

le nombre de bons wagons couverts au Canada.

Je sais pertinemment, parce que j'ai eu l'occasion de discuter la question avec le président du National-Canadien,—et je suis sûr qu'il en est ainsi du Pacifique-Canadien,—que le National-Canadien s'efforce par tous les moyens de faire revenir les wagons qui lui appartiennent par l'intermédiaire de l'Association des chemins de fer américains. Le Pacifique-Canadien prend les mêmes mesures, naturellement, au sujet de ses wagons.

Dans l'ensemble, on constate un équilibre plus ou moins marqué entre les wagons américains sur nos lignes et les wagons canadiens sur les lignes des États-Unis.

Je reconnais que la situation relative aux wagons couverts, en particulier, joue au désavantage des chemins de fer canadiens. Je signale que le contrôleur des transports n'a pas plus d'autorité sur nos wagons couverts allant aux États-Unis, que le président du National-Canadien. Je ne crois pas que ce soit un élément de la conjoncture dont le député a parlé hier.

En considérant le problème général du transport des céréales depuis des localités rurales jusqu'au littoral ouest, à la tête des lacs ou aux ports de l'Atlantique, on discerne, à mon avis, que la coordination des acheminements, la nature de la demande, l'endroit où les exportations quittent le pays et le moment de leur départ sont tous des éléments qui influent sur la disponibilité immédiate des wagons couverts.

Je crois que les chemins de fer ont éprouvé des difficultés exceptionnelles dans l'exercice de leur activité au cours de la campagne agricole en cours.

Au cours de son témoignage devant le comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, M. Gordon a dit, à propos du temps:

Nos chasse-neige ont dégagé 270,000 milles de voie ferrée dans l'Ouest canadien, au lieu d'une moyenne de 30,000 milles, certaines années.

Je pense que cela prouve clairement les difficultés que les chemins de fer ont connues au cours de l'hiver qui vient de finir. Il est remarquable, monsieur le président, que malgré ces difficultés qui ont touché non seulement l'Ouest, mais aussi l'Est, on me dit que l'expédition de marchandises dans les ports atlantiques n'a jamais été plus élevée que cette année. Elle serait de quelque 44 millions de boisseaux.

Après avoir écouté les observations au sujet de cette résolution, je crois pouvoir dire qu'on se méprend tout à fait sur les pouvoirs et fonctions du contrôleur des transports pour ce qui est de la répartition des wagons couverts.

Certains députés, du moins à ce qu'il me semble, paraissent croire que c'est le contrôleur des transports lui-même qui est chargé de répartir les wagons couverts entre des localités rurales particulières. Ce n'est conforme ni aux faits, ni aux usages. Je ne crois pas non plus que la loi l'y autorise.

Je crois, pour ma part, que la seule autorité en matière de transport des céréales est la Commission canadienne du blé. Elle a le pouvoir de répartir les wagons entre les sociétés de céréales d'un endroit donné. Elle peut interdire l'expédition vers n'importe quelle destination ou ordonner que des céréales de certaines catégories soient expédiées vers des destinations précises. La Commission fait parvenir aux chemins de fer un relevé hebdomadaire indiquant le nombre de wagons requis à chaque point d'expédition de l'Ouest canadien en fonction des contingents de livraison en vigueur à cet endroit. D'une manière générale, elle donne instructions aux chemins de fer de placer les wagons aux points de plus grand besoin comme l'indique le relevé. Ces instructions générales sont souvent contremandées à des endroits précis par des ordres exigeant l'expédition de certaines catégories de céréales dont on a besoin aux points avancés pour compléter des ventes de céréales destinées à l'exportation ou à la consommation intérieure. Les sociétés de céréales qui exploitent des élévateurs de céréales, syndicats et autres sociétés, reçoivent de la Commission du blé l'ordre d'expédier des quantités déterminées de certaines catégories précises de céréales vers des destinations précises.

Les sociétés de céréales décident de quel point elles veulent expédier les quantités requises et fournissent une liste des endroits d'expédition proposés à la Commission canadienne du blé.

La Commission approuve la liste des lieux d'expédition, avec ou sans changements, sur quoi les compagnies commandent des wagons par l'entremise de l'agent du chemin de fer sur place. C'est la seule méthode à laquelle on ait recours pour la répartition des wagons destinés au transport du blé, de l'avoine ou de l'orge.

Les fonctions du contrôleur des transports consistent à voir à ce que les céréales vendues pour l'exportation par la Commission canadienne du blé ou d'autres exportateurs se trouvent au port où les attendent les cargos.

Afin de s'acquitter convenablement de ces fonctions, il faut que le contrôleur du trafic sache toujours à quoi s'en tenir sur les livraisons aux élévateurs régionaux et qu'il soit constamment en relations avec la Commission canadienne du blé, les autres exportateurs, les terminus des chemins de fer, tant à la tête des lacs que dans l'Est, ainsi qu'avec