

décider, nous prions le ministre des Transports d'augmenter le nombre de wagons de marchandises attribués à l'Ouest aux fins du transport du blé, de manière à soulager le cultivateur et à lui mettre entre les mains une quantité plus grande d'argent comptant. Il en a en effet besoin pour ses semailles du printemps, ainsi que pour payer ses dettes ou faire face à ses obligations. Il n'a pu le faire, ces derniers mois, car même s'il y avait énormément de place où il aurait pu mettre son blé, il n'a pu en profiter, vu la pénurie de wagons à marchandises nécessaires au transport du blé jusque-là.

M. Johnson (Kindersley): Monsieur le président, la résolution à l'étude peut jouer aujourd'hui, comme elle aurait pu le faire par le passé, un rôle important dans la vie agricole au Canada. L'an dernier nous avons eu, à une exception près, le plus fort excédent de céréales de notre histoire. A la cadence à laquelle nous l'écoulons et si la prochaine récolte est bonne dans l'Ouest canadien il est manifeste que nous aurons pour la présente campagne agricole un report important, peut-être aussi considérable et même plus considérable que celui que nous avons eu l'an dernier.

Je trouve désappointant que les cultivateurs de l'Ouest canadien aient eu à payer des frais de surestaries à des navires mouillant dans le port de Vancouver, parce que le blé n'était pas prêt à y être chargé, alors que nous avions en fonction un contrôleur du transport. La fonction d'un contrôleur du transport consiste précisément à faire en sorte que les céréales des qualités et quantités voulues soient là où on en a besoin. Les cultivateurs de l'Ouest ont donc lieu de s'alarmer lorsque, en plus de payer des frais de surestaries à des navires qui attendent leur cargaison de blé, nous constatons qu'il y a dans les élévateurs de tête de ligne du Canada, comme l'a signalé le ministre du Commerce, de l'espace pour emmagasiner plus de 58 millions de boisseaux. Pour expliquer cet espace capable de recevoir 58 millions de boisseaux, on a dit qu'il y avait pénurie de wagons. Cette pénurie de wagons se rattache étroitement encore une fois à la fonction du contrôleur du transport qui est chargé de veiller à ce que les wagons soient disponibles pour le transport des céréales jusqu'aux terminus et, au besoin, pour le transport des autres produits.

J'ai demandé un rapport sur le nombre de wagons de marchandises qui se trouvaient dans les deux pays. La réponse a été on ne peut plus édifiante. Le 31 décembre 1955 il y avait au total, aux États-Unis, 23,087 wagons à marchandises canadiens, contre 13,539 wagons américains sur nos lignes à nous. C'est

dire qu'il y avait aux États-Unis 8,548 wagons canadiens de plus que de wagons américains dans notre pays. C'est alors...

M. le président suppléant: A l'ordre. Je regrette d'avoir à interrompre l'honorable député, mais puisqu'il est cinq heures, la Chambre doit passer à l'examen des bills d'intérêt public et privé.

(A cinq heures, l'Orateur reprend le fauteuil.)

BILLS PRIVÉS

EXAMEN EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE

Bill n° 191, intitulé: "Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et certaines filiales entièrement possédées".—M. McIlraith.

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

MODIFICATION VISANT LES COTISATIONS, LES LIVRES ET DOSSIERS, ETC.

M. E. D. Fulton (Kamloops) propose la 2^e lecture du bill n° 52, tendant à modifier la loi de l'impôt sur le revenu.

—Monsieur l'Orateur, il est sans doute vain d'espérer que la Chambre adoptera la motion et le projet de loi à toutes ses étapes, sans discussion, comme cela vient de se faire dans le cas du bill d'intérêt privé qu'a présenté notre collègue d'Ottawa-Ouest. Il sera donc à-propos de fournir quelques explications sur l'objet du projet de loi et sur les dispositions qu'il comporte.

Ce bill vise à protéger le contribuable qui, honnêtement, consciencieusement et au meilleur de sa connaissance, a déclaré son revenu et acquitté son impôt, afin qu'il ne soit pas tout à coup prié de produire des dossiers et d'expliquer certaines choses passées depuis huit ou neuf ans et que, dans bien des cas, il ne se rappellera pas très bien, ni ne pourra expliquer exactement. On veut donc le protéger contre ce qui arrive quand il est contraint de fournir des explications et des détails à propos de questions qui remontent à des années et qu'il en est incapable.

On place ainsi le contribuable dans une situation désavantageuse en l'obligeant à payer des impôts additionnels dans des conditions contre lesquelles il lui est complètement impossible de se défendre.

Nombre d'honorables députés se rappelleront des cas de contribuables qui se sont trouvés dans une situation à la suite des exigences des inspecteurs de l'impôt sur le revenu. J'en connais un nombre considérable. L'effet produit sur le contribuable honnête est extrêmement mauvais, quand on exige de lui des renseignements de ce genre, qu'on