

ministre nous a dit, l'autre jour, que l'accord n'est entré en vigueur que le 10 mars, de sorte qu'il y avait amplement de temps pour rectifier les choses et inclure les issues de mouture en même temps que le blé, car, je le répète, on a modifié l'accord le 15 février.

J'ai dit que cette décision n'était pas excusable, mais c'est aller trop loin. J'aurais dû dire: non justifiable. Il y avait en effet une excuse qui a été invoquée par le ministre des Chemins de fer et par l'honorable député de Fraser-Valley (M. Barber). Ils ont dit, à bon droit, je suppose, quoique nous n'ayons pas la correspondance, que le gouvernement de Colombie-Anglaise avait accepté ce marché, qu'il l'avait sanctionné, le jugeant satisfaisant. Mais je leur demanderai si la province même a approuvé la sanction de son gouvernement. Je ne le pense pas. Le gouvernement de la province a-t-il consulté quelqu'un? Le dossier ne le dit pas. A-t-il consulté les marchands de produits laitiers et de volaille? Le dossier n'en fait pas mention. Il y aura bientôt des élections en Colombie-Anglaise et le gouvernement aura à rendre compte de bien des choses. Il y en a sur le nombre dont il n'est pas responsable, mais il aura de la peine à expliquer pourquoi il a consenti à un pareil accord léonin.

Mais ce n'est pas la seule erreur qu'ait faite le gouvernement de Colombie-Anglaise. Comme je l'ai dit déjà, M. Beatty est un homme très rusé. Apparemment, il cherchait à profiter autant que possible de l'innocence du ministre des Chemins de fer. Il s'arrangea d'abord,—la preuve est ici; j'ai les lettres,—pour que l'accord ne s'applique qu'au blé de sixième ordre et des qualités inférieures; la même chose pour l'orge. J'ai fait moi-même le commerce de pâture pendant dix-sept ans et j'ai rarement employé du blé de sixième qualité comme pâture pour la volaille. On prend presque invariablement la quatrième ou cinquième qualité. Je n'achetais que très peu de blé de sixième qualité. Donc, on allait conclure ce brillant accord qui ne s'appliquait qu'au blé de sixième qualité et des qualités inférieures et qui n'aurait pas valu une chiquenaude. Et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, nous dit-on, l'avait approuvé. Mais, Dieu merci, il y eut quelqu'un qui fit preuve de plus d'intelligence. L'honorable M. Hoadley, ministre dans le cabinet de l'Alberta, s'est interposé, en disant: Non, c'est ridicule de mettre la sixième qualité; c'est la quatrième qu'il faut dire, et c'est ce qu'on fit. Malheureusement, l'honorable M. Hoadley, représentant en grande partie des cultivateurs, n'a pas pris la peine de s'occuper des issues de mouture, sans quoi je suppose qu'on aurait eu également satisfaction à cet égard, mais on ne l'a pas eue.

[M. Neill.]

Puis M. Beatty gagna un autre point,—il en prit douze sur treize,—en faisant en sorte que l'accord ne soit en vigueur que pendant un an et qu'on revienne ensuite à l'ancien tarif. Certes le ministre prit des dispositions, et je l'en remercie, pour que l'on puisse, au bout d'un an, recommencer toute l'affaire, s'adresser de nouveau à la Commission des chemins de fer et au Gouvernement. Mais le tarif ne devait durer que pendant un an, à la suite de quoi l'on pourrait refaire tout le chemin parcouru.

M. Beatty gagna un autre point à peu près semblable. Il s'arrangea pour que le tarif ne tombe pas sous l'autorité de la Commission des chemins de fer et qu'il ne soit pas autorisé par elle comme tous les autres tarifs doivent l'être. Non, ce tarif fut mis à part, ne dépendant que du bon vouloir de la compagnie et de l'accord conclu à l'amiable. Si l'on avait dit que le tarif devait être autorisé par la commission, alors au bout d'un an les compagnies de chemins de fer auraient dû donner des motifs pour le changer, tandis que maintenant elles n'en donnent pas. Le tarif expire automatiquement et c'est à nous de tout recommencer. Je dirais presque que M. Beatty a gagné là un point et la moitié d'un autre. Cette condition est sans appel. Si nous voyons que le tarif n'est pas appliqué ou qu'on le modifie au gré des compagnies, nous ne pouvons pas nous adresser à la Commission des chemins de fer ni au Gouvernement.

Enfin, l'on s'arrangea pour que tout ne vaille rien en l'absence d'un certificat. Imaginez-vous la situation. Voici comment cela se lit:

Les agents n'appliqueront pas ces tarifs, à moins qu'un certificat en duplicata, signé par le sous-ministre de l'Agriculture de la Colombie-Anglaise, ne lui soit remis par le consignataire.

Souvenez-vous qu'avant de pouvoir appliquer ce tarif l'agent de la gare de la Saskatchewan doit recevoir un certificat signé par le sous-ministre de l'Agriculture de la Colombie-Anglaise, certifiant que le blé ou le grain ne doit servir qu'au nourrissage du bétail ou des volailles, ou des deux. Ce certificat doit être produit en gare, dans la Saskatchewan. C'est là que le tarif peut s'appliquer; au point de départ. En tout cas, c'est un règlement absurde. Qu'allez-vous faire du blé n° 5 ou n° 6? Nourrir une auto Ford, nourrir des gens, ou nourrir des animaux? Le certificat n'est pas nécessaire et il retarde le commerce. Du temps où j'étais dans les affaires,—je n'y suis plus, à présent,—j'achetais rarement une charge de wagon de grain par correspondance. Je le commandais toujours par téléphone de longue distance ou par le télégraphe. Mais, à présent, celui qui télégraphierait à l'agent de Vancouver de lui expédier une charge de wa-