

M. John L. Skoberg (Moose Jaw): Monsieur l'Orateur, je voudrais commencer par dire que si le présent débat suscite des ennuis, c'est parce que le gouvernement n'a pas su aborder le problème général qui lui a été signalé il y a plusieurs mois. J'ai été très étonné quand le ministre de l'Agriculture (M. Olson) a décidé de se lever pour insinuer que d'autres pays sont mis en garde contre nous, car il sait sûrement que c'est absolument faux. Ce n'est qu'une feinte de sa part pour se justifier.

En novembre de l'an dernier, lors des séances du comité des transports, la question suivante a été posée au président de la Commission canadienne des transports:

Quelle part de responsabilité la Commission canadienne des transports assume-t-elle en ce qui concerne la distribution des wagons couverts?

A mon avis, le problème tout entier provient de la distribution des wagons fermés.

Le président de la Commission canadienne des transports a répondu:

Je crois que dans les cas de plaintes que les wagons couverts canadiens sont retenus par les chemins de fer américains, ou de disputes, comme c'est déjà arrivé, que les wagons américains sont indûment retardés au Canada, le comité des transports ferroviaires fait sûrement une enquête. En fait, les membres examinent cette question même, à l'heure actuelle.

Ça, c'était le 28 novembre. Le 17 janvier, il y a quelques jours à peine, j'ai posé à la Chambre une question au ministre des Transports (M. Hellyer) lui demandant combien de wagons couverts se trouvaient sur des lignes américaines et si les wagons avaient été répartis de façon équitable. Le ministre a répondu:

Il y en a un nombre considérable, monsieur l'Orateur. On le verra dans une réponse à une question écrite qui sera déposée la semaine prochaine.

On a posé la question au président de la Commission des transports du Canada le 28 novembre, et rien ne peut justifier le fait que le ministre dise le 17 janvier que nous saurions la semaine suivante combien de wagons étaient restés en plan. Nous ignorons s'ils sont aux États-Unis ou utilisés dans un autre service ferroviaire au Canada.

Lors de l'audience du comité le 28 novembre, nous avons posé des questions au sujet de la distribution des wagons. Le président de la Commission des transports du Canada nous a dit que les membres de la Commission s'inquiétaient du problème et étudiaient la question de la distribution des wagons couverts du Canada. Il nous a dit qu'ils n'étudieraient pas

[M. Southam.]

forcément la distribution, à moins qu'on ne leur demande de le faire, car la Commission du blé au Canada et les chemins de fer collaboraient à cet égard.

Mon collègue, le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin), demanda alors si la Commission était autorisée à donner l'ordre d'acheminer des wagons couverts vers une région précise au Canada. M. Pickersgill a répondu que c'était là une question intéressante. C'est donc là le progrès que nous avons réalisé en essayant de savoir où se trouvent les wagons. Quand on étudie les points de livraison dans l'Ouest, il est évident que bien des élévateurs ont un surplus de blé du Nord n° 1. Je suis convaincu que les ministres compétents le savent. Et aujourd'hui bien des régions souffrent d'une pénurie de blé du Nord n° 2.

Je me rends compte que cela révèle la gravité de la situation. Nombre de mes commettants se demandent pourquoi certains de nos clients n'acceptent pas de blé du Nord n° 1 pour dégager les élévateurs. Ils se demandent si l'on ne songerait pas à acheminer ce blé au lieu du blé du Nord n° 2. Certains agents d'élevateur ont tenté de mélanger les blés du Nord n° 1 et n° 3 pour obtenir un mélange acceptable, mais à cause de la rouille ils ont fini par obtenir du blé du Nord n° 3. Cela ne répondait pas aux exigences de nos acheteurs. Cela vous donne une idée de la collaboration de ceux qui s'occupent du problème et de ce qu'ils ont fait pour tenter d'y apporter une solution.

Il y a un autre problème: le déplacement des wagons en général et la situation actuelle à cet égard. Deux ministres ont indiqué assez longuement que tous les responsables collaboreront au maximum dans ce domaine. A mon avis, il n'y a pas actuellement, à Vancouver, d'arrêt du travail dans le port ou aux élévateurs. L'arrêt du travail est dû au fait que le blé n'est pas expédié des Prairies. Nous savons que le Pacifique-Canadien opère actuellement de 175 à 200 wagons couverts, alors qu'il en opère normalement 300 ou plus. Comme l'a déclaré le ministre de l'Agriculture (M. Olson), les deux compagnies associées peuvent opérer plus de 600 wagons couverts.

D'après les nouvelles de Vancouver reçues ce matin, les élévateurs peuvent prendre en charge tout le blé sec pouvant être expédié. Le ministre estime que la situation à Vancouver est l'un des facteurs importants de l'expédition des céréales. Je crois qu'il ne saisit pas très bien la situation exacte. Nous savons qu'il n'existe absolument aucune preuve que les chemins de fer ont la moindre difficulté au