

un nouveau régime de contingents pour la livraison des céréales des producteurs aux compagnies d'élevateurs des régions desservies par la Commission canadienne du blé. Le ministre des Finances n'a jamais fait part à la Chambre des détails de l'établissement envisagé de nouveaux régimes de contingents, relatifs aux livraisons de blé. Je me rends compte que le régime a suscité des difficultés de temps à autre, et nous voudrions savoir quelles mesures sont prises par le ministère ou par la Commission canadienne du blé pour remédier, en partie, aux insuffisances et aux faiblesses du régime de contingentement actuel. Nous savons, par exemple, qu'il y a des écarts considérables dans les contingents à divers points de livraison. J'ignore s'il existe des points ne comportant aucun contingent, mais il y a quelques jours encore, le contingent à un certain nombre de points n'atteignait même pas un boisseau. Les points d'expédition sont nombreux dans l'Ouest canadien, et je m'en rends compte, mais je constate également que certains endroits bénéficient actuellement d'un contingent de cinq à six boisseaux l'acre.

• (12.40 p.m.)

Vous pouvez toujours essayer d'expliquer ces inégalités aux agriculteurs en leur disant que la plus grande quantité de céréales possible doit être acheminée aux endroits d'exportation, en empruntant d'abord les trajets les plus courts, avant que le Saint-Laurent soit bloqué par les glaces, et ainsi de suite. Cependant, de quelque façon que vous tentiez d'expliquer la chose, vous vous heurtez à une situation comme celle qui règne actuellement dans ma circonscription, où sur une ligne du Pacifique-Canadien allant de Bassano à Empress, par exemple, presque tous les points de livraison ont un contingent de un ou deux boisseaux. A peine 50 ou 60 milles au nord, sur le parcours du National-Canadien, la plupart des endroits sont soumis à un contingent de quatre ou cinq boisseaux l'acre à l'heure actuelle. On ne saurait donner d'explication satisfaisante de la différence entre les contingents le long de ces deux lignes ferroviaires; elle ne s'explique pas du fait que les chemins de fer doivent transporter du blé sur de courtes distances jusqu'à la tête des Lacs avant l'arrêt de la navigation. J'espère qu'on pourra trouver une autre solution de façon à appliquer le régime des contingents plus équitablement, y compris les dates d'entrée en vigueur. Il n'y a pas de raison valable et satisfaisante pour expliquer les grands écarts actuels. J'exhorte le ministre à tenter, pas tous les moyens, de concert avec la Commission canadienne du blé, les compagnies de chemin de fer et les sociétés d'élevateurs, de faire en

[M. Olson.]

sorte que la disparité entre les contingents ne se répète pas d'année en année.

Ce n'est rien de nouveau. La même chose est arrivée l'an dernier et l'année d'avant. Pour les cultivateurs qui ne peuvent vendre qu'un ou deux boisseaux par acre à la fin de l'année civile, tandis que d'autres à proximité peuvent en vendre trois ou quatre fois plus, le régime n'est pas satisfaisant et aucune explication convenable ne peut leur être fournie.

Des pourparlers ont eu lieu, au ministère du Commerce ou au ministère des Transports, sur la possibilité de fournir du nouveau matériel ferroviaire. Je pense notamment au matériel spécial pour le transport des céréales. Les wagons-marchandises à tout usage qui doivent être munis de portes spéciales et tendus de papier avant de pouvoir servir au transport du grain ne sont pas satisfaisants, il me semble, dans les conditions actuelles, et l'on pourrait mettre au point d'autres genres de wagons à trémies pour transporter les céréales plus efficacement. Je pense à des wagons conçus de façon à réduire le temps nécessaire au chargement et au déchargement et qui, de toute façon, pourraient transporter beaucoup plus de grain.

Il nous faut admettre que la production virtuelle de blé dans l'Ouest canadien a augmenté sensiblement ces dernières années, non seulement à cause du nombre accru d'emblavures, mais aussi des nouvelles méthodes, des engrais et le reste. On est, en outre, raisonnablement sûr de pouvoir vendre plus de blé à l'étranger.

Nous sommes habitués à exporter une quantité de blé correspondant à environ 400 millions de boisseaux par année. Ce chiffre augmente sensiblement à l'heure actuelle et le plus grand obstacle que nous ayons à surmonter présentement, c'est la lenteur du transport ferroviaire des céréales. On a laissé entendre qu'une part des difficultés se pose aux élevateurs de tête de ligne, mais d'après les enquêtes sommaires que j'ai pu faire à diverses reprises, ces installations ne sont pas actuellement le principal élément restrictif. A mon sens, il incombe au ministre du Commerce de prendre des dispositions, afin d'accroître la capacité des élevateurs terminus et d'encourager ceux qui se préoccupent d'améliorer les installations pour la manutention des céréales aux têtes de ligne et autres points d'exportation. Comme je l'ai dit au début, je souhaite beaucoup de succès au ministre. Il se rend compte, j'espère, que notre potentiel de production et la facilité d'écoulement de nos céréales ont augmenté sensiblement au cours des quatre ou cinq dernières années et qu'il est indispensable actuellement d'améliorer les installations afin de tirer profit de ces occasions avantageuses.