

gnie de chemin de fer. Cela veut dire qu'elle ne pourrait permettre des taux dépassant ceux qui ont été établis par la convention relative au passage du Nid-de-Corbeau. A la session du parlement fédéral pendant l'été de 1919, le 5e paragraphe de l'article 325 de la loi des chemins de fer a été modifié de manière à supprimer cette limitation des pouvoirs de la commission à l'égard des taux de transport, de sorte que la commission a été autorisée à permettre l'augmentation des taux, indépendamment des arrangements entre les compagnies de chemin de fer et le parlement fédéral. Cette modification, qui a été faite en 1919 comportait, néanmoins, une réserve qui décrétait que la disposition ne serait en vigueur que pendant trois ans. Elle deviendra nulle l'été prochain et à moins qu'une loi ne soit adoptée à la prochaine session, à Ottawa, cette modification deviendra non avenue par caducité et les taux de transport seront rétablis de plein droit sur le pied de 1917.

J'espère donc que le Gouvernement n'a pas le dessein de faire revivre cette loi spéciale qui fait table rase de l'arrangement concernant le passage du Nid-de-Corbeau, car les taux actuels paralysent le commerce dans l'Ouest canadien. Les taux de transport sont aujourd'hui de 50 à 70 pour 100 plus élevés qu'en 1917. Je cite de nouveau l'article en question :

Le tableau suivant établit une comparaison entre les taux de transport du grain expédié d'endroits importants de l'Ouest, en 1917, les taux du mois de septembre 1920, qui ont été les plus élevés et les taux tels qu'ils existent aujourd'hui, après avoir été réduits deux fois.

Comparaison des taux par 100 livres.			
	1917	sept. 1920	Aujourd'hui
Calgary.	24c.	40½c.	26c.
Winnipeg	10c.	19c.	17c.

J'espère que le Gouvernement est disposé à prendre des mesures plus énergiques que l'invitation adressée aux directeurs des chemins de fer de tenir des conférences entre elles pour décider quelles réductions devraient avoir lieu. Je représente une circonscription peuplée de défricheurs, circonscription de près de 100,000 carrés de superficie, et la population qui s'adonne à l'agriculture souffre extrêmement de la longue distance entre Edmonton et le pays qui s'étend au nord-ouest de cette ville et les ports où la marchandise doit être transportée. En se rendant à l'extrémité nord de la voie ferrée dans cette circonscription et en calculant les taux de transport entre cet endroit et Fort-William, on s'apercevrait, je crois, si l'on prenait le prix moyen pendant l'année de tous les grains que cette région produit qu'il ne reste rien, après défalcation du coût du battage et du transport. Les cultivateurs peuvent obtenir un léger profit sur les meilleures qualités de blé, mais ils ne retirent presque rien des autres. Je suis parti de Spirit-River le 10 de janvier et j'ai constaté que les cultiva-

[M. Kennedy.]

teurs y apportaient de 27 milles de distance du grain qu'ils vendaient 40 cents, après avoir payé 14 cents pour le battage. L'avoine ne valait alors presque rien.

Pourtant, la production ayant été ruinée depuis deux ans, il est bien difficile de comprendre l'attitude de quelques administrateurs de nos chemins de fer à l'égard des taux de transport.

Certains d'entre eux prétendent que la puissante compagnie du Pacifique-Canadien—qu'on nous donne comme la bienfaitrice du pays, mais envers laquelle, comme l'a fait entendre le représentant de Toronto-Nord (M. Church), le pays s'est montré si généreux—a toujours droit à 10 p. 100 et même un peu plus. Doit-on s'étonner que les cultivateurs de l'Ouest manifestent quelque amertume, quand on songe qu'en ces deux dernières années leurs terres ont subi une dépréciation de 65 p. 100; que la terre qui, il y a deux ans, valait \$3,000 ne vaut plus que \$800 aujourd'hui, et que la plupart des produits agricoles ne donnent plus aucun profit? Certaines gens nous reprochent de manquer de patriotisme parce que nous nous plaignons de cet état de choses. Il me semble pourtant que ce que nous accomplissons depuis deux ans dans l'Ouest en vue de faciliter le retour des conditions normales prouve que nous avons su nous rendre compte des besoins de la nation aussi bien qu'on l'a fait dans les diverses branches du commerce et de l'industrie.

Dans l'état présent des choses—et je ne l'exagère en aucune façon—il est impossible, pas n'est besoin de le dire, de poursuivre l'exploitation du sol de l'Ouest. L'an dernier, un grand nombre des cultivateurs des environs de Grande-Prairie et de la région de la rivière La-Paix' ont perdu de l'argent en expédiant de l'avoine à Fort-William. Si je me rapelle bien, l'honorable député de Marquette (M. Crerar) a dit hier que les frais de transport absorbent parfois, jusqu'à la moitié du prix du grain. Bien souvent, là-bas, après avoir voituré leur grain jusqu'au chemin de fer qui passe à vingt ou vingt-cinq milles de chez eux et l'avoire expédié à Fort-William pour y être vendu, des cultivateurs ont dû mettre la main à la poche pour solder une partie du transport. Le fait s'est produit dans le sud aussi bien que dans le nord de ma propre circonscription.

Depuis trop longtemps, ce me semble, on juge naturel de protéger certaines gens et de leur garantir des bénéfices, tandis que d'autres sont tenues de subir des pertes. Moins on tardera à reconnaître que chacun en notre pays doit avoir à peu près sa