

deux côtés de la Chambre, notablement mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Stevens) et d'autres représentants de la Colombie-Anglaise siégeant à droite et à gauche de la Chambre, tous des députés distingués et comparables au moins à mon honorable ami de New-Westminster,—cela soit dit sans intention de blesser,—qui avaient étudié la question pendant des années et prenaient fait et cause pour les droits de la Colombie-Anglaise, obtenant fréquemment la reconnaissance de ces droits par la Chambre et le Parlement, bien longtemps avant que l'honorable député ait jamais siégé ici.

L'honorable député de New-Westminster a aussi parlé des qualités de blé nos 4 et 5. Cela fait simplement ressortir le fait que l'honorable député devait attendre jusqu'au moment où les conditions de l'entente eussent été réglées et déposées devant la Chambre pour présenter son projet de loi, parce que les qualités de blé qu'il prétend ne pas être comprises dans la convention s'y trouvent effectivement. Un des représentants des provinces de l'Ouest, peu importe laquelle, m'a télégraphié en acceptant l'arrangement tel qu'il a été proposé pendant la conférence interprovinciale, mais faisant observer que les qualités de blé nos 4 et 5, ainsi que des meilleures qualités d'orge devraient être comprises dans la convention parce que, disait-il, les qualités déjà mentionnées dans la convention ne suffisaient pas pour embrasser toutes les qualités actuelles de grain de provende. J'en ai immédiatement parlé aux compagnies de chemins de fer et, vingt-quatre heures après, ces classes étaient comprises dans l'accord proposé par un ministre de l'une des quatre provinces de l'Ouest. Je ne relève ceci que pour montrer que l'honorable député aurait bien pu se montrer plus patient et prendre connaissance de la nature du compromis avant de demander un vote de la Chambre sur son projet de loi, car nous ne pouvons l'accepter maintenant à cause du principe qu'il comporte et du compromis qu'il ignore.

Je puis ajouter que l'arrangement conclu ne ferme pas la porte à la Colombie-Anglaise ou aux autres provinces de l'Ouest ou à celles de l'Est. Rien ne les empêche de s'adresser à la Commission des chemins de fer ou aux Chemins de fer pour demander de nouvelles concessions en fait de taux de transport. Cet accord n'empêche aucunement la Colombie-Anglaise, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta ou une province quelconque de l'Est de s'adresser à la Commission des chemins de fer pour faire modifier le tarif des prix de transport et, en dernier ressort, d'en appeler de la décision de la Commission devant le Gouvernement du Canada. Je me permets donc de dire à l'honorable député, sans vouloir l'offen-

[L'hon. M. Manion.]

ser, que son impatience le fait agir un peu trop vite. Nous connaissons tous l'histoire du vieillard qui se presse trop; mon honorable ami est un jeune homme trop pressé qui pourrait bien s'arrêter un peu à songer à ce qui a été fait par ceux qui ont siégé ici avant lui et le Gouvernement actuel.

Mon honorable ami m'a posé un certain nombre de questions au sujet des taux de transport. Je n'entends pas exposer ici le système compliqué des tarifs de transport. S'il m'avait prévenu des questions qu'il voulait me poser, je me serais préparé à lui répondre. Je n'essaierai pas de répondre à toutes ses questions, car je ne veux pas entrer dans les détails compliqués des tarifs de transport, mais je veux répondre sur un point. Il a parlé des tarifs du grain à partir d'Edmonton et de Calgary jusqu'à la tête des Grands lacs, et les a comparés à ceux à partir d'Edmonton et de Calgary jusqu'à Vancouver. Tous mes honorables collègues et surtout ceux de l'Ouest devraient reconnaître que les tarifs ne sauraient se comparer dans ces deux cas, parce que la tête des Grands lacs est un port intérieur et que Vancouver est un port maritime. Une fois rendu à la tête des Grands lacs, il faut que le blé fasse encore 1,000 milles de chemin de fer pour se rendre à Montréal en été et davantage pour se rendre aux ports des Provinces maritimes en hiver pour être sur le même pied que le grain arrivant au port de Vancouver. Le fait que, depuis deux ou trois ans, les exportations de blé de Vancouver ont beaucoup augmenté comparativement aux exportations de Montréal montrent que Vancouver et la Colombie-Anglaise ne sont pas trop mal traités. S'ils l'avaient été, ils n'auraient pas fait ces gains, dont je les félicite d'ailleurs cordialement.

Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre, monsieur l'Orateur. Pour les raisons que j'ai indiquées, je dois dire que le Gouvernement ne peut aucunement accepter aujourd'hui ce projet de loi.

M. A. W. NEILL (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, il ne sied jamais de trouver à redire à la bride d'un cheval qui nous a été donné. Je ne veux pas me placer dans cette situation. C'est le ministre qui a négocié cet arrangement, et je veux lui reconnaître tout son mérite. Il arrive cependant souvent que nous devons nous demander si le cheval qu'on nous a donné est bien un cadeau. Nous pouvons nous demander aujourd'hui si l'on ne nous a pas donné une bien petite parcelle de la justice que nous réclamions depuis longtemps. Pourquoi nous rendre justice à moitié? Pourquoi ne pas nous donner entière justice? Le ministre a beau dire que l'on peut rouvrir l'a-