

féliciter lui, député d'une circonscription urbaine, d'accorder tant de sollicitude aux besoins urgents des cultivateurs, notamment ceux de l'intérieur de la Colombie-Britannique.

Avant d'aller plus loin, monsieur le président, je tiens à dire combien j'ai été réconforté d'entendre le bon vieux député conservateur de Vegreville invoquer la thèse socialiste en faveur des taux du Pas du Nid-de-Corbeau et dénoncer l'attitude du Pacifique-Canadien, qui refuse d'admettre les immenses privilèges que lui ont accordés l'État canadien lorsqu'il s'agit d'abandonner des embranchements, de réduire les services-voyageurs et ainsi de suite. Sa prise de position, j'en suis sûr, tient à l'étroite collaboration qui existe depuis plusieurs mois entre lui et les députés à sa gauche.

• (9.00 p.m.)

Je m'intéresse beaucoup à cette question à cause d'une expérience personnelle. Il y a quelques années, nous nous intéressions vivement à l'aviculture qui dépend de provenances bon marché. En fait, nous étions les seuls, à ma connaissance, à avoir un coq itinérant au Canada. Il a accompli beaucoup d'exploits, mais je ne donnerai pas de détails maintenant.

Le lundi 17 octobre dernier, les délégués de la Fédération de l'agriculture de la Colombie-Britannique et de l'Association des fabricants de provenances de la Colombie-Britannique ont présenté au comité permanent des transports et communications des instances qui donneraient suite à la proposition même du député de Vancouver-Quadra. Ils ont traité longuement des divers articles des ordonnances de la Commission des transports de différentes dates, puis ils ont ajouté, à propos d'une ordonnance adoptée le 25 août 1927,

«...laquelle, fondée sur les dispositions de la loi sur les chemins de fer concernant les distinctions injustes, a établi que ces distinctions portaient préjudice aux ports du Pacifique en comparaison du tarif-marchandises applicable à toutes les céréales expédiées vers l'Est aux termes de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau.»

Le mémoire poursuit:

Puis, ils ont partiellement rectifié la situation, mais seulement en ce qui a trait aux grains destinés à l'exportation. La deuxième partie de l'Ordonnance générale n° 448 se lit comme suit:

«Les tarifs du grain et de la farine destinés à l'exportation depuis tout point sur les Prairies jusqu'à Vancouver et à Prince-Rupert seront sur la même base que les tarifs vers Fort-William, mais, en calculant ces tarifs, la distance de Calgary à Vancouver par la voie du Pacifique-Canadien sera censée être la même que d'Edmonton à Vancouver par la voie des chemins de fer Nationaux, savoir 766 milles.»

Puis, ils préconisent l'établissement pour le grain transporté depuis les Prairies jusqu'en Colombie-Britannique, des mêmes tarifs qui s'appliquent au grain destiné à l'exportation.

A la page 1849 du compte rendu des délibérations et des témoignages du comité permanent des transports et communications, M. Currie disait ceci. Je résume autant que possible pour ne pas prendre trop de temps dans la présentation de mon raisonnement:

Les changements demandés soulageraient le gouvernement du Canada à la fois du coût réel de la subvention...

C'est-à-dire l'aide au transport des marchandises...

...ainsi que des dépenses administratives découlant de l'application d'une politique d'assistance aux céréales de provenance, de la Colombie-Britannique. Ils permettraient également d'éliminer le problème que nous a causé autrefois un régime favorisant surtout l'Est du Canada où la concurrence des bateaux et des camions a maintenu la majoration des taux sur une base plus réaliste.

Il faut encore souligner deux points: d'abord, les chemins de fer acceptent, en principe, au lieu d'expédition, une partie des céréales utilisées en Colombie-Britannique comme céréales d'exportation à des taux correspondants. Elles quittent alors les élévateurs terminus de la côte Pacifique afin de répondre à la demande pour la consommation intérieure...

C'est-à-dire de la Colombie-Britannique.

...puis, les chemins de fer obtiennent une subvention correspondant à la différence entre les taux d'exportation et ceux de la consommation intérieure.

Le second point, c'est que même la totalité de toutes les céréales de provenance destinées à la consommation intérieure et expédiées vers une province ou à l'intérieur de celle-ci constitue un pourcentage si infime de la quantité totale exportée à partir de la Colombie-Britannique, que si l'on suivait notre recommandation et qu'on expédiait maintenant toutes les céréales au taux d'exportation, les recettes des trois lignes en cause s'en ressentiraient à peine.

En terminant cet exposé, nous répétons que l'article 50 du bill C-231 doit être modifié, afin que le tarif pour l'expédition de toutes les céréales, y compris les issues de mouture, transportées aux terminus de la tête des Lacs s'applique à toutes les céréales, notamment les issues de moutures acheminées vers l'Ouest jusqu'aux terminus du littoral du Pacifique.

Plus tard, on donna lecture au comité d'une lettre de M. Cunningham, secrétaire de la *B.C. Feed Manufacturers Association*:

M. Creelman: Je voudrais vous lire cette lettre de la *B.C. Feed Manufacturers Association* dont je suis président cette année. Cette lettre du secrétaire appuie le mémoire que nous avons présenté.

Il s'agit du mémoire de la *British Columbia Federation of Agriculture*. M. Creelman continue en ces termes:

Elle est ainsi conçue:

«Monsieur,

L'Association m'a chargé de vous faire savoir que nous appuyons le mémoire présenté par la *British Columbia Federation of Agriculture*. Nos membres répondent à presque tous les besoins en matière de grains de provenance des éleveurs de bestiaux et des aviculteurs de la Colombie-Britannique. Il nous incombe donc de tenter par tous les moyens possibles d'uniformiser et de stabiliser le coût des