

ses déplacements de Terre-Neuve à Vancouver, il en lança une par la fenêtre de son avion à Winnipeg.

Le gouvernement tout entier sait pourquoi ces crédits sont présentés au comité aujourd'hui. La crise des céréales dans l'Ouest du Canada et sa solution concernent non seulement le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce, mais le ministre d'État qui est censé diriger la Commission du blé. En passant, je me demande ce qui est arrivé à certains autres libéraux des Prairies—les députés d'Assiniboia et de Provencher. Je n'ai pas à m'excuser auprès du député de Fraser Valley-Est et de quelques autres de parler de blé en ce moment.

D'abord, je signale que le gouvernement a reçu des avertissements répétés à propos de la situation depuis la mi-septembre. Même en supposant que le 15 ou le 20 septembre ces avertissements pouvaient paraître prématurés, ou les craintes exagérées, les événements survenus depuis les ont pleinement justifiés. Des instances réitérées à ce sujet ont été présentées au ministre par les organisations agricoles, les gens qui s'intéressent à l'industrie des céréales et les députés des partis de l'opposition à la Chambre des communes. Il n'y a pas de doute que des députés de l'arrière-ban, parmi nos vis-à-vis, y sont également allés de leurs avertissements en demandant que l'on prenne des mesures. Or, on nous a assuré à maintes reprises qu'on avait la situation bien en main.

Trois éléments de la situation actuelle sont dignes d'attention, selon moi: les wagons couverts, les séchoirs à grain et les points terminus. La collaboration des chemins de fer ne faisait aucun doute, disait-on. Monsieur le président, l'approvisionnement en matériel roulant pour le transport du grain humide et du grain gourd se fait encore actuellement au petit bonheur. Non seulement le nombre des wagons fournis est-il insuffisant, mais ceux qui le sont sont assignés de façon inéquitable; les chemins de fer ne collaborent que dans la mesure où cette collaboration concorde avec leurs priorités et leurs exigences. Dans une requête soumise il y a quelques jours au ministre du Commerce, on demandait que le gouvernement désigne un contrôleur du transport, avec pleine et entière autorité pour juger de la situation et des exigences à chacun des endroits d'expédition des trois provinces des Prairies et du Nord-Est de la Colombie-Britannique, en vue de coordonner le travail des compagnies de céréales et des points terminus touchant la réception, le séchage et l'expédition ou l'entreposage du grain et, ce qui importe le plus, en vue d'exiger des chemins de fer—et j'insiste sur le mot «exiger»—qu'ils fournissent le matériel roulant et la force motrice nécessaire au trans-

port du grain humide et du grain gourd dans un temps record.

À l'heure actuelle, personne ni aucun organisme n'est chargé de surveiller et de coordonner l'utilisation du matériel ferroviaire pour le transport du grain. Au lieu de cela, c'est un conglomérat incohérent de trois ministères, de trois organismes gouvernementaux, de trois sociétés de chemins de fer, et de toutes les sociétés et tous les terminus de grain. Tous se renvoient la balle; personne ne semble savoir ce que les autres font ou ont fait. Les injustices commises dans la répartition des wagons couverts entre les points d'expédition à une douzaine d'endroits des Prairies dénotent l'incompétence et l'indifférence absolues des sociétés ferroviaires et du gouvernement. Là où les sociétés de chemins de fer ont obtenu l'autorisation, de la part de gouvernements libéraux, de supprimer ou de suspendre des services de transport de marchandises ou des services mixtes, certains points le long de ces parcours doivent souvent se passer pendant deux ou trois semaines d'un service de train local. C'est pourquoi ils n'obtiennent pas de wagons couverts. Ceux qui se sont établis près de ces embranchements sont défavorisés en comparaison de ceux qui bénéficient d'un service de trains réguliers, à horaire fixe. Mais cette répartition injuste de wagons couverts entre les différentes régions et entre les différents points individuels d'expédition n'est rien de nouveau. Cela a commencé dans le temps des récoltes abondantes de 1950-1951. C'est impossible d'accepter plus longtemps, dans une situation comme celle de cette année, l'entassement de tant de grain humide et gourd; cela dépasse tout entendement.

Permettez-moi de donner quelques exemples précis. J'ai mentionné, lors d'un précédent débat, un point d'expédition appelé Tate, en Saskatchewan. C'est une voie d'évitement sur la ligne principale du National-Canadien, entre Semans et Nokomis. Il y a trois élévateurs d'une capacité de 114,000 boisseaux. Monsieur le président, pas un wagon couvert n'y a été chargé du 5 juillet au 23 octobre.

L'exemple suivant est Tullis, en Saskatchewan. C'est un excellent exemple. Cet endroit se trouve dans la circonscription du député de Moose Jaw, sur un embranchement du National-Canadien au nord-ouest de Beechy. Il y a trois élévateurs d'une capacité de 104,000 boisseaux. Et pas un seul wagon n'y est parvenu au cours des neuf dernières semaines, bien qu'il y ait 15,000 boisseaux de grain humide à ce point d'expédition.

Maintenant, j'en arrive à Craven, Sifton et Lockwood, trois points d'expédition sur un embranchement du Pacifique-Canadien entre Regina et Nokomis. Cinq élévateurs d'une