

passé l'an dernier et surtout depuis la fin de juillet 1955 a été loin de ce qui aurait dû être à propos d'une question tellement importante.

Je n'entends pas me mêler à une controverse à propos de la question de savoir qui est responsable de cet état de choses. A maintes reprises, le ministre du Commerce a expliqué la situation dans laquelle se trouvaient les provinces des Prairies. Des agriculteurs ont été incapables de vendre même une partie de leur blé. J'aimerais que le ministre nous dise pourquoi cela est arrivé. Le ministre du Commerce a rendu le régisseur des transports responsable de cela. Si ce que présumait le ministre du Commerce était fondé, c'est donc que le contrôleur des transports a absolument manqué son coup. Mais je n'entends pas me mêler à une controverse. Je signale, toutefois, que le ministre du Commerce à maintes reprises a créé cette impression non seulement à la Chambre mais encore lorsqu'il a parlé aux cultivateurs de l'Ouest et aux associations agricoles d'Edmonton et d'ailleurs.

En parcourant le compte rendu de la présente session, on constate que le ministre a toujours rejeté sur le contrôleur des transports la responsabilité du manque de moyens de transport dont ont souffert les cultivateurs de l'Ouest. Mon premier renvoi est au 11 janvier 1956. Je demandais, alors, au ministre du Commerce ce qu'on allait faire pour permettre aux cultivateurs de livrer davantage aux éleveurs de campagne et quels espoirs on pouvait entretenir à ce sujet. On peut trouver sa réponse à la page 7 du hansard du 11 janvier 1956:

Monsieur l'Orateur, le régisseur des transports est évidemment un fonctionnaire du ministère des Transports. Cependant, le ministère et la Commission du blé ont fait pression auprès des chemins de fer et du régisseur en vue d'accélérer le transport du blé hors des provinces des Prairies.

De nouveau, le 19 janvier il a été question de la situation et des pouvoirs du contrôleur des transports, comme il en a été question plusieurs autres fois. Qui était responsable? Certainement, la situation était sérieuse pour le cultivateur de l'Ouest l'automne dernier, Du 31 juillet au 31 janvier de cette année on a disposé pour le transport du blé dans les Prairies de 31,000 wagons de moins qu'au cours de la même période de l'année précédente.

Si l'on consulte le rapport du Bureau fédéral de la statistique portant la date du 11 janvier, on constatera qu'on a disposé, en 1955, de 31,000 wagons à céréales de moins qu'en 1954. Il y avait également 4,900 wagons de moins pour les produits du grain. Mais quand il s'agit de charbon, de concentrés, d'essence et de mazout, de sable, de

[M. Diefenbaker.]

gravier et de pierre concassée, on note une augmentation sensible du nombre des wagons disponibles. Il y en a eu quatre fois autant pour le fer. Pour le bois de charpente, le bois de construction, le contreplaqué, le papier-journal et autres produits analogues, on note un fort accroissement du nombre des wagons disponibles, mais, en ce qui concerne les cultivateurs de blé de l'Ouest, on n'a absolument pas tenu compte de leur situation.

Les cultivateurs de l'Ouest disposaient de vastes excédents. Plus d'une fois, en juin et plus tôt encore au cours de 1955, le ministre du Commerce a dit avec optimisme: "Nous n'avons nulle raison de nous inquiéter". Il disait même: "Je puis dire aux agriculteurs qu'ils vendront chaque boisseau dont ils disposent et que tout sera transporté de leurs fermes avant le début de la nouvelle année-récolte". Même à présent, une foule de régions de la Saskatchewan (et la même chose vaut pour les autres provinces des Prairies) attendent encore une répartition équitable et sensée des wagons à marchandises.

Je voudrais que le ministre m'explique une chose. Pourquoi les cultivateurs de l'Ouest sont-ils si peu considérés quand il s'agit de leur procurer des wagons à marchandises? Il leur a manqué 31,000 wagons! Je pose cette question précise au ministre car, si je saisis bien l'hypothèse qui découle de cette question, la responsabilité incombe certainement au contrôleur des transports. La pénurie a-t-elle résulté de ce qu'il est plus profitable pour les sociétés ferroviaires de transporter ces autres denrées que de transporter le blé? Est-ce pour cela qu'on a porté si peu d'attention aux demandes des cultivateurs de l'Ouest qui réclamaient des mesures en vue de mettre à leur disposition les wagons nécessaires?

Je n'exposerai pas de nouveau la situation de façon détaillée. Le 3 février, j'ai donné des détails à ce propos, ainsi qu'on peut le voir à la page 876 et les pages suivantes du hansard. Je résume simplement ce que j'ai alors dit, afin d'étayer la thèse que j'expose. Jusqu'au 8 décembre 1954, 67,791 wagons à marchandises ont été déchargés à la tête des lacs.

L'hon. M. Marler: L'hon. député a dit combien?

M. Diefenbaker: 67,791. L'année suivante, c'est-à-dire au cours de la présente campagne agricole, 45,537 avaient été déchargés le 8 décembre, soit 22,000 de moins. Depuis cette date jusqu'en décembre et janvier, la situation a empiré et, le 10 janvier 1956, la pénurie s'établissait à plus de 30,000 wagons. De fait, des dirigeants agricoles de l'Ouest ont soutenu qu'il en manquait environ 36,000. Je sais qu'un tel état de choses s'est un peu