

vince de la Colombie-Anglaise pour le transport venant de l'Est, les mêmes qui ont été en vigueur depuis 1897 et qui ont été appliqués de nouveau, avec quelques changements, en 1925.

Dans le projet de loi que je présente maintenant, les articles 1 et 2 sont rayés et l'article 3 du bill de l'an dernier est compris dans l'article premier, qui est le seul du bill dont la Chambre est saisie actuellement. Il a été modifié quelque peu pour la raison que lorsque j'ai proposé le projet de loi l'an dernier le ministre des Chemins de fer (M. Manion) et quelques autres membres se sont objectés en disant que, si le bill était adopté par la Chambre sous cette forme, il y avait une disposition rétroactive qui aurait pour effet peut-être de forcer les Chemins de fer à faire des paiements de tarif en remontant jusqu'à l'année 1925. Le projet de loi actuel obvie à cette objection et demande que touchant tout le grain et les produits du grain transportés vers l'Ouest à partir de Fort-William et de tous les points de l'Est vers la Colombie-Anglaise en particulier les tarifs soient les mêmes que pour le transport de l'Est à Fort-William, les provinces de l'Est ayant joui de ces tarifs depuis 1897, lesquels ont été remis en vigueur plus tard avec quelques changements en 1925.

J'ai attendu quelque peu avant de présenter mon projet de loi. Le ministre des Chemins de fer nous ayant appris qu'il était en pourparlers avec les quatre provinces relativement à la modification du prix de transport à l'intérieur, j'ai cru devoir attendre de connaître la modification avant de procéder. Maintenant, je me propose de commenter celle-ci et de dire pourquoi j'ai décidé d'insister sur mon bill et de demander au Gouvernement d'accorder à la Colombie-Anglaise les mêmes avantages qu'aux provinces de l'Est.

Tout ce que je sais, quant à moi, c'est que le prix du fret ne sera modifié que pour les grains de provende. On n'a rien dit au sujet des issues de mouture ou autres dérivés du grain, sauf l'issue n° 6. Et cela, je l'apprends par une déclaration du premier ministre de la Colombie-Anglaise, laquelle affirme que le transport du grain à destination intérieure, des Prairies à la Colombie-Anglaise, sera réduit de 41 c. $\frac{1}{2}$ à 31 c. et que cette réduction de 11c. $\frac{1}{2}$ par cent livres s'appliquera à Vancouver. Victoria jouira du taux assuré à Vancouver, plus 3 c., et ailleurs le prix variera légèrement. Le prix net, de Calgary et Edmonton à Vancouver, sera de 30 c. au lieu de 41 c. $\frac{1}{2}$ de Medicine-Hat. Ici il y a un ennui à signaler. Il faudra que le consignataire présente à la compagnie de chemin de fer un certificat du sous-ministre de l'Agriculture attestant que le grain est bien destiné à l'usage de la ferme.

[M. Reid.]

Bien que nous apprécions certes toute diminution du prix de transport du blé de provende, nous ne croyons pas moins celle-ci insuffisante, que c'est tout au plus un commencement. Elle ne porte que sur le blé de provende n° 6. Et le n° 5 ou le n° 4? Ces deux qualités sont classées blé gourd, et, parfois, utilisées dans l'élevage de la volaille. Et le son, gros et petit, la farine grossière et autres produits? Bon nombre d'honorables députés, dont quelques-uns appartiennent au barreau, savent que l'aviculteur ou le laitier cultivateur ne saurait se passer de son, gros et petit, de recoupes et de grain de provende, autant de produits dérivés de la farine.

Le bill dont la Chambre est saisie demande que le tarif du Nid-de-Corbeau s'applique. Ces tarifs ne s'arrêtent pas à la farine et au blé seulement, ils s'étendent à une liste assez longue d'autres produits. L'objet de ce bill est d'assurer à la Colombie-Anglaise le transport à meilleur marché non seulement du blé de provende, du son et du petit son et autres dérivés semblables, mais aussi du gruau d'avoine, de la farine d'avoine, de l'orge mondé, de la farine de blé et de l'orge perlé. Les aviculteurs, les laitiers cultivateurs et les éleveurs ont tous besoin de ces produits.

Je serais bien étonné que la proposition du ministre des Chemins de fer satisfît la population de la Colombie-Anglaise, et même le premier ministre de cette province. Naturellement, nous apprécions tous une diminution des prix de transport du blé de provende, mais je suis loin d'être sûr que cette diminution de 50 p. 100 du prix de transport d'exportation, sur cette catégorie seulement, contente la population de la Colombie-Anglaise, surtout celle qui se livre à l'élevage de la volaille et du bétail et à la production des laitages. S'il est juste de faire une diminution, pourquoi pas celle que nous demandons, savoir: le même taux que pour l'exportation. Acheminé vers l'Est, le grain expédié d'Edmonton ou Calgary acquitte le même taux, tandis que, acheminé vers l'Ouest, il devient grain d'exportation ou grain de consommation intérieure; et il peut arriver que le même train transporte du grain d'exportation et du grain de consommation intérieure assujettis respectivement à des taux différents. On me disait l'autre jour que dans la province d'Ontario le son et le petit son se vendaient \$14 la tonne approximativement, alors que dans la Colombie-Anglaise on le paye \$28, deux fois plus cher, bien que la Colombie-Anglaise soit beaucoup plus près des champs de blé que la province d'Ontario.

Je le répète, nous apprécions toute diminution, mais l'inégalité de ces taux, injuste et préjudiciable à la population de la Colombie-