'expliquer l'augmentation du prix de ce vaisseau.

Pour expliquer l'augmentation dans le prix du *Berryton*, M. Clark, le secrétaire de la compagnie, dit (page 2280):—

"Il a fallu dépenser beaucoup pour ce vaisseau; nous avons été obligés de remettre à la chaudière de nouvelles soupapes et des tubes d'ancrage. Il est dispendieux de faire des changements dans un vaisseau."

Lorsque nous avons demandé la date de ces améliorations, il répondit:—

“Nous avons faits ces changements en avril, je crois.”

M. Matthews, dans la lettre sus-mentionnée en date du 20 août, dit que le coût de ces deux bateaux a été de \$1,175,000; et dans la même lettre, il dit:—

“La moyenne des recettes nettes annuelles de l'exploitation après déduction des charges de dépréciation et de taxes, pour les cinq années terminées le 31 janvier 1922, s'élève à presque cinq fois le total des intérêts sur les obligations en circulation, y compris la présente émission. Les résultats préliminaires de la première moitié de 1922 indiquent que les recettes de cette année seront bien au-delà de cette proportion.”

L'émission d'obligations était faite pour un montant de \$700,000, de sorte que l'intérêt formerait une somme de \$49,000. Cinq fois ce montant donne une somme de \$245,000; mais dans la pièce 277, la compagnie prétend que l'exploitation de 1922 jusqu'au premier septembre a produit une perte de \$29,709.61.

Il est probable qu'on aurait eu des explications plus claires des présidents de ces compagnies, s'ils n'avaient été absents du Canada pour leur congé d'hiver.

L'augmentation des taux de 1922 sur ceux de 1921 a été si forte qu'il faut rejeter sur les compagnies le fardeau de justifier ce changement, et les compagnies n'ont pu s'acquitter de ce devoir d'une manière satisfaisante. Il faut se rappeler que les compagnies qui se sont coalisées pour fixer les taux de transport du grain constituent, comme on l'a dit déjà, un monopole tacite.

XXXVIII

A ce propos, on peut rappeler ici que les avocats distingués qui ont comparu devant la commission ont fréquemment mentionné dans leurs remarques les clauses de la loi criminelle du Canada et des Etats-Unis, ainsi que les clauses de la loi commune anglaise concernant les restrictions apportées au commerce.

La commission ne se croit pas appelée à décider s'il y a ou non violation de ces clauses; mais la connaissance de ces clauses et des décisions des cours de justice rendues en vertu de ces lois peut servir à donner à la commission une idée de l'intention des législateurs et des juges sur l'importance de la libre concurrence dans le commerce, sur le danger de laisser périliter cette concurrence et sur la nécessité de contrôler les actes de toutes personnes ou corporations constituant des monopoles formels ou tacites. La commission a aussi compris d'après les décisions en question ce qui, dans l'opinion des juges, constitue un monopole tacite.

Il semble que la première pensée de ceux qui ont préparé les lois criminelles canadienne et américaine a été d'assurer la libre concurrence, et de décourager tout ce qui pourrait indûment entraver ou diminuer cette concurrence.

Si la commission devait s'occuper des accusations criminelles, l'intention des personnes ou corporations en cause serait d'une importance primordiale. Il semble cependant à la commission qu'elle ne doit pas s'occuper autant des intentions que des effets réels ou probables résultant d'un monopole tacite destiné à entraver ou diminuer la concurrence ou de toute autre manière produire le même résultat.

La décision citée le plus souvent devant la commission est celle qui a été rendue par la cour Suprême du Canada dans le cas de *Weidman vs Shragge*, 46 D.C.S. 1. Dans ce cas, les parties ayant formé une convention considérée comme une violation de la loi criminelle, contrôlaient 90 ou 95 p. 100 du genre de commerce en cause; et la cour a décidé que c'était un monopole tacite ou pratiquement un monopole.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

Les compagnies de navigation représentées à quelques-unes des réunions durant lesquelles on prétend qu'il s'est formé une coalition, contrôlent pratiquement le même pourcentage.

Le public en général est intéressé surtout à ce qu'il y ait libre concurrence dans le commerce de transport. Donc, le but premier à étudier est l'effet qui résulte de ce monopole tacite d'un service extrêmement important, monopole tendant à annihiler ou diminuer la concurrence même entre les associés. Les intentions des membres de cette association, l'existence d'un fonds commun de profits ne sont pas aussi importants que les résultats eux-mêmes. Ce sont les résultats qui comptent, et non pas l'intention des parties intéressées ni la manière de séparer les profits.

S'il est si nécessaire de sauvegarder le principe de la libre concurrence, il est aussi nécessaire de scruter avec soin les actes des corporations qui forment virtuellement un monopole, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer autant que possible l'exercice de la libre concurrence.

XXXIX

Avant la formation de la *Canada Transportation Company* en 1913, l'affrètement des vaisseaux était libre, et il y avait libre concurrence entre les courtiers, et beaucoup de personnes contractaient des affrètements directement avec les propriétaires.

La compagnie de navigation Standard fut alors formée et acquit le droit exclusif d'affréter les vaisseaux de la compagnie de transport Canada et de ses successeurs, la *Canada Steamship Lines, Ltd.*; le contrat accordant ce droit exclusif a été renouvelé de temps en temps, et le dernier renouvellement stipule une durée continue allant jusqu'à 1940.

En 1914, M. Belcher et M. Roy Wolvin, le président de la compagnie de navigation Standard, organisèrent la raison sociale Belcher & Company, maison de courtage pour faire l'office de courtiers en navigation en dehors de la coalition. Jusqu'à ce temps, il semblerait que la plupart des vaisseaux naviguant sur les Grands lacs étaient possédés et exploités séparément. Les combinaisons et les coalitions se sont formées peu à peu.

De 1917 à 1919, les courtiers de Winnipeg étaient groupés en comité de courtage sous une direction commune, et les profits étaient divisés suivant le montant des affaires transigées durant les années précédentes. La compagnie de navigation Standard reçut 74 p. 100 de tous les profits de ces années, ce qui prouve qu'elle avait transigé 74 p. 100 des affaires des années précédentes.

M. Walter Hall a été nommé agent avec soin de voir à ce que chaque expéditeur reçoive sa part d'affrètement ou la part d'espace qu'il voulait avoir, et M. Stewart, de la Commission du blé, dit dans son témoignage que ce comité d'affrètement a rendu de bons services. Depuis ce temps, les affaires paraissent avoir été surtout entre les mains des compagnies Standard et Tomlinson.

Actuellement, à Winnipeg, on effectue généralement l'affrètement ou la location d'espace par l'entremise d'agents connus sous le nom de courtiers de navires. Ce travail de courtage est, pour la partie canadienne, nominalement entre les mains de la compagnie de navigation Standard, sous la gérance de M. L. H. Wolvin, un frère de M. Roy Wolvin ci-dessus mentionné; de la compagnie Tomlinson, gérée par M. Spendlove; et de la compagnie de navigation Western, dirigée par M. Rulo. Il est douteux que cette dernière compagnie puisse être considérée comme une compagnie indépendante, parmi les organisateurs et directeurs se trouve M. L. H. Wolvin de la compagnie Standard, lequel est propriétaire d'un tiers des actions, et son gérant, M. Rulo, l'ancien assistant de M. Wolvin, qui paraît avoir près d'un autre tiers de ces actions.

XL

Il semblerait nécessaire d'avoir une ou plusieurs personnes pour faire ce travail dans les centres d'expédition comme Winnipeg; car, l'habitude d'avoir des agents ou courtiers pour s'occuper de trouver de l'espace ou des vaisseaux pour les commerçants de grain, au lieu des contrats directs entre les navigateurs et les expéditeurs, semble être universelle dans les centres d'expédition du Canada et des Etats-Unis. Les expéditeurs qui ont témoigné devant la commission semblent généralement considérer les courtiers comme des intermédiaires nécessaires. Ce sentiment est exprimé par M. Stewart, quand il dit, (page 236) :—

“J'aime à me rendre au bureau du courtier et avoir un exposé net de la situation.”

Il répète cela à la page 227, et ajoute: “Je ne sais ce que je ferais s'il en était autrement.” Et il cite plusieurs cas où il a trouvé avantageux de rencontrer un courtier en navigation sur les lieux.

M. Wolvin parle des services rendus par le courtier aux propriétaires de vaisseaux et dit qu'il assure une cargaison au propriétaire, le tient au courant des conditions dans lesquelles sont les divers ports des lacs, perçoit le fret et en fait remise, rencontre les transporteurs de temps en temps dans le but d'établir un programme à suivre durant une courte période, surveille le chargement des vaisseaux et l'arrimage de la cargaison de manière à utiliser tout l'espace et à rendre le voyage profitable au possible.

Le contrat fait entre la *Canada Steamship Lines* et la compagnie Standard donne en détail les services suivants attendus du courtier: le courtier doit voir au frètement de cargaisons de grain pour les vaisseaux possédés, affrétés ou exploités par le transporteur, ou par quelqu'une de ses compagnies filiales, à des taux déterminés par le transporteur et communiqués au courtier. Le courtier doit tenir des bureaux à Winnipeg, avoir des employés compétents et en nombre suffisant pour voir au frètement du grain du transporteur; tenir des bureaux à Fort-William et Port-Arthur, et garder des employés compétents en nombre suffisant pour faire le chargement des vaisseaux; agir en ces endroits comme l'agent du transporteur, fournir gratuitement en ces endroits des salles pour les représentants du transporteur; acquitter toutes les dépêches nécessaires pour solliciter du fret et tous les télégrammes envoyés par les courtiers de Port-Arthur, Fort-William, Toronto ou Montréal au transporteur ou à d'autres pour les affaires concernant le grain manipulé par le transporteur.

M. Wolvin prétend que le courtier rend aussi des services à l'expéditeur, mais il n'est pas aussi précis dans cette nomenclature. Les avantages que retire l'expéditeur sont, dit-il, l'arrangement dans les espaces nécessaires des différentes sortes et qualités de grain; le changement préparé dans les contrats, lorsque ses dispositions se trouvent changées; le privilège d'avoir de l'espace disponible en d'autres temps que celui spécifié par l'expéditeur; celui d'être averti des conditions du marché mondial, des taux probables pour l'avenir et de la quantité d'espace disponible.

Le contrat ci-dessus mentionné stipule que le courtier ne peut présenter aucun compte de frais ni aucune réclamation pour ses services et déboursés au transporteur ou à quelque vaisseau en particulier, mais qu'en retour il aura le privilège de faire assurer tout le grain transporté, et qu'il aura le droit d'imposer cette assurance comme condition essentielle de l'acceptation du grain d'un expéditeur, en préparant les chartes-parties pour le compte du transporteur.

Le transporteur se réserve le droit de conclure une charte-partie avec tout expéditeur, mais dans ces cas, il est stipulé que l'assurance de la cargaison doit être effectuée par l'entremise du courtier qui a droit à sa pleine commission, ou

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

que l'expéditeur devra payer au courtier la pleine commission allouée par l'assureur avec lequel le courtier fait affaire d'après le tarif régulier alors en vigueur. Nous n'avons pas de preuve devant nous de l'existence d'un semblable contrat écrit; mais la pratique générale semble être la même dans les autres cas en ce qui concerne le mode de compensation, excepté que dans quelques cas il est payé un honoraire additionnel directement au courtier par le transporteur. Aux Etats-Unis, cet honoraire additionnel semble être uniformément de 20c. le mille boisseaux, le blé servant d'étalon; et en Canada, on paye généralement de \$25 à \$40 par cargaison. Nous n'avons pas de preuve de l'existence de contrats écrits accordant aux courtiers le droit exclusif d'affréter des vaisseaux; mais en Canada et aux Etats-Unis, il semble de pratique courante qu'un courtier fasse tout le travail d'affrètement pour un transporteur en particulier ou pour une association de transporteurs. Quelques cargaisons affrétées directement ont été transportées sur des vaisseaux allant de Fort-William ou de Port-Arthur vers l'Est par des transporteurs agissant ainsi pour l'avantage de quelques clients spéciaux, mais à Winnipeg il ne semble pas en être ainsi. Cette pratique paraît être restreinte aux transactions concernant le transport du grain entre la compagnie de navigation Matthews et les meuniers de l'Est, et entre la *Great Lakes Transportation Company* et James Robertson & Sons, Limited.

XLI

L'assurance maritime sur le grain transporté par les vaisseaux naviguant sur les Grands lacs est souscrite dans presque tous les cas par le courtier en navigation. Une clause placée dans le contrat d'affrètement force l'expéditeur de grain à assurer son grain par l'entremise du courtier en navigation, en d'autres termes, l'expéditeur de grain ne peut louer un tonnage quelconque de Fort-William vers l'Est sans assurer son grain par l'entremise du courtier en navigation qui est agent d'une ou de plusieurs compagnies d'assurance.

Dans quelques cas, des expéditeurs de grain ont le privilège de solliciter leur assurance directement de la compagnie; dans ces cas, ils paient au courtier de navires un honoraire de charte-partie équivalent à ce qu'ils auraient payé s'ils avait pris de l'assurance par l'entremise du courtier, c'est-à-dire 35 p. 100 de la prime d'assurance.

Cette pratique, originaire des Etats-Unis il y a environ vingt ans, où elle existe encore, fut importée sur le marché de Winnipeg par les courtiers en navigation, et est considérée par les courtiers de navires comme une méthode équitable de rémunération pour les services rendus en louant des vaisseaux ou de l'espace pour les expéditeurs de grain.

La compagnie émet en faveur du courtier de navires une police illimitée destinée à couvrir toutes les expéditions de grain inscrites par lui durant l'année pour transport sur les Grands lacs. Le courtier reçoit aussi des blancs-seings de la compagnie d'assurance, et il remplit et signe ces blancs-seings lorsqu'il inscrit un envoi. Le blanc-seing n'a aucune valeur tant qu'il n'est pas contre-signé par le courtier; celui-ci envoie une copie à la compagnie d'assurance, et la perception de la prime se fait à la fin de chaque mois.

Le tableau suivant donne dans la colonne 2 le taux d'assurance maritime payé par l'expéditeur de grain pour l'assurance prise par l'entremise des courtiers de navires, et dans la colonne 3 le taux d'assurance en vigueur pour diverses périodes de 1922, de Fort-William aux ports de la baie Georgienne ou du lac Erié:—

TABLEAU 19

Période	Taux par \$100.00	
	Du courtier	De la compagnie
1er avril—30 novembre.....	\$0 30	\$0 15
1er décembre—5 décembre.....	1 00	50
6 décembre—8 décembre.....	1 25	62½
9 décembre—10 décembre.....	1 50	75
11 décembre—12 décembre.....	2 00	1 00
Après le 12 décembre.....	2 50	1 25

En 1922, le taux de l'assurance maritime pour Montréal a été de 60c. par \$100.

Avant 1922, la commission reçue par les courtiers variait entre 25 et 45 p. 100 de la prime d'assurance. Au commencement de 1922, il fut convenu entre M. L. H. Wolvin de la *Standard Shipping Company*, et M. Chubb, un assureur de New-York, que la commission du courtier serait de 35 p. 100 de la prime d'assurance. Cette convention a été mise en vigueur à Winnipeg durant l'année 1922.

Quelques expéditeurs de grain se sont plaints amèrement de la clause de charte-partie qui les forçait d'assurer leur grain par l'entremise du courtier de navires, prétendant qu'ils pouvaient assurer leur grain pour une prime de moitié inférieure à celle qui leur était demandée. Dans l'été de 1922, le taux d'assurance par le courtier fut de 30c. par \$100, tandis qu'on pouvait avoir de l'assurance pour 15c. par \$100.

La disparité dans les taux de l'assurance fut surtout remarquable vers la fin de la saison de navigation, alors que les courtiers ont rapidement élevé leur taux à 2½ p. 100, tandis qu'on pouvait avoir de l'assurance pour moitié moins.

Les producteurs de grain syndiqués ont fourni les chiffres suivants pour établir le montant d'économie qu'ils pourraient faire en prenant directement leur assurance pour 1922. Le montant total des expéditions de tous grains fut de 22,000,000 de boisseaux, et la prime d'assurance s'élevait à \$103,000, dont 35 p. 100, c'est-à-dire \$36,050, revenait au courtier.

Si les producteurs syndiqués avaient pu se procurer leur assurance directement à un taux s'élevant à la moitié de celui demandé par le courtier, le total de la prime d'assurance aurait été de \$51,500. Dans ce cas, il est intéressant d'établir le montant total des frais encourus pour l'assurance et le courtage suivant les trois méthodes de rémunération des services du courtier de navires.

(1) En allouant au courtier de navires 35 p. 100 de la prime d'assurance comptée d'après son propre tarif, pourcentage équivalent à \$36,050, le montant total payé par les producteurs de grain syndiqués pour l'assurance et le courtage aurait été de \$87,550 au lieu de \$103,000, soit une économie de \$15,450.

(2) En allouant au courtier de navires 35 p. 100 de la prime d'assurance comptée au taux le plus bas (\$51,000), comme commission pour ses services, courtage qui semble raisonnable, le total des frais pour assurance et courtage serait de \$69,525, au lieu de \$103,000, soit une économie de \$33,475.

(3) En allouant au courtier de navires un honoraire d'affrètement de ¼ de c. par boisseau, l'honoraire payé lors de l'existence de la commission du blé (voir témoignage de M. Stewart, pages 199 et 202), sa commission sur 22,000,000 de boisseaux aurait été de \$27,500, et le total des frais pour l'assurance et le courtage se serait élevé à \$79,000 au lieu de \$103,000, soit une économie de \$24,000.

Un témoin a certifié que dans le cas d'affrètement avec assurance contractés directement entre la *Great Lakes Transportation Company* et James Robertson

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

& Sons, Limited, il a été payé une commission au courtier de Winnipeg représentant la compagnie de transport, mais on n'a pas de preuve concernant le paiement de quelque commission dans les autres cas d'affrètement et d'assurance effectués sans intermédiaires.

XLII

Avant l'existence de la Commission du blé, il y avait un arrangement par lequel le vaisseau, les élévateurs de chargement et de déchargement partageaient la perte résultant du creux de route pour le grain. Puis l'élévateur de chargement refusa de reconnaître sa part, et on eut recours à l'assurance contre le creux de route pour obvier à cette difficulté.

Voici un extrait du rapport de la Commission canadienne du grain sur le transport de la récolte de grain, 1918-19, pages 25-26:—

“Le système d'assurance contre le creux de route est apparu au début de la guerre. Il fut d'abord appliqué aux vaisseaux américains par la Wheat Export Company, puis ensuite aux vaisseaux canadiens.

Après la publication de l'arrêté en conseil, C.P. 2153, en date du 5 septembre 1918, les commissaires du grain ont préparé des règlements qu'ils ont soumis au gouverneur en conseil sur la question de l'assurance contre le creux de route. On a offert une réduction du taux d'assurance, et les expéditeurs de grain ont compris que si le système d'assurance contre le creux de route devait être appliqué dans tous les cas d'expédition sur des vaisseaux américains, il était avantageux d'accepter la réduction substantielle des primes et d'étudier la question à fond plus tard.”

Les témoignages démontrent clairement qu'en déduisant les surplus des déficits, il est resté durant l'année un creux de route d'environ $\frac{1}{3}$ de boisseau par 1,000 boisseaux sur les cargaisons de grain expédiées de Fort-William aux ports de l'est des lacs.

C'est une question épineuse à régler entre les parties intéressées, et il semble difficile de placer la responsabilité sur quelqu'un en particulier. L'élévateur de chargement prétend qu'il livre la quantité exacte de grain marquée sur le connaissement; le propriétaire du vaisseau prétend qu'il n'a aucun contrôle sur le chargement ni sur le déchargement de son vaisseau, et qu'il livre tout le grain qu'il a reçu; et l'élévateur de déchargement ne veut compter que le poids du grain marqué par ses bascules.

A part les erreurs humainement possibles, il semble que les déficits sont dus aux causes suivantes: la perte de la poussière durant le transport du grain entre les élévateurs et le vaisseau, ce qui réduit le poids; peut-être une légère marge dans le poids en faveur de l'élévateur; et un retrait possible dans la masse du grain.

L'assurance contre le creux de route est prise par l'expéditeur du grain par l'entremise du courtier en navigation comme protection pour couvrir tout déficit. Le taux exigé est de 9c. par \$100, et la commission du courtier est de 15 p. 100 de la prime d'assurance. Il y a une clause dans le contrat d'affrètement qui oblige l'expéditeur de grain à prendre son assurance contre le creux de route par l'entremise du courtier de navires.

Le même système est en vigueur aux Etats-Unis où la prime d'assurance est de 13 $\frac{1}{2}$ c. par \$100.

Quelques expéditeurs de grain se sont objectés fortement à l'assurance contre le creux de route, prétendant qu'ils ne sont pas responsables des déficits, et que cette taxe est injustifiable.

Il a été suggéré que le transporteur compense les déficits par les taux de transport.

XLIII

Le contrat intervenu entre la *Canada Steamship Lines* et la *Standard Shipping Company* établit clairement le privilège du transporteur de traiter les questions de tarif. Aux réunions qui ont eu lieu à Montréal, M. Enderby, gérant effectif de la *Canada Steamship Lines, Limited*, a énergiquement prétendu avoir seul autorité en matière d'établissement du régime tarifaire pour ce qui touche aux opérations de la compagnie qu'il représente. A l'appui de son dire il a soumis copie des instructions émanées de temps à autre de son bureau directorial à l'adresse de M. L. H. Wolvin.

Le contrat ne comporte rien qui indique un droit de partage des pouvoirs de la part de la *Standard Shipping Company* dans la détermination tarifaire relative à l'espace occupé, pouvoirs manifestés par une participation aux bénéfices. Les dossiers montrent—et personne n'a prétendu le contraire devant la commission—que les bénéfices de la *Standard Shipping Company* se bornent à une indemnité pour ses services de courtage.

En même temps il existe dans la pratique une corrélation étroite entre la *Standard Shipping Company*, agissant en sa qualité de conseil, et la *Canada Steamship Lines*. La coutume a été divulguée par M. L. H. Wolvin à Winnipeg, aux pages 978 à 980. En substance il a dit:—

(1) Il a autorité, à discrétion, d'établir des taux d'urgence ou de "détresse", la chose restant soumise à son jugement, vu qu'il se trouve sur les lieux.

(2) Il peut, en dépit du tarif établi par M. Enderby, instituer un taux moins élevé au lieu d'élever l'échelle du tonnage.

(3) Il peut dépasser le taux fixé par M. Enderby sans recourir à aucune autorisation spéciale à cet effet.

Il convient cependant de noter en toute justice pour M. Wolvin que ce dernier a déclaré que, advenant la demande de la part d'un expéditeur de consentir un contrat pour expédition future de fort tonnage, il devrait s'entendre alors avec ses supérieurs.

Il n'en semble pas moins que dans la pratique la *Standard Shipping Company* constitue un rouage essentiel dans les décisions tarifaires à prendre relativement à la *Canada Steamship Lines*.

M. Wolvin, de la *Standard Shipping Company*, et M. Spendlove, de la compagnie Tomlinson, se sont rencontrés le 4 mai à la réunion à Toronto des transporteurs qui ont convenu d'imposer certains taux, mais ils s'y trouvaient à la demande des transporteurs.

On a proposé à cette réunion de considérer la spéculation sur l'octroi et l'abstention de concurrence entre courtiers; on a aussi soumis que si l'on adoptait la coutume de nolisier les vaisseaux eux-mêmes et non un espace quelconque sur ces vaisseaux, la situation s'en trouverait améliorée. On a soulevé d'autre part la question du nolisage comparatif des cargos ou de l'espace sur les cargos, mais il semble à la commission que l'affaire s'adresse surtout aux expéditeurs, transporteurs et courtiers, n'étant pas convaincue de l'effet substantiel que la chose peut avoir soit pour occasionner, soit pour empêcher la spéculation ou la concurrence chez les courtiers. Advenant que les courtiers aient l'habitude de la spéculation, ils se trouveraient tentés de battre monnaie sur leur situation privilégiée de conseillers et de hausser indûment les prix en vue d'un profit à réaliser sur l'espace mis à leur disposition. Cependant la commission ne trouve rien dans les témoignages qui établisse la pratique de cette spéculation. Il semble évident que, du côté canadien, la concurrence ne soit pas aussi aiguë que du côté américain. De fait, elle est à peu près nulle chez les courtiers de Winnipeg. On peut trouver toutefois l'explication naturelle de ce fait dans l'absence de toute concurrence réelle ou active chez les compagnies de navigation des Grands lacs qui emploient les courtiers. Etant donné la mainmise sur

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

le trafic par trois ou quatre compagnies pour qui il est si facile de s'approcher et de se concerter sur le régime tarifaire, il n'y a pas de raison pour qu'il existe une concurrence sérieuse chez les courtiers.

Les vrais intéressés dans le tarif d'assurance sur cargos sont les expéditeurs dont la marchandise est assurée. Ils ont un intérêt personnel à voir à ce que les risques d'assurance soient aux mains de compagnies parfaitement solides dans des conditions tarifaires aussi favorables que possible. L'unique ambition du courtier est d'assurer au tarif le plus élevé possible. Plus haute est la prime à acquitter par l'expéditeur, meilleure est la commission du courtier.

Nonobstant que l'expéditeur puisse se reprendre sur le producteur ou le consommateur de la prime à acquitter, il n'en reste pas moins intéressé à obtenir les meilleures conditions possibles d'assurance. En effet, plus bas est le tarif d'assurance à acquitter, moins il lui faut déduire sur le prix de revient des grains à se procurer pour son expédition. L'état de lutte avec ses concurrents fait qu'il lui faut voir à maintenir aussi bas que possible aussi bien sa prime d'assurance que le reste de ses charges, sa sécurité n'en ayant pas à souffrir.

On a cherché à établir une juste base de rémunération pour le courtier, advenant qu'il se trouvât privé de sa source présente de revenus. Mais il semble bien que nul des témoins interrogés ait remué la question assez à fond pour assurer à une expression d'opinion une valeur sérieuse. De leur côté, il n'a pas semblé que les expéditeurs se soient fort intéressés à ce que pût être le chiffre de l'indemnité à verser, pourvu qu'ils ne se soient pas crus lésés à l'avantage de leurs concurrents.

On a fait allusion à l'échelle des bénéfices dont était dotée la corporation des courtiers pendant les dernières années de la guerre à titre de membres du comité de nolissement, mais l'opportunité de cette échelle est quelque peu atteinte par le fait qu'à l'époque on était disposé à accorder une échelle de salaires excessivement élevée pour les travaux de tout genre. Salaires et prix étaient élevés. On recherchait le rendement plus que l'économie.

En résumé, la commission n'a rien trouvé dans les déclarations qui la justifie de formuler une opinion bien assise sur la question de l'indemnité équitable à déterminer.

XLIV

La lecture de certaines pièces du dossier aux mains de la commission nous révèle ce qui suit sur la relation des intérêt solidaires qui relie la *Canada Steamship Lines Limited*, la *Standard Shipping Company*, la *Mathews Steamship Company* et la *Western Shipping Company*.

La pièce 244 révèle que le 5 octobre 1920, à une réunion du comité exécutif de la *Canada Steamship Lines, Limited*, M. J. W. Nodcross, président élu, occupant le fauteuil, il fut résolu de prolonger le contrat qui lie la *Canada Steamship Lines, Limited*, et la *Standard Shipping Company* pour une période complémentaire de douze années à dater du 5 novembre 1928. Le contrat en question comporte une entente qui assure le monopole à cette dernière de noliser les vaisseaux de la *Canada Steamship Lines, Limited*, servant au commerce des grains.

Le même dossier ajoute qu'à la même date du 5 octobre 1920, cette prolongation de contrat a reçu l'approbation du conseil des directeurs de la *Canada Steamship, Limited*, sous la présidence personnelle du président de la compagnie, M. Nodcross.

Le dossier 83 révèle une entente intervenue entre la *Canada Steamship Lines, Limited*, et la *Standard Shipping Company*, en date du 18 octobre 1921, établissant que le droit exclusif de nolissement des vaisseaux de la *Canada Steamship Lines, Limited*, servant au commerce des grains, octroyé à la *Standard Shipping Company* en vertu d'un contrat antécédent qui expire en 1928, est

prolongée pour un laps de 12 années, soit jusqu'à 1940. On y trouve les signatures de M. J. W. Norcross, agissant en sa qualité de président de la *Canada Steamship Lines, Limited*, et de M. R. M. Wolvin, en sa qualité de président de la *Standard Shipping Company*. A la naissance de cette entente, M. R. M. Wolvin était directeur de la *Canada Steamship Lines, Limited*.

D'après le dossier 243, il appert que M. J. W. Norcross devint directeur de la *Standard Shipping Company* lors de son organisation en 1918, et est resté en fonctions jusqu'à la date de la réunion annuelle de cette compagnie, le 3 mai 1922.

La même pièce établit qu'en décembre 1919 et janvier 1920, M. Norcross transporta toutes ses actions moins cinq à la *Colborne Trading and Transportation Company, Limited*, et que, le 7 octobre 1922, le solde des cinq actions passa à cette même compagnie. On y voit également que les actions globales de la *Colborne Trading and Transportation Company, Limited*, sont aux mains de M. Norcross et de sa famille.

Le procès-verbal de la réunion du 13 juillet des actionnaires de la *Western Shipping Company, Limited*, (dossier 20) fait voir que M. A. E. Matthews et M. Lee Wolvin sont devenus directeurs de la compagnie. M. Matthews fut élu président à la réunion des directeurs tenue le 13 juillet 1922.

M. Lee Wolvin est directeur et gérant général de la *Standard Shipping Company*. M. A. E. Matthews est président de la *Matthews Steamship Company*.

XLV

Au cours de l'interrogatoire de M. Wright, on a fait l'analyse des opérations intervenues entre le producteur et les acheteurs de grains à Liverpool. Au cours de la discussion il a été établi que, étant donné la nécessité de routes variées pour assurer l'arrivée à destination de la totalité des grains transportés, il arrivait, par voie de conséquence, que la route la plus dispendieuse devenait aussi essentielle que la route la moins coûteuse. Ce qui revient à dire que c'est la route la plus dispendieuse qui servait de barème à la détermination de l'ensemble des frais de transport. De l'état de choses on a inféré que, advenant la réduction d'une partie quelconque des frais ainsi déterminés, le producteur n'en retirerait nul avantage.

A l'issue de l'étude du tarif de transit par rail, les tribunaux compétents en l'espèce ont décidé que la répartition des droits de transit entre transporteurs importait peu pourvu que le chiffre de ces droits ne fût pas déraisonnable. En même temps, ces tribunaux peuvent ordinairement, au besoin, recourir à des sources de renseignements, ce qui fait que, l'échelle de répartition sous les yeux, ils sont en mesure de juger de l'équité du tarif global.

La prétention émise et à laquelle il a été plus haut fait allusion, est plus ingénieuse que concluante. La commission traite des tarifs en l'état dans les limites de sa juridiction, et si elle découvre un régime de tarif, qui lui paraît injuste ou entaché de manque d'équité, elle doit alors régler la question telle quelle. Le fait qu'il peut se glisser des charges complémentaires, en dehors du ressort de la commission et sur lesquelles cette dernière n'a pu enquêter vu l'absence de juridiction de sa part, ne peut justifier qu'elle néglige de considérer les faits intéressant les tarifs placés sous sa gouverne. L'autre hypothèse à l'effet qu'il peut exister quelque friction d'un caractère économique à traiter avant que d'intéresser le producteur à la révision du tarif, ne répond pas à l'argument que la décision sera prise par rapport aux faits tels que constatés. Dans son ingéniosité, l'argument soumis irait à dire que dans tous les cas de concurrence internationale comportant l'existence de deux ou plusieurs routes convergeant vers une commune destination, il deviendrait hors et au-dessus des attributions de toute organisme, quel qu'il fût, ayant son siège au pays d'origine des marchandises, de légiférer sur la répartition des tarifs en vigueur dans les limites de ce pays.

XLVI

On a parlé incidemment de la possibilité que le délai apporté à la manutention des grains dans leur mouvement vers les ports de mer ait partiellement dépendu de l'accumulation de grains invendus aux élévateurs; on veut ici parler de grains dirigés vers les ports de mer avant qu'il y eût vente mais avec l'attente que, au cours de leur mouvement de la tête des lacs à la mer, la vente pourrait s'effectuer.

La commission s'est demandé s'il serait possible d'en arriver à une entente par laquelle, grâce à une préférence octroyée aux grains vendus, se trouverait diminué le danger de congestion occasionné par le mouvement spéculatif de grains invendus. On a prétendu que tout arrangement de cette nature, advenant des possibilités de mise à pied d'œuvre, serait fortement à désirer.

La commission a étudié un système de permis à l'endroit des chemins de fer, système que la Commission des grains a adopté l'automne dernier pour le transport des grains entre Calgary et Vancouver. Il s'agit en l'espèce, à ce qu'on prétend, d'un arrangement qui jouerait comme si les deux élévateurs étaient la propriété du Gouvernement, ce qui permettrait aux grains de se mouvoir par rail aussi rapidement que si on les faisait partir de Vancouver.

On a également étudié la question de savoir si l'on ne pourrait pas favoriser l'Association des compensations des expéditeurs des lacs, d'une extension de juridiction qui couvrirait non seulement la tête des lacs mais encore les ports de la Baie,

Mais il appert qu'il pourrait arriver qu'un expéditeur détenant une certaine quantité de grain aux élévateurs de la tête des lacs, pourrait ne pas en avoir effectué la vente, alors qu'il aurait affrété un certain espace sur un bateau pour ce même grain. Dans ces conjonctures, il pourrait prendre possession de l'espace effrété et diriger son grain sur l'un des ports de la Baie, en escomptant une ouverture possible pour son produit en cours de transit. En octroyant la préférence au grain vendu, le grain invendu s'en trouverait retardé et dès lors l'activité du mouvement à la tête des lacs serait atteinte.

De l'avis de la commission, rien ne prouve que les grains invendus soient pour quelque chose dans la création d'une congestion, prétention souvent répétée au cours des séances.

A la réflexion, il semble donc que dans les conditions présentes du commerce du grain; se souvenant d'un autre côté que le Canada n'est pas le seul intéressé; en pesant enfin le fait que le Canada, pour le mouvement de son grain vers le marché de l'est, trouve une ouverture non seulement par la voie du Saint-Laurent mais encore par Buffalo, il appert que l'idée d'une mainmise en l'espèce perdrait tout caractère pratique.

XLVII

En 1914, on a aux Etats-Unis préparé une législation connue sous le nom de "Bill Alexander". On y trouvait traitée la question de la réglementation des tarifs sur les Grands lacs, réglementation occasionnant des dispositions relatives à une extension des pouvoirs de la commission du Commerce entre états et permettant à cette dernière d'exercer un contrôle de transit-sortie sur le tarif des Grands lacs; elle allait même jusqu'à l'octroi du pouvoir de traiter des tarifs spéciaux à imposer.

Ce bill n'est pas devenu loi.

Subséquentement, à la date du 7 septembre 1916, a paru la loi des Expéditions pour cette année. On y trouve un régime de contrôle des tarifs sur les lacs.

Etant donné que les Etats-Unis ont jugé bon d'aller jusqu'à cette limite après un examen sérieux de la question, il suit qu'il importe de bien peser les dispositions de la législation en question.

Pour ce qui touche au trafic des lacs, le terme "transporteur en commun par eau pour le commerce entre états" est désigné comme indiquant un transporteur commun adonné au transport par eau des passagers ou des marchandises sur les Grands lacs, par les routes régulières, d'un port à un autre dans les limites du même état, territoire, district ou possession sur le territoire des Etats-Unis, ou entre endroits situés sur le même territoire, district ou possession. Les termes "par des routes régulières" sont essentiels à la définition.

Le pouvoir de contrôle relatif au commerce par eau entre états a été placé aux mains de l'*United States Shipping Board*. La loi prévoit que les transporteurs en commun par eau n'auront pas droit d'octroyer des remises ou de traiter les personnes différemment, sans équité ou sans bonne raison. Il avait été stipulé que tout transporteur en commun par eau pour le commerce entre états devait déterminer, suivre et mettre en vigueur un régime raisonnable de taux, frais, charges, classifications et tarifs, le tout, dans l'esprit des législateurs, devant valoir pour les charges maxima du transporteur, comme il appert par ce qui suit:—

"Tout transporteur ainsi désigné devra déposer devant la commission (i.e. devant le Bureau de navigation) et tenir à la disposition du service public d'inspection, de la façon, sous les formes et dans le délai prescrits par la commission, le chiffre maximum des prix de passage, taux et charges relatifs ou connexes au transport entre points situés sur sa route, et advenant l'existence d'un tarif de transit, le maximum des taux, prix de passage et charges, relatifs et connexes au transport entre certains points situés sur sa route et des points situés sur la route de toute autre transporteur en commun par eau."

On autorise de plus le Bureau de navigation, advenant que, à son sens, tels taux, frais de passage, charge, classification ou tarif, etc., ne soient pas raisonnables ou soient injustes, à déterminer un maximum juste et raisonnable de taux, frais de passage, charges, etc.

Cette législation doit être considérée comme faisant corps avec la loi de la marine marchande des Etats-Unis de 1920, laquelle toutefois n'a pas imposé d'amendement essentiel à la question du droit de regard sur le régime tarifaire des lacs.

L'article 27 de la loi de la marine marchande des Etats-Unis stipule avant toute autre chose que le cabotage, soit direct, soit par voie de ports étrangers, est limité aux vaisseaux américains; toutefois l'article 27 porte cette disposition:—

"Il est stipulé que cet article ne s'appliquera pas aux marchandises transportées entre deux points situés dans les limites des Etats-Unis, proprement dits, l'Alaska excepté, par voie de routes de transit déjà reconnues ou à reconnaître par la commission du commerce entre états, les dites routes étant dotées ou devant être dotées d'un régime tarifaire déposé auprès de la commission, quand il arrive que ces routes se trouvent utiliser partie des lignes canadiennes de chemins de fer et leurs propres moyens ou d'autres moyens connexes par eau."

Le sens de la phrase "reconnu par la commission du commerce entre états" est actuellement soumis à l'examen de la commission du commerce entre états par rapport au mouvement du trafic vers Duluth et autres points de la tête des lacs, du côté américain de la frontière.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

Il convient de noter que le droit de surveillance prévu doit dans son esprit être exercé non pas par voie d'examen des taux spéciaux imposés mais bien par voie de découverte d'un maximum; à noter en sus que les pouvoirs de réglementation sont tout spécialement limités aux vaisseaux suivant leurs routes régulières.

Rien dans la loi ne pourvoit à la détermination de maximum sur les charges imposables aux cargos chargés en vrac. Les vaisseaux chargés de marchandises emballées en provenance et à destination de ports des lacs et constituant du commerce entre états, sont atteints par cette loi. Il arrive de temps à autre que ces vaisseaux transportent des cargaisons de grains, ce qui a donné naissance à un étude relative au régime tarifaire à établir. Mais vu que les vaisseaux chargés en vrac qui n'utilisent pas les routes régulières, échappent au droit de surveillance pour l'établissement de leurs taux, on n'a pas jugé nécessaire de mettre en vigueur les taux maximum relatifs au transport des grains sur les bateaux utilisés au transport de marchandises emballées sur des routes régulières. Cette situation a pour effet de ne rendre la loi effective, dans la pratique, que pour le transport de marchandises emballées, élément relativement négligeable et qui va en diminuant d'importance sur la route des lacs.

XLVIII

Comme on l'a dit, il existe une différence fondamentale entre les taux des lacs et ceux des chemins de fer. Or en s'occupant des possibilités de réglementation des taux des lacs, il est essentiel de tenir compte de ces différences. La base contractuelle des taux sur les lacs pour les grains; les fluctuations constantes et les modifications déjà rappelées comme existant sous le régime de la concurrence, font que l'on se demande s'il sera possible de réglementer en ayant recours au droit de surveillance sur les taux spéciaux.

On admet généralement que la situation tarifaire des grains pour la route des lacs aux Etats-Unis comporte une concurrence bien plus sérieuse qu'au Canada. Les exemples déjà fournis montrent la fluctuation des taux sur les grains en provenance de Chicago, par exemple, et ce nonobstant la stabilité des taux de la farine. On a déjà fourni de nombreux exemples du peu de temps, en général, que peut durer la mise en vigueur de taux spéciaux particuliers.

Vu, comme on l'a déjà rappelé, que le marchand de grains doit normalement traiter des arrangements relatifs à l'espace disponible sur les vaisseaux avant de faire ses achats de grains, il appert que l'existence d'une base contractuelle de taux spéciaux est essentielle au commerce des grains. Il faut prendre les choses du commerce telles quelles et accepter l'influence qu'elles exercent sur les chances de création d'une méthode particulière de réglementation.

Il semblerait que dans l'occurrence l'unique contrôle tarifaire direct à conseiller doit consister dans l'établissement des taux maximum. Ce qui ne va pas sans difficultés. Cependant un contrôle exercé sur les taux maximums autoriserait une certaine marge de concurrence tarifaire, ce qui est l'objectif des marchands de grains, tout en laissant une mainmise sur les régimes tarifaires élevés.

Sans chercher à énumérer ici les facteurs qu'il importerait en l'espèce de faire entrer en ligne, on peut dire qu'il ne semble pas que serait opportune l'application d'un tarif maximum sur tout le cours de la saison de navigation. Il semblerait qu'il fallût se pénétrer de la courbe des conditions qui gouvernent la première partie de la saison jusqu'à fin-août, et la seconde partie jusqu'à la fermeture. Il faudrait également, vu la particularité des conditions de navigation propres à chacune de ces périodes, faire de temps en temps un autre rétablissement des taux maximum.

La marge existante entre les taux des lacs applicables aux grains et les taux sur rail, et la discrimination qui s'en suit, a été démontrée. Les marchands de grains qui se sont présentés devant la commission ont déclaré que, étant donné l'assurance de la création de conditions raisonnables de concurrence, ils consentiraient à compter sur la rivalité commerciale pour l'obtention d'une égalité de conditions d'opérations. Vu la nécessité d'une base contractuelle des taux applicables aux grains, il appert que devient inévitable, dans le commerce des grains, l'inégalité de traitement, inégalité que la loi des chemins de fer qualifie de discrimination entachée d'injustice. Devant ces faits, il semblerait qu'en faisant connaître publiquement et de façon adéquate l'espace disponible sur vaisseaux ou la location effectuée par les marchands de grains sur ces derniers, les membres de ce commerce se trouveraient dans la possibilité d'y adapter leurs contrats. Sans recourir à la divulgation de détails particuliers sur les opérations privées; sans non plus rendre public le nom de chaque détenteur d'espace disponible, il semble qu'il serait possible de négocier un arrangement de nature à renseigner quotidiennement les marchands de grains sur l'espace accaparé ou disponible, la destination et la date des départs. Ce tableau sous les yeux, le commerçant individuel, au courant de ses propres besoins et en mesure de calculer les espaces déjà accaparés, serait en état d'exercer son propre jugement.

On a entendu des déclarations relatives aux conditions présentes de l'industrie de construction navale. Elles doivent le jour à la crainte apparente que l'on entretenait dès les débuts qu'une modification quelconque des lois de cabotage n'intervint comme mesure de réglementation, advenant une recommandation à cet effet.

Les témoignages entendus, les raisons mises de l'avant par le conseil, tout était à l'effet que l'industrie de la construction navale était dans le marasme. On cita le cas de plusieurs entreprises nées de la guerre et aujourd'hui disparues. Il va sans dire que la mauvaise fortune de ces établissements n'a rien à faire avec la discussion des lois de cabotage. Ils sont sortis de la guerre et ont disparu avec les conditions de guerre. D'autres témoins ont affirmé que le gros de l'activité aux chantiers navals canadiens intéressait le travail des réparations. On a établi que de nos jours les chantiers navals britanniques s'activaient à la construction de vaisseaux utilisables sur le Saint-Laurent et sur les lacs. On sait aussi que certains de ces vaisseaux sont commandés par des entreprises de Buffalo disposées à les placer sous inscription maritime canadienne en vue d'un itinéraire identique.

A l'appui de la suspension des règlements du cabotage, et cette constatation que, compte tenu des facteurs divers inhérents aux frais, les recettes de la route exclusivement canadienne dépassent encore de beaucoup celles de la route internationale. Cependant, vu l'existence, du côté américain, d'une réglementation identique de cabotage qui empêche les vaisseaux canadiens de faire des opérations entre les ports canadiens, l'opportunité d'une abrogation complète peut sembler douteuse.

L'exclusion de vaisseaux étrangers du commerce de cabotage est affaire de réglementation publique. C'est à ce point de vue que doit se placer toute proposition intéressant la modification de la réglementation présente.

L'analyse déjà fournie du trafic montre bien l'importance du mouvement des grains pour le trafic canadien des lacs. Plus d'un témoin a déclaré ici que ce mouvement constituait la "base" du trafic des lacs. Cette industrie basique est essentiellement intéressée dans une concurrence agissant comme facteur régulateur tarifaire pour les marchandises qui viennent des Grands lacs. La réglementation publique canadienne, relative au transport intérieur par eau, a trouvé son point d'appui sur la concurrence par eau.

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

La réglementation tarifaire par voie de suspension des lois de cabotage ne voudrait pas nécessairement dire que du jour où cette suspension s'effectuerait, il se produirait un mouvement considérable de tonnage américain vers le commerce canadien des grains. Comme on l'a déjà dit, les tarifs américains sur les grains dépendent pour une large part des tarifs du minerai, et le désir, éventuel ou non, de la part du transporteur américain de grains, de participer aux activités canadiennes reposerait sur la question de savoir si les profits à réaliser sur le trafic canadien des grains font bonne figure en face du trafic américain de minerai.

De plus, le commerce du minerai remplit les activités des transporteurs américains de grains en vrac, qui font le transport du minerai jusqu'au 15 ou 20 novembre. Il s'agit de savoir quelle part de ce tonnage disponible après cette date s'adonnerait au transport des grains canadiens. Certains témoignages soumis à la commission allaient à dire qu'une certaine partie de ce tonnage serait retranchée plutôt que de servir au transport des grains.

Il semblerait que ce qui importe le plus est non pas tant la somme de tonnage éventuellement ajoutée au commerce que la possibilité de s'assurer d'un tonnage qui empêcherait le transporteur canadien d'élever ses taux de transport à un chiffre assez rémunérateur pour attirer plus que de coutume l'intérêt du transporteur américain.

La mesure dans laquelle le transporteur américain pourrait participer au mouvement des grains dans la dernière partie de la saison pourrait réagir sur l'augmentation du volume de grain mis en entrepôt d'hiver aux ports canadiens; et cette situation aurait un intérêt public en ce qu'elle assurerait un volume régulier de grain à expédier par voie des agences canadiennes de transports au cours de la saison.

On a déjà dit que la congestion constitue un facteur tarifaire. Bien que la commission ne considère pas que la congestion ait joué en 1922, pour les ports de la Baie, un rôle aussi important que le prétendent les compagnies de navigation, il importe tout de même de lui reconnaître une certaine valeur. Dès l'instant qu'il y a congestion, le nombre de voyages s'en trouve diminué pour le vaisseau, et si ce dernier doit rapporter un profit moyen quelconque, le fardeau des frais s'intensifie pour chaque diminution de voyages. Il suit que, en tant que l'on puisse attribuer la congestion à l'insuffisance de facilités qui peut avoir pour effet à un moment donné de ralentir le mouvement des vaisseaux, il est clair que l'arrivée à la rescousse, à cette époque, de vaisseaux américains ne détendrait pas la situation mais l'intensifierait au contraire par son apport à la congestion.

Le présent système qui compense le courtier de ses activités par voie d'un octroi de tant pour 100 sur la prime d'assurance est illogique, malsain et vicieux. Le chiffre basique d'indemnité pour ses services devrait constituer une charge directe. Dans l'opposition que l'on fait à tout changement, on a mis de l'avant que tout changement éventuel ne correspondrait qu'à une fraction de 1c. par boisseau. On a dit la même chose pour s'opposer à toute autre modification ou amélioration; il n'en reste pas moins que si l'on additionne assez de fractions d'un cent par boisseau, il en résultera une somme substantielle. Il n'est pas de bonne politique de dédaigner les petites économies, la prospérité future du Canada reposant largement sur la question de savoir si oui ou non nous produisons et transportons nos marchandises de la façon la plus économique et la plus efficace.

On a tâché pendant la guerre d'établir une cloison étanche entre l'affrètement des vaisseaux et l'établissement d'une assurance maritime; et à cette fin il est intervenu un arrangement auquel ont adhéré les courtiers de Winnipeg. Cependant, comme en font foi les dossiers du ministère du Commerce et de l'Industrie,

cet arrangement est devenu caduc par l'initiative de M. Julius Barnes, chargé pendant la guerre de l'expédition des grains par les vaisseaux américains, et qui a refusé, au nom des armateurs américains, de diriger des vaisseaux américains sur les ports canadiens si l'on touchait à la coutume établie relativement aux indemnités octroyées aux courtiers, l'unique raison apportée allant à prétendre que la mesure lèserait les agences d'affrètement. Il appert d'une lettre du docteur Magill, du Bureau des inspecteurs des grains pour le Canada, au ministre, en date du 25 octobre 1918, que M. Barnes agissait également au nom du comité des affréteurs de Winnipeg.

M. Watts, secrétaire de l'Association des meuniers du Dominion, dans une lettre au ministre en date du 8 avril 1920, favorise dans les termes suivants cette séparation:—

“Un procédé tout simple qui me vient à l'esprit serait d'octroyer un permis à tous les agents de navigation affrétant un certain espace sur les vaisseaux des lacs, et de rendre cet octroi conditionnel, l'une des conditions étant qu'il ne puissent exiger l'assurance de leurs affréteurs.

Cette lettre a été communiquée aux commissaires des grains qui, à la date du 2 juin 1920, par l'entremise de leur secrétaire, ont répondu au ministre. Rappelant la coutume obligeant les expéditeurs d'assurer leurs marchandises auprès des courtiers qui leur louaient l'espace, la lettre disait:—

“Cette coutume, de l'avis de la commission, est incompatible avec les purs principes d'affaires, et les commissaires sont fortement d'avis que l'expéditeur devrait être libre d'assurer ses marchandises chez qui bon lui semble.”

Quant à la proposition émise par M. Watts, on disait:—

“Il semblerait que, à moins d'interdiction absolue faite aux agents de navigation d'octroyer des polices d'assurance, le but cherché ne puisse être atteint, les agents étant à même, sur refus des expéditeurs d'assurer leur marchandise chez eux, de les notifier que l'espace manque sur leurs bateaux.”

Ils ajoutent cependant que pour l'instant ils ne sont pas disposés à recommander cette initiative, sans toutefois donner de raison de leur abstention à rien recommander.

XLIX

SOMMAIRE

1. Il est admis qu'à un moment donné, au cours de la saison de 1922, les armateurs maîtres d'une proportion suffisante des cargos naviguant sur les Grands lacs pour constituer un véritable monopole virtuel, se sont entendus pour déterminer les taux relatifs au transport des grains sur ces lacs, et la commission est d'avis qu'une entente tacite a existé entre ces armateurs dans tout le regard aussi des taux imposés par les armateurs américains sur les grains et autres marchandises en vrac entre ports américains.

2. Les taux sur les grains entre les ports canadiens ont été trop élevés en regard de l'échelle imposée par les armateurs canadiens pour le transport en vrac des grains ou autres marchandises entre ports canadiens et américains, en regard aussi des taux imposés par les armateurs américains sur les grains et autres marchandises en vrac entre ports américains.

3. Pour justifier cette discrimination, on a prétendu:—

(a) Qu'il existait de la congestion aux ports canadiens;

(b) Que les vaisseaux canadiens revenaient moins chargés que les vaisseaux américains;

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

- (c) Que l'activité des vaisseaux canadiens était moins continue que celle de vaisseaux américains du fait du caractère saisonnier du trafic des grains; enfin
- (d) Que les taux pour les grains à destination de Buffalo ont été, au cours de la première partie de la saison de 1922, ce que l'on pourrait appeler des taux "de détresse", les fréteurs américains ne pouvant se procurer le tonnage usuel de minerai de fer;

4. La congestion était aussi désastreuse à Buffalo qu'à Port-Colborne et pire qu'aux ports de la Baie; ce qui fait que la congestion ne peut justifier la surcharge.

5. La congestion a existé en 1921 et 1922 et a été une des causes de l'élévation des taux de transport. Le fait que les grains peuvent être évacués de Fort-William et de Port-Arthur beaucoup plus rapidement qu'ils ne peuvent être déversés à Montréal, Québec et Port-Colborne explique cette congestion.

Avec l'achèvement du canal Welland et l'addition, tout le long de la route par eau, de facilités jugées nécessaires; en vue de profiter de l'économie de manutention ainsi assurée, on peut escompter une augmentation du commerce des grains qui emprunte la route du Saint-Laurent, route que M. Stocking appelle "la route favorable naturelle"; et en vue d'utiliser en plein ces facilités nautelles de transfert des grains à Montréal, Québec et Port-Colborne, on devrait faire tout le nécessaire par une coopération effective pour assurer l'utilisation coordonnée la plus entière possible non seulement de tous les avantages des ports en question, mais aussi de tous les facteurs entrant directement ou indirectement dans les choses de transport et de transfert des grains.

6. Les vaisseaux américains ont le pas sur les canadiens en matière de cargaison de retour. Le charbon constitue l'unique cargaison de retour pour les vaisseaux chargés en vrac en provenance des lacs Supérieur et Michigan; or cette cargaison de retour, disponible, est moins considérable que celle de l'aller, le charbon ne comptant que dans la proportion de 20 à 30 pour 100 du fret en vrac américain sur les Grands lacs, et la plus grande partie du tonnage en vrac, américain ou canadien, en provenance des Grands lacs, doit retourner à vide. Il arrive donc que dès l'instant qu'un vaisseau peut se procurer une cargaison de retour, il est en mesure d'effectuer le transport à un taux quelconque, qui devient pour lui plus rémunérateur que le retour à vide. Quel que soit le chiffre de rémunération qu'il réussisse à retirer en supplément de temps et de coût pour le transport de la cargaison de retour sur le temps et le coût du retour à vide, il suffit pour constituer un gain net. On allègue que les ententes existant entre les vaisseaux américains et les compagnies houillères assurent à ces dernières un avantage sur les vaisseaux canadiens du fait de cet octroi d'une cargaison de retour. Il semblerait toutefois que, généralement parlant, cet avantage octroyé au vaisseau américain pour le transport du charbon n'est pas aussi considérable qu'on le dit.

7. Le fret canadien en vrac, consistant surtout en grains, est plus saisonnier que le fret américain, et il suit que le premier ne peut compter sur un chargement aussi régulier que l'autre, mais l'allégation que les taux américains constituaient des taux "de détresse" montre bien que les vaisseaux américains ont eu aussi leur temps de pénurie de chargement. De plus, bien que les compagnies détenant presque tout le tonnage canadien des Grands lacs se soient fait représenter avantageusement devant la commission, elles n'ont pu seulement montrer que le vaisseau canadien avait fait relâche par manque de fret pendant la saison, alors que la relâche pour le vaisseau américain n'a duré que trente jours. D'un autre côté on a admis que le coût de la main-d'œuvre était plus bas du côté canadien que du côté américain.

8. Compte tenu du coût additionnel d'exploitation et de manutention auquel le grain a été réduit, mais qui ne s'appliquait ni au minerai ni au charbon, il reste encore un excédent de recettes du chef du transport du grain entre ports canadiens sur les recettes tirées du transport d'autre fret en vrac et qui trahit un tarif hors de raison et injustifiable.

9. L'augmentation des taux de 1922 sur ceux de 1921 par les armateurs canadiens a été si considérable que le chiffre en est devenu injustifiable.

10. Les taux de chemins de fer, ceux aussi du transport de tout fret d'importance en vrac sur les Grands lacs, le grain excepté, subissent un certain contrôle: les premiers par une commission représentant censément le public, les autres du chef d'une entente intervenue entre producteurs et transporteurs. La courbe des coûts d'exploitation des vaisseaux des Lacs aux étapes diverses de la saison de navigation, et le caractère incertain du placement des capitaux dans le transport sur les lacs du fait, entre autres choses, de la liberté des vaisseaux sur la route à adopter; tout cela rend impossible tout effort tendant à soumettre le trafic sur les lacs au même régime de contrôle que le trafic sur rail; quant à la détermination conjointe des taux à l'issue d'une entente intervenue entre producteur et transporteur, comme dans le cas du minerai de fer, la chose semble être impossible.

11. La saison de 1922 a été caractérisée par une élévation considérable des taux ce qui n'a pu que léser tous ceux qui sont engagés dans la production ou la distribution des grains; et pour cette raison il est essentiel que, par un organe de contrôle de l'élévation des taux, le principe de concurrence sur lequel s'est reposé le Parlement pour le transport par eau doive avoir toute liberté d'action.

12. La difficulté qui se manifeste dans la surveillance des taux relatifs aux grains transportés sur les lacs est telle que votre commission est d'avis que l'unique moyen pratique de surveiller les taux par voie de tribunal réglementaire consiste en l'établissement de taux maximum.

13. On devrait conférer au gouverneur en conseil pouvoir de suspendre l'effet des lois de cabotage dans le commerce des grains. Et ici on propose de confier au Bureau fédéral de la statistique le soin de réunir les dossiers relatifs aux cargos de cabotage; ces dossiers devant reposer sur les données fournies par les vaisseaux ou les compagnies de navigation qui les exploitent.

14. Le courtier ne devrait pas sous prétexte d'indemnité pour services rendus, avoir droit à une partie de la prime d'assurance dans un contrat octroyé par lui, l'indemnité pour ces services devant prendre la forme d'une imposition directe.

15. La publicité sur le fait et la date du louage de l'espace sur les vaisseaux peut se justifier.

L

Votre commission recommande:

1. Que la surveillance des taux imposés pour le transport des grains entre ports canadiens soit confiée aux soins de la commission des Chemins de fer, ou à quelque autre organisme indépendant, assisté des lumières de conseils et d'experts parfaitement au courant de ce problème plutôt ardu. Que toutes personnes ou corporations exploitant des vaisseaux pour le transport des grains entre ports canadiens soient tenus de soumettre leurs taux maximum à cette commission. Que cette commission ait tout pouvoir d'approuver ou de désap-

DOC. PARLEMENTAIRE No 211

prouver ces taux maximums, et en cas de désapprobation, puisse déterminer un chiffre raisonnable de taux maximums. Que l'on voie à créer des dispositions rendant possible toute modification de ces taux en vue de rendre justice aux diverses parties de pays en jeu et de s'adapter aux conditions de la saison de navigation.

Enfin que les taux dépassant le chiffre maximum désigné soient déclarés illégaux.

2. Que toute autorité soit octroyée au Gouverneur en conseil de suspendre les règlements de cabotage, advenant que la chose devienne nécessaire, pour permettre aux vaisseaux américains de transporter du grain entre ports canadiens pour emmagasinage pendant l'hiver; et que le Gouverneur en conseil ait toute autorité de suspendre l'effet de ces règlements relatifs aux grains dans toutes autres occasions, sur recommandation ou par suite du rapport de la commission chargée de surveiller les taux imposés sur les Grands lacs.

3. Que tout courtier et toutes personnes engagés d'une manière ou d'une autre dans des agences ou autres entreprises de frétage de vaisseaux, ou d'espace sur les vaisseaux, de Fort-William et Port-Arthur vers l'est, reçoivent défense d'assurer des cargaisons de grains contre le creux de route, d'agir en aucune façon comme agents pour l'inscription de cette assurance et d'accepter aucune commission pour une opération de ce genre ou sur toute prime y afférente.

4. Que tous courtiers et toutes personnes engagés d'une manière ou d'une autre à titre d'agents ou à tout autre titre dans l'affrètement de vaisseaux ou d'un espace sur les vaisseaux, pour le transport du grain de Fort-William et Port-Arthur vers l'est, aient à fournir à la Bourse même des grains et à l'endroit même où s'effectue l'affrètement des vaisseaux ou de l'espace sur les vaisseaux, la date de l'expédition et la destination de transport de chacun de ces affrétements de grains inscrits chaque jour.

Respectueusement soumis:

(signé) S. J. McLEAN.

(signé) LEVI THOMPSON.

(signé) T. L. TREMBLAY.