

annuelle de pointe quelqu'un a donné le chiffre de 50,000. C'est là une quantité assez considérable de wagons et je me demande si nos chemins de fer, le Pacifique-Canadien comme le National-Canadien sont en mesure de satisfaire à ces besoins lorsqu'ils surgissent chaque année. Si on considère ce qui s'est effectivement produit l'automne dernier, on est en droit de conclure, peut-être, qu'il y a vraiment pénurie de wagons de marchandises. C'est ainsi, par exemple, comme on l'a déjà signalé, qu'il y avait dans l'ensemble de nos élevateurs, place pour 100 millions de boisseaux environ, à la fin de la saison de navigation sur les Grands lacs. Une question se pose alors immédiatement. Si nous avions assez de wagons de marchandises pour assurer tous les transports de céréales, comment se fait-il que tout cet espace soit resté vide? Et puis, encore une fois, entre le mois d'août et la fin de la saison de navigation, on a chargé 35,000 wagons de céréales de moins qu'en 1954.

Au cours de la discussion qui a eu lieu il y a quelques semaines au sujet du problème de l'écoulement de nos céréales, le ministre du Commerce donnait à entendre que ce problème tenait essentiellement à la pénurie de wagons de marchandises dont on avait souffert dans l'Ouest. Voici la question que je pose, à laquelle j'espère que le ministre pourra nous aider à trouver une réponse. Cette pénurie était-elle réelle ou seulement provisoire? Est-ce qu'il y a au Canada assez de wagons de marchandises pour assurer tous nos transports en vrac, et notamment le transport des abondantes moissons de céréales récoltées dans l'Ouest depuis quelques années.

S'il n'y a pas de pénurie réelle de wagons couverts, il me semble que le problème se réduit à une question de répartition. Nous avons eu, les dernières années, bien des débats au sujet de la répartition équitable des wagons couverts. Je ne traiterai pas le point en détail ce soir. Durant les trois dernières sessions on a formulé des observations à cet égard au comité de l'agriculture, en proposant des solutions diverses. A en juger par les lettres qui continuent de m'arriver des régions agricoles, et que m'écrivent à ce sujet des gérants d'élevateurs, et surtout des syndicats d'élevateurs, nous ne paraissions pas encore avoir aplani la difficulté que pose la juste répartition des wagons couverts entre les diverses sociétés d'élevateurs et surtout entre les diverses régions. On a dit, par exemple, que la répartition entre les élevateurs situés sur les lignes principales et les élevateurs situés sur les embranchements est inégale. Je suppose qu'à une époque de surabondance de céréales, comme nous en connaissons depuis quelques années, il n'y a

évidemment pas de solution législative au problème. Il semblerait que tout fût du ressort du contrôleur des transports. S'il s'agit d'un problème d'allocation et de répartition plutôt que d'une pénurie pure et simple, il saute aux yeux, me semble-t-il, qu'il faut de toute nécessité maintenir en vigueur la mesure qui nous occupe. En fait, la nécessité n'en a jamais été aussi grande.

Peut-être terminerai-je mes observations sur un ton plus optimiste et ferai-je écho aux sentiments exprimés dernièrement par les ministres du Commerce et de l'Agriculture, en rappelant qu'on nous a affirmé que le problème de l'écoulement de nos céréales est en train de se résoudre assez bien. D'après une dépêche de presse, le ministre de l'Agriculture s'est montré très confiant, à une réunion tenue dernièrement à Medecine-Hat en exprimant l'avis que l'excédent pléthorique de céréales au Canada s'écoulera durant l'année en cours.

J'ai approfondi la question pour déterminer jusqu'à quel point un tel optimisme tient compte des réalités. A moins d'un miracle, je ne vois pas comment se dissipera l'accumulation de céréales qui a abouti à l'obstruction de l'automne dernier. En mars, le syndicat agricole des Prairies présentait au contrôleur des transports, M. Milner, un mémoire sur le besoin de fournir des wagons pour que nos céréales qui se sont accumulées puissent être transportées vers les marchés. D'après les calculs du syndicat, on aura besoin, d'ici la fin de l'année-récolte, de 1,085 wagons couverts par jour, pour atteindre le chiffre des livraisons de l'an dernier. Ce chiffre est presque impossible à atteindre, si l'on tient compte du nombre de wagons couverts dont le pays dispose à cette fin.

On me permettra de décomposer ces chiffres en termes concrets. La statistique que je cite est tirée de l'annuaire du commerce des céréales de Sanford Evans pour l'année 1954-1955, c'est-à-dire d'un ouvrage digne de foi. Pour l'année 1954-1955, les livraisons globales de blé se sont chiffrées par 312.3 millions de boisseaux, tandis que le total pour le blé et toutes les autres céréales atteignait le chiffre imposant de 514.7 millions de boisseaux. Voyons maintenant le tableau de l'année courante. D'après les chiffres de la Commission canadienne du blé, les livraisons effectuées au cours de l'année courante, jusqu'à la semaine terminée le 1^{er} février 1956, s'établissaient à 111 millions de boisseaux pour le blé et à 199 millions de boisseaux pour l'ensemble des céréales.

D'après ces chiffres, pour dépasser le chiffre sans précédent de l'an dernier,—il faudra dépasser de beaucoup le total de l'an dernier