

métaphore suggérée par ce qui se passe aux pistes de course, je dirais que le cheval de M. Beatty est arrivé bon premier et que celui de la Colombie-Anglaise ne se trouvait même pas à la portée de la vue quand on connut l'issue de la course.

Je veux maintenant examiner quelque peu ce qu'a retiré M. Beatty de ce marché. Je pourrais d'abord chercher à établir quel a été le sort de la Colombie-Anglaise, mais les avantages que cette province a obtenus pourraient être inscrits au dos d'un timbre de poste et il y resterait suffisamment d'espace pour y indiquer un plan de remaniement arbitraire de la carte électorale. Il est plus important de nous arrêter à ceux que M. Beatty en a retirés. Il obtint tout d'abord le renvoi de l'appel. Ce fut une bien grande erreur de la part du Gouvernement et une grave injustice pour la Colombie-Anglaise. M. Beatty demanda et exigea que l'appel fut renvoyé,—ce qui lui fut accordé,—et non maintenu à titre de moyen de protection pour l'avenir, non pas même de moyen de faire appliquer les dispositions de l'accord qui n'était qu'une entente verbale et non une loi rigoureuse. L'appel aurait dû être maintenu comme instrument garantissant l'application des conditions de l'entente, mais le ministre consentit à ce qu'il fut renvoyé et je crois qu'il commit une erreur fatale. Je dois reconnaître qu'il a fait quelque chose de bon, cependant. De fait, M. Beatty, qui est un homme intelligent et capable, voulait obtenir tout ce qu'il demandait et même davantage. Il voulut que cet arrangement soit tenu pour définitif et mette fin à toutes les demandes de la Colombie-Anglaise, mais le ministre, disons-le à sa louange, ne s'en laissa pas imposer et affirma que l'affaire devait rester ouverte. La Colombie-Anglaise pourra la remettre sur le tapis, mais nous pouvons facilement mesurer toute l'importance du temps perdu et des dépenses qu'il lui faudra faire. Il lui faudra consacrer des années,—et je n'ai ici recours à aucune figure de style,—et dépenser de fortes sommes d'argent pour porter de nouveau sa cause devant la Commission des chemins de fer, et ensuite attendre encore un an ou deux avant d'obtenir une décision définitive.

Voici le deuxième avantage obtenu par M. Beatty: on a dit qu'il avait fait des concessions égales aux nôtres, qu'il avait renoncé à la moitié de la différence. A cela je réponds non, et encore non, et toujours non; des milliers de fois. Il n'en a rien fait. Il s'est montré aussi généreux que nous pour ce qui est du grain seulement. Nos demandes avaient trait à deux classes de produits: le grain entier et le grain moulu qui sert de pâture aux animaux. Ce grain moulu est du son, du petit

son et de la farine grossière et constitue de beaucoup la plus forte proportion du trafic. Je m'explique. Une poule mange du blé, du son, petit ou gros, et, dans une certaine mesure, de la farine grossière. Une vache ne mange pas de blé; elle mange du son, petit et gros; il en est de même du pourceau qui mange lui aussi du petit son et de la farine grossière, mais non du blé. En conséquence, la quantité de gros et de petit son, et de farine grossière, c'est-à-dire d'issues de mouture servant de pâture aux animaux, transportée par les chemins de fer sera relativement à la quantité de blé un peu dans le même rapport que la grosseur de la poule l'est à celle de la vache. La comparaison n'est peut-être pas exacte, mais la quantité d'issues de mouture est bien plus considérable que celle du grain entier.

Je constate qu'on y a ajouté le mot "criblures". Nous avons donc lieu de lever les mains au ciel et de nous réjouir de pouvoir expédier les "criblures" des provinces des Prairies à un taux réduit. Tous les habitants de la Colombie-Anglaise savent que nous n'en importons pas du tout des provinces de l'Ouest. Nous pouvons obtenir les criblures à un prix bien bas aux éleveurs mêmes de New-Westminster et de Vancouver. Cela n'est que pour que ça paraisse bien.

On a eu raison de réduire la différence de moitié. Je crois qu'on aurait dû la faire disparaître complètement. Pourquoi ne serait-il pas juste d'en faire autant pour le transport des issues de mouture? On ne peut répondre à cette question. Le ministre des Chemins de fer avoue son ignorance et dit qu'il ne croyait pas l'affaire aussi importante que cela. Je regrette qu'il ne soit pas à sa place, mais il ne s'en tirera pas de cette manière. J'ai ici une lettre indiquant qu'une grosse compagnie qui fait le commerce de denrées pour la nourriture des animaux en Colombie-Anglaise lui a télégraphié le 24 février pour lui demander instamment d'inclure les issues de mouture dans l'accord. Il a répondu qu'il était trop tard, que la chose avait été faite par arrêté du conseil avant la réception du télégramme. C'est une erreur. L'arrêté du conseil fut adopté, comme il le dit, le 25 février, mais ce n'était pas du tout l'arrêté qui concluait le marché. Il a pu résulter du marché, mais l'opération même n'est pas formulée dans l'arrêté. Elle est signalée dans une lettre signée par les chefs des deux compagnies de chemins de fer et adressée au ministre. En tout cas j'ai devant moi la copie d'une lettre que j'ai adressée au ministre des Chemins de fer le 2 février, demandant d'inclure les issues de mouture et l'arrêté du conseil n'a été adopté que le 25 février. L'accord subit une autre modification le 15 février, treize jours après l'envoi de ma lettre. Le