

été le chiffre de la perte sur le transport du grain à destination de l'Est, car dans certaines régions du Canada on transporte du grain sur des distances deux fois plus longues à bien meilleur marché? J'ai sous la main des statistiques relatives au transport et qui ont été données ici-même l'autre jour. Des ports de la baie Géorgienne à Halifax, distance de 1,208 milles, les taux de transport n'étaient que de 15c., tandis que de Calgary à Vancouver, distance de 642 milles, ils étaient de 20c. Cela est hors de comparaison.

Pour revenir à ma question: si les 104 millions de boisseaux de grain à destination de l'Ouest ont été transportés à perte, quelle a donc été la perte sur le grain à destination de l'Est? Je doute fort, cependant, que tout ce grain ait été transporté à perte. Mais, même s'il en était ainsi, les habitants de la Colombie-Anglaise doivent-ils être les seuls à combler les pertes qui se peuvent produire dans une région quelconque du pays? Je dis qu'il ne devrait pas en être ainsi. Je crois, cependant, monsieur l'Orateur, que l'on n'a rien perdu sur le transport du grain à Vancouver, et, avant qu'un de nos collègues vienne affirmer qu'il y a eu perte, je puis dire tout de suite que les représentants des chemins de fer, de même que les ingénieurs en chef, au cours de leurs témoignages rendus sous serment devant la Commission des chemins de fer, ont bel et bien affirmé qu'aucun fonctionnaire du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien ne pouvait donner le chiffre exact du coût de transport d'une tonne de marchandises ou d'un wagon de grain.

L'an dernier, le ministre a dit que le Gouvernement ne devrait pas fixer de tarifs. Ce serait très bien s'il n'y avait pas de précédents à cet égard, mais il en existe beaucoup. Par exemple, on a établi un tarif plus favorable pour Churchill et certains disent que c'était dans le but d'encourager le commerce, mais en 1887 on fixa un tarif qui fut confirmé plus tard par le Parlement. S'il était de bonne politique de la part du Parlement de fixer un tarif pour les lignes de l'Est, il pourrait sûrement aussi bien en fixer un pour la Colombie-Anglaise. Je n'ai pas besoin de signaler dans quelle mesure une réduction de tarif encouragerait le commerce. Tout le monde sait que les chemins de fer actuellement ont besoin de plus de trafic-marchandises. Or le commerce a fléchi en Colombie-Anglaise; je ne sais combien d'éleveurs de volailles et de producteurs laitiers ont dû abandonner leur commerce, parce que le grain leur coûtait trop cher. Si le transport du grain vers l'Ouest coûtait moins cher, cela rendrait service à ces industries et aussi aux chemins de fer. Les cultivateurs qui vendent

[M. Reid.]

des volailles et des produits laitiers ont déjà assez de mal à se tirer d'affaire sans qu'on augmente leurs frais comme on le fait actuellement. Les gens de l'Ontario peuvent se procurer les produits nécessaires à l'alimentation de leurs bestiaux et de leurs volailles pour environ la moitié, ou un peu plus, du prix payé en Colombie-Anglaise. Si l'on veut faire de l'exportation et soutenir la concurrence, il faut réduire sensiblement le coût de production. Ce serait un encouragement pour le commerce et l'industrie de la Colombie-Anglaise, non seulement le commerce de volailles, de produits laitiers et de bestiaux, mais d'autres aussi. Pourquoi n'aurions-nous pas de minoteries sur le littoral du Pacifique? Pourquoi ne fabriquerait-on pas de macaroni et d'autres produits de farine sur la côte de l'Ouest comme dans le Centre et l'Est? Nous avons là-bas de magnifiques ports et l'Orient est un marché qui commence à s'ouvrir.

Il y a un autre point que je veux signaler; c'est celui-ci: les députés des Provinces maritimes nous ont parlé des injustices commises chez eux et les députés de Québec et d'ailleurs se plaignent aussi des tarifs de transport dans leurs régions, mais je les prie de bien vouloir noter ceci, car je tiens à leur appui: si l'on égalisait tous les tarifs-marchandises au Canada, s'ils étaient calculés tous sur la même base, distance et pentes égales, ceux de ces provinces seraient considérablement élevés. Ce serait à peu près le double du tarif de la ligne de Vancouver qui est longue de 642 milles et possède la meilleure pente de tout le Canada. Quand je dis la meilleure pente, ce n'est pas seulement mon avis que j'exprime; la chose a été déclarée depuis que le projet de loi relatif aux chemins de fer a été présenté au Sénat. Devrons-nous, nous de Colombie-Anglaise rester indéfiniment sous la domination du chemin de fer canadien du Pacifique, cette compagnie même qui nous empêche d'être traités comme les gens des provinces de l'Est? Si l'affaire était laissée au soin du réseau national qui a des rampes peu accentuées, elle serait vite réglée. Voilà pourquoi je crains la fusion, avec la domination du chemin de fer Pacifique-Canadien. Je plains la Colombie-Anglaise si nous n'obtenons pas de réduction avant que l'amalgamation projetée ne s'effectue.

L'hon. M. MANION: Quelle amalgamation projetée?

M. REID: Celle que proposent certains sénateurs.

Je ne veux pas refaire l'historique du tarif du Nid-de-Corbeau. La chose a été discutée bien des fois depuis que je fais partie de la Chambre. Je ne répéterai pas les détails qui