

Anglaise, et l'urgence d'y remédier m'oblige d'insister sur mon projet de loi. Je sais qu'on se récrie parfois contre le régionalisme mais c'est surtout dans les actes du Parlement concernant les provinces de l'Est que prévaut cette considération. Ces provinces en ont bénéficié bien plus que la Colombie-Anglaise. Je me demande parfois si dans l'esprit de la population des provinces de l'Est, celle de la Colombie-Anglaise ne se compose pas seulement d'Indiens à l'état sauvage et, bien entendu, de quelques Ecossais dans le même état.

L'an dernier, lorsqu'un projet de ce genre a été présenté à la Chambre, le ministre des Chemins de fer (M. Manion) a dit que les réseaux des Etats-Unis exigeaient un tarif plus élevé pour le transport du grain au littoral du Pacifique que celui des chemins de fer canadiens. Je voudrais faire observer au ministre que les chemins de fer des Etats-Unis n'ont et n'utilisent qu'une seule classification pour le grain, tandis que nos réseaux en ont deux pour le transport des provinces des Prairies à Vancouver et ont un tarif deux fois plus élevé pour le grain destiné à être consommé chez nous. C'est là une injustice qui devrait disparaître. Le ministre devrait se rappeler également que les chemins de fer des Etats-Unis transportent les produits agricoles de l'Est à New-York et autres endroits à meilleur marché que les nôtres. Je pourrais exposer bien des cas, mais je me contenterai de parler des œufs. Le taux de transport des œufs de Vancouver à Montréal est de \$2.50 les 100 livres, tandis que celui de Seattle à New-York, distance plus considérable, n'est que de \$2.25. Le cultivateur de l'Etat de Washington se trouve donc ainsi plus avantage que l'aviculteur de la Colombie-Anglaise.

Je pense bien que le ministre va s'opposer à ce projet de loi en invoquant le fait que nos chemins de fer se trouvent dans une situation lamentable et que nous devrions accepter cette réduction. Je vais poser une ou deux questions auxquelles je voudrais bien que le ministre réponde quand il prendra la parole. Tout d'abord, avons-nous droit, dans la Colombie-Anglaise, pour ce qui est des tarifs de transport sur des voies dont la pente est la même, à un traitement égal à celui que l'on accorde au reste du Canada? Je m'adresse aussi à tous les membres de la Chambre. Si le ministre croit que nous n'avons pas droit à un traitement égal, il peut nous exposer ses raisons. On a rappelé bien des fois un fait indiscutable et, je ne veux pas prendre le temps de la Chambre dans l'unique but de répéter ce qui a été dit, mais il en est de cela comme de bien des sermons: il faut sans cesse revenir à la charge pour réussir à pénétrer le cerveau de bien des membres de la Chambre. Et voici: la pente des Chemins de fer natio-

naux dans l'Alberta est certainement une des plus douces et des plus agréables de tout le Canada. Plusieurs personnes croient que, parce qu'il faut traverser une montagne, l'inclinaison doit être rapide. Il n'en est rien. C'est la rampe la plus douce de tout le Canada et, en passant, je puis dire que le coût en a été moins considérable que dans bien d'autres régions de l'Ouest et de l'Est. Je veux encore demander au ministre ceci: N'avons-nous pas droit, tenant compte de la distance en milles et de la pente, au même traitement, ou à un traitement aussi bon que celui dont jouissent les habitants du reste du Canada? Je soutiens que nous y avons droit et je laisse au ministre le soin de répondre à ma question.

La pente de la ligne qui va jusqu'à Vancouver, je l'ai dit tout à l'heure, est l'une des meilleures et des plus douces du Canada. En 1925 ou 1926, la Commission des chemins de fer du Canada a rendu une décision établissant que Vancouver devrait, pour les fins d'exportation, jouir du même tarif que celui du Nid-de-Corbeau. Tout étrange que cela soit, on n'a pas donné suite à cette décision parce que le tarif de transport de Calgary à Edmonton est de 20c. les 100 livres sur une distance établie de 642 milles. C'est la distance acceptée, parce qu'il y a 642 milles de Calgary à Vancouver et bien plus que cela à partir d'Edmonton. D'Edmonton ou Calgary à un endroit de l'Est, la distance est plus considérable, il y a plus de 1,200 milles, et le tarif de transport n'est que de quelque 26c. Ainsi la distance jusqu'à Fort-William est presque le double de celle qui sépare cet endroit de Vancouver, mais le transport ne coûte pas deux fois plus cher; à peine le tiers. Dans de telles circonstances, peut-on nous blâmer de n'être pas satisfaits d'une réduction de 10c. seulement du tarif de transport à l'intérieur, et cela sur le blé de provende seulement? Ce tarif, du reste, est encore de 11c. plus élevé que le tarif d'exportation, lequel est de 3 ou 4c. plus élevé que celui du grain expédié à destination de l'Est. Tout en étant, certes, heureux d'une réduction, nous ne la croyons pas suffisante.

Je voudrais appeler l'attention du ministre sur un autre point et, ici encore, il voudra peut-être me donner une réponse. L'an dernier, on a expédié plus de grain par voie de Vancouver que par presque tous les autres ports du Canada. La quantité exportée par voie de Vancouver, a été de plus de 104 millions de boisseaux et je voudrais demander ceci au ministre: Les chemins de fer ont-ils transporté tout cela à perte? S'il en est ainsi, que dire du grain à destination de l'Est? S'ils ont transporté à perte 104 millions de boisseaux de grain à destination de l'Ouest, quel a donc