

Vancouver, parce qu'elle n'avait pu y faire parvenir des quantités suffisantes de céréales lorsque les navires étaient dans le port. Le paiement de ces indemnités de surestaries retombe évidemment sur les cultivateurs qui vendent leurs céréales à la Commission canadienne du blé. Ce sont eux qui en subissent directement les frais. J'ai également fait remarquer qu'en janvier dernier on avait signalé qu'il y avait aux terminus du Canada de l'espace pour 58 millions de boisseaux, parce que les chemins de fer ou les pouvoirs publics n'avaient pu trouver les wagons couverts nécessaires au transport de cette quantité de céréales depuis les champs de l'Ouest canadien.

Ce printemps nous avons vu le triste spectacle de tas de blé inondés, de cultivateurs essayant désespérément de récupérer sous la neige les céréales qu'ils avaient laissées dans les champs l'automne dernier avec l'espoir de les expédier durant l'hiver.

Le problème de la distribution et de la répartition des wagons couverts semble embrouillé. En effet, tôt cette année, le 17 février au fait, on a posé une série de questions et le ministre du Commerce a déclaré qu'il n'était pas chargé de remplir les locaux inutilisés. Cette tâche, disait-il, incombe au ministre des Transports par l'entremise de son contrôleur des transports. Or le ministre des Transports déclare à son tour que la question de l'espace dans nos élévateurs n'est pas de son ressort. Nous avons là une scène classique; le ministre du Commerce disait à son collègue des Transports qu'il lui incombait de remplir les élévateurs, ce collègue répondant: "Je n'ai pas à m'inquiéter de savoir si les élévateurs sont remplis ou non; il ne m'appartient que d'acheminer les céréales." Tout cela est devenu bien tragique quand le ministre, à la lumière de sa déclaration faite en décembre de l'an dernier au Syndicat du blé d'Alberta, eut donné à entendre que les terminus disposaient de locaux pouvant recevoir 100 millions de boisseaux; on nous avait dit en effet qu'il y avait une pénurie de wagons couverts.

Le dossier dont je parlais juste avant 5 heures indiquait que l'une des raisons de la pénurie de wagons couverts résidait dans le fait qu'il y avait 10,000 wagons couverts canadiens de plus sur les voies ferrées américaines que de wagons américains sur les voies ferrées canadiennes. Des agents d'élévateurs bien renseignés m'ont appris qu'ils n'étaient pas autorisés à charger des céréales dans les wagons couverts américains qui s'étaient trouvés affectés à leur point d'expédition. En septembre dernier j'ai appris de sources dignes de foi qu'une priorité était octroyée à l'égard des wagons couverts en provenance

de la division de l'Ouest. Le bois de construction passait d'abord. Puis, quand les chemins de fer eurent satisfait à cet engagement de 100 par jour, ils ont dû se servir de tous leurs wagons en mauvais état, et faire appel à leurs wagons en bon état pour transporter du charbon, à raison de 100 wagons par jour, et, par surcroît, en septembre; la priorité allait ensuite aux commandes des papeteries, aux commandes de Churchill et ainsi de suite tout le long de la ligne. C'était un spectacle des plus navrants pour le cultivateur de l'Ouest canadien que de voir des trains et des trains de wagons vides qui passaient pour aller chercher du bois qui, nous en convenons, joue un rôle important dans l'économie canadienne. Mais, à cette époque de l'année, il était de la plus haute importance que nous ramassions le plus de céréales possibles chez les cultivateurs pour remplir les élévateurs de tête de ligne, de façon à ne pas y laisser de la place pour 100 millions de boisseaux. Il va sans dire qu'une des raisons qui a contribué au nombre fort élevé de wagons-marchandises aux États-Unis c'est que les gros wagons n° 40, qui peuvent contenir 2,000 boisseaux, sont remplis de bois et expédiés aux États-Unis où ils passent ensuite d'une ligne américaine à l'autre et restent parfois outre-frontière de 100 à 190 jours avant de nous revenir. Si on avait alors accordé la priorité à l'expédition des céréales, je pense que la situation n'aurait pas été tout à fait aussi critique.

Cette année nous avons été fort heureux que le ministre du Commerce ne fasse pas la même prédiction que l'an dernier. Le comité se rappelle que, conformément à son optimisme perpétuel, le ministre a déclaré qu'avant longtemps nos céréales seraient presque toutes acheminées. Il a plus tard modifié sa déclaration et a affirmé que nous obtiendrions au moins un contingent de 8 boisseaux. C'est ce que le ministre a déclaré à la mi-juillet l'an dernier. En ce moment, d'autres questions le préoccupent. Cependant, cela n'a pas mis fin aux prédictions insensées, car son collègue le ministre de l'Agriculture s'est chargé de le remplacer. Cet après-midi, j'ai lu dans le *Star Phoenix* du samedi 7 avril, le passage suivant:

Medicine-Hat, Alberta. Le ministre de l'Agriculture, M. Gardiner, a déclaré vendredi soir qu'en ces derniers jours on a reçu plus de commandes que jamais auparavant à l'égard du blé canadien et qu'on mettra immédiatement fin à l'encombrement du marché des céréales.

Et plus loin:

Au cours de la présente année-récolte, même si nous ne cultivons aucun blé cette année, l'exploitation de nos fermes produira plus d'argent en espèces que jamais.

Voilà une des énormes tâches qui attendent le contrôleur des transports s'il espère que la