

on n'a encore donné à la Chambre aucune raison satisfaisante pour expliquer l'existence d'autant d'espace libre dans nos élévateurs de tête de ligne. Le contrôleur devrait avoir le pouvoir d'agir dans ces circonstances et de s'assurer que des wagons sont disponibles afin qu'on puisse répondre aux demandes des meuneries.

La loi à l'étude devrait également pourvoir à la répartition des wagons-marchandises. L'honorable député qui m'a précédé a traité ce point assez à fond. Une des principales plaintes au sujet de laquelle les cultivateurs de l'Ouest canadien protestent, c'est qu'ils ont dépensé beaucoup d'argent pour établir leur propre système d'élévateurs, qu'ils ont consacré beaucoup de temps et d'énergie à édifier cette organisation. Cependant, lorsqu'ils transportent leurs céréales à leur propre élévateur, celui-ci est déjà rempli, de sorte que les cultivateurs doivent vendre leurs céréales à un élévateur avec lequel ils ne tiennent pas à faire affaire. Si la mesure qui sera présentée à la suite de cette résolution remédie à cet état de choses, j'estime qu'elle fera beaucoup de bien et qu'elle constituera une mesure progressiste dans le domaine de la vente au Canada. Je préviens le gouvernement que s'il n'atteint pas ces deux objectifs principaux, il aura des nouvelles des producteurs de céréales de l'Ouest au cours de la prochaine année.

M. Zaplitny: Avant l'adoption de la résolution, je désire formuler quelques commentaires. Je note que la résolution prévoit la nomination d'un contrôleur des transports et d'un ou de plusieurs adjoints qui seront chargés d'appliquer les règlements qui pourront être édictés à ce sujet. Il y est aussi question de leur rémunération. Comme l'ont déjà dit des membres de notre groupe, nous sommes disposés à appuyer l'idée d'un prolongement des pouvoirs du contrôleur des transports et même d'un contrôleur adjoint si l'on peut nous démontrer qu'il en résultera une distribution plus efficace et plus équitable des wagons-marchandises. Cependant, jusqu'ici, à en juger d'après les renseignements qu'on a fournis au comité,—il est un peu étrange de constater que le ministre ne se soit pas encore fait entendre...

L'hon. M. Marler: J'ai formulé une brève déclaration au début. Je me demande à quoi s'attend l'honorable député.

M. Zaplitny: Le ministre n'a pas encore communiqué au comité certains renseignements à propos de la résolution à l'étude. Je reviendrai là-dessus dans quelques instants et le ministre aura l'occasion de développer sa brève déclaration.

Deux principes sont ici en jeu qui intéressent l'Ouest canadien. Évidemment, nous nous préoccupons de la situation générale. Nos horizons ne sont pas bornés au point que nous nous intéressons uniquement au transport des céréales. Nous nous préoccupons également du transport des matières premières en vrac partout au Canada et nous accepterons volontiers toute idée propre à faciliter le transport efficace d'autres marchandises. Je crois qu'il est toutefois de notre devoir, en tant que représentants de circonscriptions dont l'agriculture est la principale industrie, de dire quelque chose du transport des céréales. Que les autres députés qui représentent ici des régions minières, des régions de pêche, etc. et où peuvent se poser également des problèmes de transport, se fassent entendre en ce qui concerne les autres produits en cause.

Deux principes nous intéressent plus particulièrement en ce qui a trait au transport des céréales. Ils peuvent être exprimés simplement. Y a-t-il, d'abord, un nombre de wagons de marchandises suffisant pour assurer l'acheminement rapide des céréales à partir des élévateurs de campagne jusqu'aux terminus, de façon qu'elles soient sur place au moment où arrivent les commandes. Ensuite, nous voudrions savoir si le contrôleur des transports ou ceux qui lui donnent ses directives ont vraiment tenté un effort sérieux en vue de répartir les wagons de manière à respecter un principe pour lequel combattent depuis longtemps les groupements agricoles et particulièrement les syndicats de blé, principe voulant que chaque cultivateur ait le droit de traiter avec l'élévateur de son choix. Il n'est pas un seul producteur qui ne souscrive à ce principe, qu'il adhère au syndicat des producteurs de blé, aux *United Grain Growers* ou qu'il traite avec une compagnie d'élévateurs de compagnie. Tous tiennent essentiellement à ce qu'il leur soit permis de choisir l'élévateur qu'ils désirent.

Mais ce principe est encore plus important en ce qui concerne les syndicats de blé. En effet les cultivateurs en question ont consacré de 25 à 30 ans de leur vie à mettre au point un réseau d'élévateurs bien à eux, financé à même les recettes produites par la vente de leurs propres céréales. Ils en assurent le fonctionnement à titre bénévole durant leurs loisirs et, en majorité, ne touchent aucune rétribution. Ils estiment que ce régime de manutention du blé leur est très précieux et constitue un actif. Ils se demandent, tout comme nous, dans quelle mesure le Gouvernement, ou le contrôleur des transports, qui tient ses pouvoirs du Gouvernement, s'en tient au principe d'une répartition suffisante et équitable des wagons.