

probablement aussi considérable en Saskatchewan qu'en Alberta. Cependant, nous n'avons pas obtenu de wagons dans notre province et nos gens se sont crus véritablement lésés.

M. Blackmore: L'honorable député me permet-il une autre question?

M. Nicholson: Oui.

M. Blackmore: Je tiens à me renseigner. Si la demande à l'exportation à l'heure actuelle ne porte pas sur la classe n° 2 pour un assez grand nombre de ces centres assujétis au contingent de 2 boisseaux qui produisent du blé de la deuxième classe, ne pourrait-il pas être difficile de leur envoyer des wagons alors qu'on pourrait plus facilement en envoyer aux endroits produisant les classes n°s 3 et 4.

M. Nicholson: Je tiens à assurer à mon honorable ami que, partout dans la province, nous avons d'amples approvisionnements de tous les types de blé et qu'autant que je sache l'obtention des types particuliers demandés à l'exportation ne pose aucun problème. Cependant, encore que nous ayons éprouvé quelques difficultés routières depuis un couple de mois, le ministre du Commerce n'était guère justifié de donner à entendre, lorsque le Parlement s'est réuni en janvier, que, s'il y avait tant d'élévateurs vides aux terminus et à l'intérieur, c'était parce que les cultivateurs avaient été incapables de livrer leurs céréales. Lorsque le Parlement s'est réuni, la plupart de nos routes, du moins en Saskatchewan, étaient ouvertes et les cultivateurs étaient disposés à livrer leurs céréales.

Mais, en réponse à une question que venait de lui poser le représentant de The Battlefords, le ministre du Commerce nous disait, le 20 janvier, que les élévateurs de l'intérieur pouvaient recevoir 700,000 boisseaux, les terminus de Vancouver-New-Westminster 8,200,000 boisseaux, ceux de Victoria 400,000 boisseaux, ceux de Prince-Rupert 700,000 boisseaux, ceux de Churchill 600,000 boisseaux, tandis que les ports de la tête des lacs, dans sa propre région de Fort-William-Port-Arthur, pouvaient en recevoir 34,800,000 boisseaux et que, pour les terminus de l'Est, la baie et le haut du lac avaient une capacité de 6,100,000 boisseaux, le bas du lac et le haut Saint-Laurent une capacité de 1,200,000 boisseaux, le bas Saint-Laurent une capacité de 4 millions de boisseaux et les Maritimes une capacité de 1 million et demi de boisseaux.

Étant donné la crise agricole qui existe dans toutes les parties du pays, mais surtout dans les provinces des Prairies, je ne vois pas comment on peut concilier les faits suivants: nos terminus peuvent recevoir plus de 58 millions de boisseaux; d'autre part, le

4 avril, la Saskatchewan comptait 205 points où le contingent est d'un boisseau. Pour ce qui est des élévateurs de notre région, voici quelle est la situation. Alors que je me trouvais chez moi pour le congé de Pâques, la plupart des élévateurs du syndicat étaient comblés, mais des cultivateurs assujétis au contingent d'un boisseau n'avaient pas encore pu livrer ce contingent à leur propre élévateur.

Il est un autre point dont on n'a pas encore parlé et qui, selon moi, est important. Des députés ont dit, de temps à autre, qu'il faudrait reviser le tarif-marchandises du Nid-de-Corbeau et que le transport du grain ne vaut pas aux chemins de fer des revenus assez alléchants, alors qu'ils peuvent transporter des sciages, du papier, des métaux et bien d'autres denrées qui comportent un tarif-marchandises beaucoup plus élevé. Je suppose que la prétention des chemins de fer a une certaine valeur: puisque le transport des autres denrées est si avantageux, on pourrait les excuser de ne pas se soucier des besoins en matière de transport des céréales; aussi y a-t-il un espace libre dans nos élévateurs qui permettrait de recevoir 58 millions de boisseaux de grain et nos agriculteurs sont-ils incapables de vendre leurs céréales et de se préparer pour une autre année.

Une augmentation du tarif-marchandises, comme le proposent les chemins de fer, de façon que le transport des céréales soit profitable pour eux, amènerait, me dit-on, une hausse d'au moins 12c. le boisseau. Quand on pense que nos exportations diminuent de mois en mois et d'année en année, j'ai parfaitement raison de dire que nous ne pouvons demander aux agriculteurs de payer 12c. de plus le boisseau au chapitre des frais de transport. Il me semble aussi que l'intérêt bien compris de notre pays veut qu'on ne ruine pas entièrement cette industrie. Voilà pourquoi je suis d'avis qu'il est de l'intérêt national d'avoir un contrôleur des transports jouissant de l'autorité suffisante pour faire remplir l'espace vacant dans nos élévateurs et voir à qui incombe la responsabilité de l'injustice faite aux habitants de la Saskatchewan, où 20 p. 100 de tous les endroits d'expédition sont assujétis à un contingent d'un boisseau, à rapprocher de $\frac{1}{4}$ p. 100 au Manitoba.

A mon avis, c'est inquiétant de voir que les exportations de blé et de farine diminuent, comme le rapporte le dernier numéro de la *Revue du blé*. Nous constatons que, pour la période de 1954-1955, le total de nos exportations s'est établi à 152.3 millions de boisseaux. Cette année, nous avons régressé à 136.7 millions de boisseaux. Puis, pour contrebalancer, le poste relatif à l'exportation et au report marquait, au 1^{er} mars, une augmentation d'environ 100 millions, soit de