

gon de Calgary ou de Medicine-Hat, devrait d'abord écrire ou sous-ministre de l'Agriculture, à Victoria, subir les délais de l'administration, obtenir un certificat, puis l'envoyer à la petite gare de la Saskatchewan et faire expédier son grain. Voyez ce que cela cause de délais et d'ennuis et demandez-vous à quoi cela sert, pour qui que ce soit, une fois accompli? J'ai entre les mains un fac-similé du certificat et il y est stipulé clairement qu'on doit y dire que la marchandise est expédiée par Untel ou Untel, on y indique qu'il doit être rempli et produit à l'agent de la gare d'origine avant qu'on puisse appliquer le tarif spécial. En passant, le certificat stipule aussi, —et je dois féliciter M. Beatty sur ce point. J'ai une ou deux actions de sa compagnie et j'y ai plus de confiance maintenant que je sais qui est à la tête de cette compagnie,—que :

On n'accorde aucun privilège de mouture en transit, de faculté d'arrêt ou de rassemblement.

C'est permis pour toutes les autres catégories de grains, farines et marchandises venant des Prairies. Ces facultés d'arrêt sont dans l'usage; j'en ai profité souvent. Bien des petits marchands ne peuvent acheter toute une charge de wagon des Prairies en une seule consignation, car leurs besoins ne le justifient pas et ils achètent donc des wagons dont le contenu est rassemblé et mélangé à Vancouver. Dans ce cas, je doute que le tarif soit en quoi que ce soit avantageux.

Je trouve dans cette entente un autre point douteux et qui peut s'interpréter de diverses manières. Je doute que cela serve à quoi que ce soit, sauf si l'importateur est celui qui utilise le grain pour nourrir ses animaux. Le certificat doit déclarer que ce grain doit servir à nourrir du bétail. Je ne sais pas si cela pourrait s'appliquer dans le cas d'une compagnie de beurrerie ou d'un marchand achetant pour revendre. Je crois qu'on pourrait limiter l'application de ce tarif aux éleveurs de volailles et seulement à ceux qui élèvent assez de volailles pour acheter une charge de wagon d'un seul coup. Il n'y a pas, en Colombie-Anglaise, que je sache, un seul individu en mesure de faire cela ou consentant à le faire.

Ce ne sont que certaines des difficultés que j'entrevois. Le ministre des Chemins de fer nous a fait cadeau de ce bébé et nous sommes censés le faire sauter sur nos genoux et avoir l'air heureux. Mais, plus je regarde l'enfant, moins je l'aime. J'ai des doutes au sujet de ses parents et, chaque fois que je le regarde, je vois qu'il est remuant, agité, il se trémousse, il frétille et, avant d'en avoir fini avec lui, nous nous apercevrons probablement qu'il frétille comme une anguille—une anguille sous roche. Etant donné toutes ces choses, susceptibles d'être vérifiées et contrôlées, étant

donné le fait que nous avons perdu notre appel et qu'il nous faudra deux ou trois ans pour y revenir; en vue de la déclaration définitive du premier ministre disant que ces questions ne sont pas de la compétence du Gouvernement et que, si jamais elles se présentaient devant le Cabinet, elles seraient renvoyées à la Commission des chemins de fer; étant donné le rapport Duncan, qui dit que le principe énoncé dans ce bill est nécessaire—étant donné tout cela il ne sera que juste d'adopter le projet de loi.

Par ce bill la Commission des chemins de fer n'est pas obligée de mal agir ou autorisée à le faire; les commissaires ont seulement le pouvoir de faire ce qui a été reconnu comme nécessaire par l'un d'entre eux. Il leur accorde le pouvoir d'accomplir ce que le rapport Duncan, si prôné et tant vanté, a déclaré juste et essentiel. C'est tout ce que contient le bill. S'il est adopté, personne ne sera lésé ou trompé; les commissaires des chemins de fer sont des hommes dont la réputation ne se perd pas et ils achètent donc des wagons dont le intérêt des chemins de fer, comme elle l'a fait par le passé. Personne ne sera lésé par l'adoption de ce bill.

Je voudrais que le Gouvernement revienne sur sa décision, afin que le bill puisse au moins arriver au comité. S'il y a quelque chose de défectueux dans les détails, on pourra y apporter correction en comité. Je suis convaincu que le principe en est bon. Nous avons besoin de cette loi que la Colombie-Anglaise attend depuis plusieurs années. Nous avons trouvé ce qu'il faut et nous ne serons satisfaits que le jour où nous aurons justice.

M. W. J. LOUCKS (Rosetown): Monsieur l'Orateur, je me rappelle que, le 7 mars 1932, il y a eu, au sujet des prix de transport pour le grain et ses sous-produits destinés à la consommation domestique, une discussion à laquelle j'ai pris part. Je crois avoir dit ce jour-là que je désirais que le projet de loi en discussion allât plus loin et qu'il comprît l'essence et certains autres produits. J'ai surtout parlé des denrées arrivant de l'Alberta dans notre province, et j'ai cité les tarifs de transport pour Delisle. Je ne veux rien reprocher à l'honorable préopinant, mais il me semble qu'il a critiqué les concessions déjà accordées. Ces concessions ont probablement été obtenues sur les instances de députés de la droite et de l'honorable député de New-Westminster (M. Reid), qui a pris une part très active au débat. J'ai appuyé à cette époque l'honorable député, et j'ai déclaré que je n'étais pas satisfait du projet de loi parce qu'il n'aidait que la Colombie-Anglaise. Il ne nous revenait rien. A la suite des explications données par l'hono-