

difficultés est que les ports de Vancouver, par lesquels une grande quantité de nos céréales est acheminée vers l'Extrême-Orient, ne sont pas munis d'outillage automatique comme ceux des États-Unis; à mon avis, l'automatisation ne deviendra réalité à cet endroit que lorsque le Pacifique-Canadien sera contraint de s'en occuper. Je crois que les députés de Battle-River-Camrose (M. Smallwood) et de Jasper-Edson (M. Horner) ont entrepris un voyage spécial jusqu'à Vancouver pour constater la lenteur avec laquelle les céréales passent des wagons du Pacifique-Canadien dans les bateaux. Le Pacifique-Canadien devrait être sommé de comparaître devant un comité permanent de la Chambre et interrogé. Il contrôle la majorité des quais ainsi que le terrain et, par conséquent, monopolise l'industrie tout entière. On devrait lui demander d'expliquer pourquoi il ne peut transporter les céréales à partir des fermes. J'avais cru, et mon estimation était plutôt modérée, que cette année nous produirions 800 millions de boisseaux de grains dans l'Ouest canadien. On voit maintenant que l'Ouest canadien a produit entre 840 et 870 millions de boisseaux de blé, au moins.

Le gouvernement prétend avoir résolu le problème non seulement pour cette année mais aussi pour l'avenir prévisible. Cela est fort bien, mais il n'en reste pas moins que nous aurons perdu ces marchés tout comme nous avons raté certaines ventes à la Russie l'an dernier faute de pouvoir transporter les céréales des fermes, des élévateurs de campagne, aux ports.

Très peu de gens au Canada semblent se rendre compte qu'il s'agit ici d'une industrie de deux milliards de dollars. Très peu de gens au Canada semblent se rendre compte que les producteurs canadiens de blé—et j'insiste sur ce point—sont les seuls au monde à ne pas être subventionnés. Le Canada est la seule nation exportatrice au monde qui ne subventionne pas le cultivateur. Bien des Canadiens pensent que les chèques de la Commission canadienne du blé viennent du Trésor. La Commission est un organisme distinct; son argent provient de la vente du blé que le cultivateur vend par son entremise. Du premier paiement au dernier, il s'agit de l'argent que rapporte au cultivateur la vente de son blé; il n'y a pas de subventions.

Le fait est qu'il est resté du blé dans les élévateurs de campagne. Le blâme en revient au Pacifique-Canadien et aussi, je crois, au National-Canadien. Lors de la récente moisson, certains cultivateurs albertains n'ont pu livrer un seul boisseau de blé aux élévateurs pour acquitter leurs frais. Quand j'ai mentionné cela à un député fédéral d'une autre partie du pays, il n'a pu croire que le cultivateur avait été incapable de vendre son blé. Il a répondu:

« Votre récolte de blé est déjà vendue. Elle l'est sur le papier, mais que peut faire le cultivateur? Il est obligé de construire des silos à ses propres frais pour entreposer lui-même les céréales, parce que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien n'ont pas fait leur devoir qui était de transporter le blé des élévateurs du pays à nos ports et à bord des navires des nations qui l'ont acheté. C'est pourquoi je suis d'accord avec le député de Burnaby-Richmond (M. Prittie) lorsqu'il dit que les dirigeants du Pacifique-Canadien devraient être convoqués par un comité permanent. L'industrie du blé est la plus importante au Canada, et nos chemins de fer trahissent les intérêts des cultivateurs de l'Ouest.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de parler d'un tel projet de loi, parce que cette affaire est la plus importante que doive régler le gouvernement actuel, à l'exception de la question du coût de la vie. Or, tout ce que nous avons fait depuis deux jours et tout ce que nous allons faire d'ici six heures sera de parler surtout d'un projet de loi que le gouvernement ne songe pas à appliquer avant deux ans. Quelle frime!

Je dis que le Pacifique-Canadien devrait être convoqué par un comité permanent, et je veux en faire la preuve. Je viens d'une ville de 350,000 âmes. Notre première gare de chemin de fer a été démolie parce que la compagnie était incapable de remplir ses engagements financiers et d'honorer ses arrangements avec la ville au regard des terrains. Nous avons maintenant à Calgary une gare du Pacifique-Canadien sur sa voie principale, dans une ville de 350,000 âmes; pourtant elle n'est pas assez grande pour desservir un hameau de 3,000 habitants. Elle est d'ordinaire bondée et, en été, c'est un endroit sale et plein de mouches qui n'est pas très propice au tourisme. Vous pouvez m'en croire, cette compagnie de chemin de fer devrait être tenue de venir s'expliquer devant un comité permanent de la Chambre des communes. La gare de Calgary est la honte de la ville, même si c'est un bâtiment temporaire, ce que je ne crois pas. On dit qu'elle restera là pour deux ans.

J'appuie les remarques du député libéral selon lesquelles le Pacifique-Canadien veut abandonner les services-voyageurs. Je le crois. Qu'un député essaie de réserver une place sur le *Canadian* dans ma ville natale. La ligne est généralement occupée en été et je me demande parfois si l'on ne décroche pas les téléphones. Il est impossible de réserver des places et lorsqu'on arrive à la gare, il y a bien trop de monde. La plupart du temps le *Canadian* est absolument bondé. La situation est vraiment terrible à la gare