

J'aimerais ajouter que, lorsque le nouveau contrôleur des transports sera nommé, peu importe qui il soit, j'espère qu'on l'investira de pouvoirs beaucoup plus étendus que ceux dont jouit apparemment le contrôleur actuel. J'aimerais faire remarquer ce qu'a dit M. Milner au comité spécial de l'assemblée législative de la Saskatchewan à propos de l'attribution des wagons couverts:

M. Milner a expliqué que bien qu'il ait le pouvoir d'affecter des wagons à un point de livraison déterminé, la commission du blé pouvait annuler ses ordres en interdisant aux compagnies d'éleveurs de charger des céréales dans les wagons.

Plus loin, il dit encore:

Je dis aux chemins de fer d'exécuter les ordres que leur a données la Commission du blé. Je leur dis, dans les règles courantes en matière de chemins de fer...

Voici donc que le contrôleur des transports affirme qu'il attribue les wagons couverts en suivant les conseils de la Commission du blé tout en disant cependant, à quelques instants d'intervalle, que lorsque ces wagons couverts sont affectés en conformité des désirs de la Commission du blé à une localité déterminée, il n'a nullement la certitude que la Commission du blé permettra d'y charger des céréales. On est donc tenté d'en déduire que le contrôleur des transports n'a pour ainsi dire aucun pouvoir à cet égard.

Puis il a ajouté quelque chose qui, pour moi, prenait couleur de révélation stupéfiante, car j'avais toujours cru que le contrôleur des transports jouissait d'une grande latitude dans la répartition des wagons affectés au transport intérieur de n'importe quelle denrée ou des wagons canadiens aux États-Unis. Néanmoins, il a poursuivi en ces termes:

Il a dit n'avoir aucune action sur les wagons canadiens aux États-Unis...

J'espère, monsieur le président, que le nouveau contrôleur aura des pouvoirs bien définis que nous connaissons exactement. Aux fins du compte rendu, j'aimerais montrer où en est exactement le transport des céréales dans l'Ouest canadien. J'aimerais citer des passages d'une étude faite le 1^{er} mars par le syndicat du blé de la Saskatchewan ou par des représentants compétents de cet organisme:

A la moitié des points d'expédition de la Saskatchewan...

C'était le 22 février 1956.

...les cultivateurs étaient encore maintenus à un boisseau seulement par acre... Ce qui veut dire que le revenu agricole de la plupart des cultivateurs exploitant une demi-section dans ces régions s'établit depuis août dernier à \$720 au maximum.

[M. Bryson.]

Il signale ensuite la situation des cultivateurs qui exploitent de plus vastes étendues.

A la même date, 612 endroits avaient un contingent d'un boisseau par acre désignée; (il y a 1,107 points d'expédition dans la province).

Je reviens à l'alinéa précédent:

Le 22 février, le contingent d'un boisseau à l'acre s'appliquait encore à 32 points d'expédition de la Saskatchewan.

Les intéressés n'avaient même pas été autorisés à livrer leur premier boisseau de la campagne agricole courante.

Durant la présente année-récolte les chemins de fer avaient pris chargement à divers endroits des Prairies d'environ 26,800 wagonnées de moins que durant la même période de l'année-récolte 1954-1955.

Il semble que l'espace disponible aux éleveurs de la tête des lacs, le 15 février, était d'environ 20 millions de boisseaux.

Nous savons que l'espace disponible a beaucoup augmenté depuis. Voici ce qu'on ajoute:

L'enquête a également révélé que la congestion était beaucoup plus grave dans la moitié sud de la province que dans la moitié nord. Dans six divisions du syndicat du blé au sud d'une ligne reliant Yorkton à Alsask, 65 p. 100 des points d'expédition étaient encore assujettis au contingent d'un boisseau, en comparaison de 58 p. 100 pour l'ensemble de la province.

La Commission canadienne du blé a émis plusieurs milliers de commandes aux éleveurs régionaux en vue du transport des céréales, mais ces commandes n'ont pas été remplies, parce qu'il n'y a pas eu de wagons aux éleveurs. Le syndicat du blé de la Saskatchewan avait plus de 6,000 commandes de céréales attendant l'arrivée de wagons pour être expédiées.

Ainsi, monsieur le président, la situation est vraiment critique en ce qui concerne le mouvement et la livraison des céréales.

Il y a quelques instants, le député de Brandon a cité quelques chiffres révélateurs au sujet du nombre de wagons couverts dont on aura besoin d'ici le 31 juillet, date de clôture de l'année-récolte en cours, si l'on veut être en mesure de livrer autant de céréales que l'année dernière. Bien que je ne veuille pas consigner au compte rendu la déclaration d'ordre général qu'il a formulée, et que j'ai sous la main, je signalerai, comme lui que, si nous voulons livrer la même quantité de céréales que l'année passée, il faudra charger, tous les jours d'ici le 31 juillet, quelques 1,085 wagons couverts.

Sauf erreur, selon le chiffre qu'il a cité, le nombre global de boisseaux de toutes les céréales livrées l'an dernier s'est élevé à environ 514.7 millions de boisseaux. Bien entendu, cela comprend le blé, l'avoine, le seigle, l'orge et le lin. Jusqu'au premier février de cette année nous avons livré en tout 199 millions de boisseaux. Je pense qu'il est exact de dire que, selon les chiffres les plus récents que nous possédons, c'est-à-dire ceux des livraisons jusqu'au 4 avril,