

le producteur à livrer ses céréales à l'éleveur de son choix?

Dans la mesure où cette autorisation lui a été donnée on constate qu'il y a eu baisse progressive des affaires des compagnies d'éleveurs. Certaines d'entre elles ont été durement frappées et il en est qui doivent lutter pour survivre à la concurrence du mouvement populaire coopératif, né pour assurer certains droits au cultivateur, pour mettre au point la coopération en vue de combattre le régime de la concurrence qui avait donné lieu au monopole de la manutention des céréales et qui, pendant des années, avait fait monter et baisser à sa guise les cours à Winnipeg. Lorsque le cultivateur devait vendre à l'automne, les cours étaient bas; mais lorsque les spéculateurs devaient à leur tour vendre sur les marchés du monde, ils réalisaient d'énormes bénéfices. C'est ainsi que profitant du travail des cultivateurs ils ont pu créer bien des millionnaires à Winnipeg, à la bourse des céréales.

Naturellement la bourse et les sociétés se sont organisées pour concurrencer les cultivateurs. Leur lutte contre les syndicats a été continue, énergique et obstinée. Jamais elles n'y ont renoncé. Elles espèrent toujours, en leur for intérieur, qu'un jour elles pourront abattre le mouvement coopératif du peuple qui groupe, je pense une très forte proportion des producteurs de l'Ouest. C'est à ce point-ci que le contrôleur des transports entre en scène et prend la vedette.

Il est bien déplorable, semble-t-il à nombre de producteurs des Prairies, que l'homme désigné comme contrôleur des transports et qui a la maîtrise de la répartition des wagons à marchandises soit celui qui fut à un moment donné président de la bourse des céréales de Winnipeg et, pendant plusieurs années, président de l'une des plus grandes sociétés dans le commerce des céréales. Il va de soi que le producteur des coopératives ne peut s'empêcher de penser qu'un tel homme peut avoir des intérêts personnels dans la répartition des wagons à marchandises et dans un commerce qui influe sur le fonctionnement des syndicats du blé et de leurs coopératives.

Je signale ces antécédents au ministre afin qu'il comprenne pourquoi il y a tant de méfiance à l'égard du contrôleur des transports et pourquoi les cultivateurs le tiennent responsable de l'insuffisance de wagons à marchandises lorsqu'on leur dit qu'il n'y en a pas assez dans leur région pour transporter les céréales à l'automne, alors que leurs greniers en sont remplis à craquer.

A certains moments, les cultivateurs auraient dû pouvoir livrer leurs céréales et ils ont été très étonnés d'apprendre que d'autres industries utilisaient des milliers de wagons à marchandises.

[M. Castleden.]

L'hiver dernier a été très rigoureux dans l'Ouest, comme dans d'autres parties du Canada, d'ailleurs. Plus tard, quand on disposait d'une faible quantité de wagons couverts, les cultivateurs ont eu de la difficulté à se rendre dans les villes pour y livrer leurs céréales. De fait, dans de nombreux cas, les compagnies de chemin de fer ont elles-mêmes eu beaucoup de difficulté à amener les wagons couverts jusqu'aux voies de garage. Comme l'a dit le préopinant, la situation était particulièrement difficile sur les lignes d'embranchement.

La clef de l'énigme, c'est que, selon les cultivateurs, leur propre organisation est injustement traitée dans la répartition des wagons couverts et que, dans leur constante recherche des responsables, on se moque d'eux.

Peut-être la question ne relève-t-elle pas du ministre des Transports, et je comprends qu'elle puisse lui susciter des difficultés, mais je puis lui dire que le régime qui est fait aux cultivateurs laisse beaucoup à désirer à l'heure actuelle.

La Commission du blé est le seul agent de l'État pour la vente des céréales. Quand elle reçoit des ordres de vente de céréales d'un point quelconque, elle transmet les ordres d'expédition aux sociétés de céréales, aux syndicats du blé ou aux éleveurs des compagnies de chemin de fer, comme la *Federal Grain Company*, la *Pacific Grain Company*, les *United Grain Growers*, pour ne mentionner que ces entreprises. Elles transmettent les commandes au bureau principal de la société d'éleveur, qui doit ensuite désigner les divers endroits des provinces où l'on donnera à cette société d'éleveurs une commande d'expédition en vue de la livraison de ses céréales. Mais la livraison ne peut se faire, à moins que des wagons ne soient expédiés à ces endroits. Selon nous, c'est là que devrait entrer en scène le contrôleur des transports, où il devrait ordonner aux chemins de fer de mettre des wagons couverts à la disposition de certains éleveurs à des endroits désignés, au moins d'après les commandes d'expéditions que la Commission du blé a transmises aux diverses sociétés qui s'occupent du commerce des céréales dans les Prairies.

Même si les commandes d'expéditions arrivent aux sociétés d'éleveurs et aux endroits de livraison, on s'aperçoit qu'il n'y a pas de wagons. A qui incombe la répartition des wagons?

Au comité de l'agriculture, nous avons posé des questions au contrôleur des transports. Il nous a dit n'avoir rien à voir aux chemins de fer, qu'il est trop occupé pour s'ingérer dans la direction des chemins de fer et qu'il ne saurait consacrer son temps à cela.