

donc à 14,425. Le 8 avril, 29,132 wagons canadiens circulaient sur des lignes américaines, tandis que 18,327 wagons américains se trouvaient sur des lignes canadiennes. La balance défavorable était de 10,805.

L'état ci-dessus permet de constater qu'entre la première date, le 16 février, et le 8 avril, le nombre des wagons canadiens sur les lignes des États-Unis a diminué d'environ 800. D'autre part, le nombre des wagons des États-Unis circulant sur des voies canadiennes a sensiblement augmenté, d'environ 4,800, ce qui constitue une amélioration nette de la situation défavorable des wagons canadiens, dont le nombre s'établit à 5,640.

Le 9 mars, la situation par rapport à l'échange des wagons atteignait un sommet et nous était défavorable par 18,935 voitures. Depuis lors elle s'est améliorée par le retour d'environ 10,000 wagons. Je disais tantôt que le 8 avril la situation nous était défavorable par environ 10,805 wagons. Comme nous considérons qu'elle est normale au Canada à environ 8,000, nous y sommes presque. J'en ai la preuve dans une lettre en date du 9 avril que j'ai reçue du président de la Commission canadienne du blé. J'en cite un passage:

Je suis heureux de dire que la situation continue de s'améliorer en ce qui concerne les chargements à Vancouver, et bien qu'il nous faille verser des indemnités de surestaries à l'égard de certains de nos bateaux à Vancouver, si les chemins de fer veulent bien continuer d'accélérer leurs chargements et transporter le blé rapidement à Vancouver, nous pourrions réduire les frais prévus de surestaries.

Je suis heureux de vous informer que la situation s'améliore relativement au total global des chargements. Vendredi on a chargé près de 1,000 wagons de céréales dans l'ensemble de la division de l'Ouest, et samedi, 870 wagons. Voici le détail, par provinces:

Manitoba	121
Saskatchewan	409
Alberta	340

et la répartition entre chemins de fer est la suivante:

Pacifique-Canadien	430
National-Canadien	428
Alberta-Nord	12

Puis il ajoute:

Les bateaux suivants sont à Fort-William ou y sont attendus:

Maintenant à Fort-William:	
<i>Hochelaga</i>	<i>Coverdale</i>
<i>Ashcroft</i>	<i>Lemoigne</i>
<i>Stadacona</i>	<i>Hagarty</i>

Attendu mardi:

Prescott

Attendu mercredi:

Westmount

Nous prévoyons que ces navires chargeront leurs cargaisons dans un jour ou deux, dès qu'ils pourront avoir accès aux élévateurs. Cette ouverture hâtive de la navigation est fort encourageante.

Je crois que la situation s'est améliorée à cause des deux mesures qu'ont prises les

[L'hon. M. Chevrier.]

fonctionnaires du ministère et dont j'ai fait mention tantôt, mais plus particulièrement à cause de la création de comités formés de représentants des chemins de fer, des sociétés de navigation, de fonctionnaires du ministère des Transports et d'autres personnes intéressées à l'expédition des céréales. Ces gens ont eu des entretiens préliminaires. Les dispositions qu'ils ont prises, je suis heureux de le dire, ont contribué à réaliser une situation qui est redevenue presque normale.

M. Nowlan: Le rapport de la commission d'enquête sur le régime des tarifs-marchandises a donné lieu à une longue discussion cet après-midi et ce soir. Ce sont surtout les députés de l'Ouest qui ont fait les frais de cette discussion. On pourrait s'attendre que ceux d'entre nous qui viennent de l'Est s'étendent également sur cette question. L'incidence des tarifs-marchandises nous a atteints dans l'Est, comme elle a atteint les gens de l'Ouest. Si nous ne sommes pas aussi bruyants que certains députés de l'Ouest, pour ce qui est de l'exposé de nos griefs, ce n'est pas à dire que notre fardeau soit plus léger à supporter.

Ainsi que le sait probablement le ministre, la question a reçu beaucoup d'attention, dans les Maritimes, de la part d'une commission des taux de transport des marchandises que nous avons là-bas et qui représente les divers gouvernements provinciaux et les chambres de commerce. Des dirigeants de cet organisme m'ont dit qu'ils se sont réunis jusqu'à la fin de la semaine en vue d'étudier plus à fond le rapport de la commission royale. Bien entendu, leurs constatations ou leurs vœux ne sont pas nécessairement ceux qu'accepteraient le présent comité ou quelqu'un de ses membres. Mais nous mesurons tous la complexité du problème. Pour ma part, je préfère prendre connaissance de leur étude de la situation, de leurs critiques et de leurs vœux au sujet du rapport, avant de songer à traiter comme il convient la question dont nous sommes saisis.

Je dis cela simplement pour expliquer pourquoi je ne cherche pas à parler du rapport de cette commission ce soir. Mais je suppose que nous serons de nouveau saisis des crédits du ministre, avant longtemps, et que, probablement lorsque nous étudierons le crédit relatif à la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou un autre crédit semblable, nous aurons l'occasion de parler du rapport de la Commission, en ce qui concerne les provinces Maritimes. Ce problème nous intéresse certes énormément. Pour l'Est canadien c'est un vieux problème. La loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes dont il est