

Lorsqu'il n'y a pas de wagons il n'y en a pas, et il est bien difficile d'en séparer un en deux. Mais somme toute je crois plus juste de dire que les représentants des chemins de fer et de la Commission ont fait de leur mieux pour répartir les wagons aussi équitablement que possible. Je suis sûr que s'il y avait, à un endroit donné, un cas réel de répartition injuste et si le cas était signalé au régisseur celui-ci certes ne négligerait rien pour remédier à la situation. Dans ma région et, dans d'autres aussi, je crois, on fait parvenir au siège social de la Commission canadienne du blé, au début de chaque année-récolte, le chiffre total des emblavures éventuelles dont s'occupe chaque société d'éleveur. Les chemins de fer se fondent sur ces renseignements pour essayer de répartir les fourgons d'après les emblavures. Voilà sur quoi on se fonde pour essayer de résoudre le problème.

Nous faisons mieux, je pense, de laisser une certaine latitude aux chemins de fer. Et même si tel n'est pas son rôle exact, le régisseur, je le répète, examinerait toute anomalie qu'on lui signalerait. Je crains cependant que le bill ne tende à aggraver la situation, parce qu'il ne prévoit pas la latitude que nous avons aujourd'hui. Pour ces raisons, je ne puis pas l'appuyer.

M. Robert Fair (Battle-River-Camrose): Monsieur l'Orateur, avant de formuler mes commentaires, je donnerai lecture de l'amendement, tel qu'il figure au projet de loi. Voici:

"72a. Tout producteur, défini à l'article 15 de la Loi sur la Commission canadienne du blé, chapitre 44 des Statuts révisés du Canada (1952), peut, avant le premier jour d'octobre de chaque année, inscrire dans le livre de réquisition de wagons la superficie aux diverses compagnies d'éleveurs, à son point de mise en vente.

"72b. Si, à quelque époque, aucune demande de wagon insatisfaite ne figure au livre de réquisition de wagons, à un point de mise en vente, le préposé de chemin de fer doit alors répartir les wagons de chemin de fer entre les compagnies d'éleveurs selon la proportion afférente à l'attribution de la superficie aux diverses compagnies d'éleveurs."

Afin de m'éviter de parler pendant trente à quarante minutes pour exprimer ce que je puis dire en trois ou quatre, je donnerai lecture de la note explicative, car elle exprime le point de vue que les députés créditistes désirent appuyer. Je parle de la sorte parce que depuis que nous avons pris place à la Chambre des communes, il y a de cela dix-huit ans, nous avons adopté pour principe de n'appuyer que de saines mesures législatives, quel qu'en soit le parrain. La présente mesure est excellente à notre avis et nous entendons l'appuyer.

[M. Jutras.]

La note explicative se lit comme il suit:

Ce bill a pour but d'établir, dans une nouvelle partie du livre de réquisition de wagons, une règle tendant à la juste répartition de wagons entre les compagnies d'éleveurs, à un point de mise en vente où le livre susmentionné, dans sa composition actuelle, n'est pas en vigueur. En attribuant la superficie ensemencée aux diverses compagnies d'éleveurs, à l'endroit du placement sur le marché, les producteurs mêmes détermineront la distribution des wagons au lieu en question.

L'expérience que j'ai acquise pendant les trente-trois années que j'ai activement consacrées à l'agriculture, et notamment durant la mise sur pied du syndicat du blé de l'Alberta, me porte à dire que le régime actuel prive les cultivateurs du droit de bénéficier des entreprises qu'ils ont créées par leurs contributions financières durant les premières années qui ont suivi la création de tels syndicats.

La mesure n'a rien qui me semble extraordinaire. Je reconnais, bien entendu, que les temps exceptionnels que nous traversons pourraient donner lieu à de légères difficultés. En temps normal cependant,—c'est pour une telle période que le bill a été conçu,—les cultivateurs devraient avoir le droit de mettre à profit les installations qu'ils ont établies au lieu d'être obligés de s'adresser ailleurs.

Puisque nous en sommes sur ce sujet, je me permets de rappeler que ce sont les abus dont les exploitants d'éleveurs se sont rendus coupables dans l'application de la loi des grains du Canada, à l'époque où nous avons débuté dans l'Ouest, qui ont porté les cultivateurs à former des syndicats en vue de l'aménagement d'éleveurs. Je suis heureux de voir que la plupart de ces abus ont été supprimés à la suite de la saine influence des syndicats coopératifs du blé.

On nous a dit que la pénurie de wagons n'existe que depuis peu. Je me souviens avoir transporté des céréales aux éleveurs il y a près de quarante ans, mais à cette époque-là notre récolte de blé n'était pas aussi considérable qu'aujourd'hui. Je me souviens que bon nombre de mes voisins transportaient leurs céréales sur une distance de 30 milles en se servant de charrettes à quatre chevaux. Une fois arrivés à l'éleveur, nous constations parfois qu'il était déjà rempli de céréales.

Parfois au cours de la nuit on apercevait un wagon qui arrivait. Bon nombre d'entre nous se levaient avant le jour, afin de se mettre en ligne à l'éleveur pour y livrer leur blé dans la matinée. A cette époque, les compagnies d'éleveurs avaient un petit stratagème. Peu importe la qualité des céréales qui leur étaient livrées, elles disaient qu'il n'y avait de l'espace que pour des céréales de la catégorie 3 ou de la catégorie 4.