

Le TÉMOIN : Un assez bon nombre sont venus, mais il en vient très peu à présent.

M. JOHNSTON : Que dites-vous des Allemands ?

Le TÉMOIN : La plupart de ceux dont j'ai fait mention sont des Polonais déplacés.

M. THATCHER : Êtes-vous en faveur d'une recrudescence de l'immigration ?

Le TÉMOIN : Oui, je crois qu'il nous faut recourir à l'immigration pour nous assurer d'une main-d'œuvre agricole suffisante.

M. PINARD : Savez-vous à peu près combien de demandes ont été présentées ?

Le TÉMOIN : Je ne vois pas comment je pourrais le savoir.

Le VICE-PRÉSIDENT : Avez-vous déjà entendu parler d'un organisme intitulé Cafarmas qui s'emploie à ce genre d'activité ? En avez-vous déjà eu connaissance ? Ce terme me paraît être une combinaison des mots *Canadian Farm Aid Association*, le mot Cafarmas étant formé de syllabes prises dans ce titre. Je me demande si cette association est active dans votre région. Son objectif est le même que celui que vous avez mentionné.

M. PINARD : Où siège cette association ?

Le VICE-PRÉSIDENT : Il m'arrive de connaître quelque peu cette association qui se trouve dans le Manitoba ; je voulais simplement savoir si elle étend son activité dans tout l'Ouest canadien.

Me DYDE : Aimerez-vous faire quelques commentaires au sujet de votre quatrième recommandation ?

Le TÉMOIN : L'augmentation des tarifs du transport des marchandises va sûrement frapper durement les frais de production du bétail. Ce sera une dépense ajoutée à celles du producteur. Je n'ai qu'une suggestion à faire à cet égard : Les chemins de fer ont toujours envisagé le transport du bétail avec une espèce de dédain ; et c'est dans cet état d'esprit insensé qu'ils nous fournissent des wagons. Je veux dire que nous éprouvons toutes les difficultés à obtenir du service des chemins de fer. Par exemple, l'automne dernier, après la grève des salaisons, les chemins de fer ont détourné à d'autres usages les wagons à bestiaux. Ils n'étaient pas à blâmer puisqu'il n'y a pas eu de transport de bestiaux pour un mois environ. La grève dura six semaines. Les compagnies ferroviaires utilisèrent donc leurs wagons à bestiaux pour le transport de bois de pulpe, de dormants et autres choses en Colombie-Britannique et dans l'Est du Canada. Une fois la grève terminée, plus d'un mois s'écoula avant que les wagons à bétail soient réparés dans notre région, qui est située sur la ligne du chemin de fer *Northern Alberta*, à peu près 400 milles au delà d'Edmonton. Trois mois s'écoulèrent avant la normalisation du service des wagons à bestiaux. Les compagnies ferroviaires nous promirent de faire de leur mieux, mais elles avaient dirigé leurs wagons sur d'autres parties du Canada et ne pouvaient les faire revenir. Nous eûmes à souffrir de cette situation en ce que nos porcs et notre bétail surengraisés auraient dû partir bien avant cela pour le marché.

M. Pinard :

D. Quelle était la situation en temps normal ?—R. En temps normal le service était excellent, sauf que très souvent nous avons éprouvé beaucoup de difficulté à faire venir le nombre de wagons voulu, particulièrement pour le transport des porcs. Le wagon muni d'un pont présente un grand avantage pour le transport des porcs, surtout si le wagon possède un demi-pont qui vous permet de charger 35 p. 100 plus de porcs dans un wagon. La chose est possible si le wagon contient un demi-pont. Mais les chemins de fer n'assument aucune responsabilité pour les