

ensuite rendus à la *Federal Elevator Company* d'où ils ont acheminé le wagon vers leur propre élévateur où il pouvait être rempli. J'y ajoutai dans ma lettre:

Il est évident que les dispositions prises pour l'attribution des wagons qui doivent satisfaire aux commandes d'expédition ne fonctionnent pas convenablement, et il en résulte malheureusement que le syndicat du blé est victime d'une distinction injuste.

A Bankend, il est évident que le *Federal Grain Company* a reçu plus que sa juste part de wagons puisqu'à l'heure actuelle l'élévateur de cette compagnie a de la place libre pour environ 3,500 boisseaux, alors que l'élévateur du syndicat du blé de la Saskatchewan est plein.

Plusieurs enquêtes sur la situation prouvent que dans certains cas les équipages de trains ne reçoivent aucune instruction précise pour la répartition des wagons. Dans d'autres cas, ils ne placent pas les wagons où on leur a dit de les mettre.

Serait-il possible de conclure des arrangements précis avec les compagnies de chemin de fer pour que les wagons soient placés conformément aux commandes d'expédition telles qu'elles sont attribuées par la Commission du blé et les compagnies d'élévateurs?

J'aimerais faire remarquer au ministre, étant donné qu'il a déjà été question du contrôleur des transports, que je ne nourris aucune animosité à son égard, je lui en donne ma parole. A mon avis, toute cette situation est le résultat de quelque chose qui n'a pas fonctionné convenablement. La situation ne fait que se compliquer et que susciter plus de ressentiment contre le Gouvernement, le ministre et le contrôleur des transports lorsqu'on découvre que de telles choses se passent.

Nous devrions essayer de redresser la situation et de donner au contrôleur des transports un droit de regard sur les directives adressées aux sociétés ferroviaires afin que la répartition des wagons se fasse là où il se doit. Il devrait exister une telle coordination entre les commandes de transport et la répartition des wagons que les deux coïncident exactement. Si le ministre peut remédier à la situation, ce sera un bienfait.

Je connais un endroit où il n'y a qu'un élévateur de syndicat du blé, et un autre où existe un élévateur de compagnie qui, dans presque tous les cas, reçoit les wagons alors que le syndicat du blé n'en a pas. Dans ma propre région, il semble qu'on dispose des wagons à certains endroits en en oubliant d'autres. Je ne sais pas pourquoi les équipages agissent ainsi. Chose certaine, si leurs instructions étaient portées à la connaissance du contrôleur des transports, on pourrait mettre bon ordre dans ce domaine. S'il n'a pas l'autorité nécessaire, il faut la lui accorder.

Des enquêtes auprès des chefs des syndicats du blé, des sociétés de céréales, de la Commission du blé et des chemins de fer ne donnent rien. On se passe la balle en s'excusant sur autrui. Si le ministre réussit à

résoudre ce problème, il aura fait beaucoup de bien. A tout événement, il aura rendu aux producteurs des provinces des Prairies un droit fondamental, celui de livrer leurs céréales à l'élévateur de leur choix et d'acheter ses denrées où il leur plaît. C'est un droit qui existe depuis bien des années.

Je puis dire qu'une telle difficulté a rarement surgi avant que le syndicat du blé soit en mesure d'avoir la haute main sur la grande majorité du blé à des localités particulières. Prenons Bankend, par exemple; j'estime que si les cultivateurs de la région étaient autorisés à livrer, mettons, 80 p. 100 des céréales à l'élévateur du syndicat, la situation pourrait être différente, mais ils sont forcés de livrer leur grain à l'élévateur de la compagnie, parce qu'il y a des wagons et, par conséquent, de l'espace. Ayant besoin d'argent, le cultivateur n'y peut rien faire. La situation économique, à laquelle il ne peut rien changer, le force à essayer d'écouler ses céréales de son mieux. Je puis assurer le ministre de l'appui de notre groupe s'il réussit à faire disparaître cette injustice.

M. Campbell: Monsieur le président, avant l'adoption de la résolution, je tiens à répéter un propos qu'on a déjà tenu, c'est que notre groupe appuiera la mesure avec l'espoir que jamais la situation qui a régné l'automne dernier ne se répétera pas. Le projet de loi à présenter devrait avoir un double objectif. D'abord, il devrait prévoir que le blé sera toujours transporté aux élévateurs de tête de ligne non seulement pour remplir les commandes d'outre-mer mais aussi pour satisfaire aux commandes des minoteries et maintenir nos élévateurs remplis.

Beaucoup d'agents d'élévateurs se sont plaints l'automne dernier parce qu'ils avaient en main des commandes de meuneries touchant la livraison immédiate de céréales et dont le syndicat prend habituellement livraison. Plusieurs agents d'élévateurs m'ont dit qu'ils avaient retenu des commandes de meuneries pendant deux ou trois semaines mais qu'ils ne pouvaient obtenir de wagons-marchandises. Une des choses qui m'ont le plus préoccupé l'hiver dernier c'est que, pendant que nos cultivateurs manquaient désespérément d'argent, il restait dans nos élévateurs, au cours du mois de janvier, une énorme superficie d'espace libre.

J'ai posé une série de questions en janvier afin de savoir combien d'espace libre il y avait dans les élévateurs à la tête des lacs et sur le littoral. On m'a répondu qu'il y avait de l'espace pour 50 millions de boisseaux. J'ai voulu savoir qui était responsable de cet état de choses. J'ai posé plusieurs questions au ministre du Commerce mais je n'ai pas eu de réponse satisfaisante. Jusqu'ici,