

renverser sur son habit. S'il y réussit, il est meilleur prestidigitateur que moi. En mangeant, il faut prendre bien garde de ne pas porter la nourriture à son oreille plutôt qu'à sa bouche. J'ignore s'il y a moyen de remédier à cet état de choses. Les chemins de fer ne dépenseront sans doute pas plusieurs millions de dollars à la seule fin de permettre aux voyageurs de boire à l'aise. Mais il me semble qu'on devrait réparer les terre-pleins de la voie, qui se détériorent.

L'hon. M. Chevrier: Qu'on me permette de répondre aux deux questions soulevées par le député de Macleod. Je regrette d'avouer qu'on ne m'a prévenu d'aucune pénurie de wagons à houille dans l'Ouest. Je sais que depuis quelques semaines, ou plutôt quelques mois, on manque de wagons-marchandises pour transporter les céréales. Je suis prêt à parler de ce problème, mais comme personne ne l'a soulevé, il est inutile de le discuter. Je demanderai à mes fonctionnaires s'ils sont au courant de ce que certaines mines devront peut-être fermer à cause de la pénurie de wagons. Au cours des années, j'ai constaté que nous avons toujours amplement de wagons à houille au pays mais qu'à certaines périodes nous manquons de wagons-marchandises. Heureusement, je crois qu'il y a maintenant suffisamment de ces wagons. Mais je signalerai volontiers au National-Canadien les circonstances dont le député de Macleod a parlé.

Comme je viens de le dire, une fois par année, je me rends dans l'Ouest, jusqu'à la côte. Je ne me souviens pas, cependant, d'avoir constaté l'état de choses exposé par l'honorable représentant. Mais je suis sûr qu'il ne soulèverait pas la question sans en avoir vérifié les détails. Je la signalerai donc volontiers aux dirigeants du chemin de fer.

M. Shaw: Le ministre a déclaré que personne ne lui avait demandé de parler des wagons à céréales. Mais je serais enchanté qu'il nous fournisse des détails. Dans ma région, la situation est fort critique. La ville que j'habite, par exemple, compte environ sept éleveurs. Il y a deux mois, ils regorgeaient; il y avait là quelque 700,000 boisseaux de blé dont une forte proportion était humide et gourd. D'après les calculs, environ 500,000 boisseaux de blé, dont une grande quantité est humide et gourd, sont encore aux mains des cultivateurs.

Je suis parfaitement au courant du problème qui se pose à la commission, non seulement en ce qui concerne le séchage de cette catégorie de céréales, mais aussi en ce qui concerne la vente. La venue des chaleurs aggraverait encore le problème déjà aiguë. Il faut ajouter à cela, bien entendu,

que bon nombre de ces cultivateurs, incapables de vendre leurs céréales, sont dans une mauvaise situation financière. Je crois comprendre que la Commission du blé a effectivement consulté les chemins de fer, les priant d'assurer une plus grande quantité de fourgons de marchandises pour le transport de ces céréales. C'est ce dont je me suis rendu compte dans ma propre circonscription. Là où existait des lignes parallèles des deux compagnies, du National-Canadien comme du Pacifique-Canadien, l'une et l'autre déplaçaient pas mal de wagons à céréales. Mais sur la ligne entre Red-Deer et Calgary, par exemple, où la concurrence fait défaut, le Pacifique-Canadien a semblé manquer un peu à ce que je pourrais appeler son devoir, pour ce qui est du déplacement de ces wagons. Je suis tout à fait sensible à la gravité du problème, mais je voudrais bien que le ministre nous dise s'il y a eu un changement notable depuis le mois dernier et, sinon, quel soulagement peuvent attendre les cultivateurs par rapport à ce problème-là.

L'hon. M. Chevrier: Comme je l'ai déjà fait savoir, la situation, très grave, il est vrai, il y a quelques semaines, s'est sensiblement améliorée, ainsi que je vais le montrer dans un instant. Les raisons en étaient, je pense, d'abord la grève des aiguilleurs aux États-Unis, ensuite la tempête dans l'Ouest qui a immobilisé un grand nombre de fourgons dans certaines régions. Il faut y ajouter les grosses expéditions normales de papier et d'autres exportations canadiennes vers les États-Unis. Cette pénurie a provoqué des protestations de divers groupements de l'Ouest et d'autres régions du pays.

Voici la situation au 9 avril, telle qu'on me l'a exposée. J'aimerais consigner au compte rendu la situation défavorable à l'égard des wagons de marchandises du 16 février jusqu'à aujourd'hui car c'est durant cette période qu'elle a été la plus mauvaise. Le 16 février, le nombre des wagons canadiens se trouvant sur des lignes américaines était de 29,988, tandis que les chemins de fer canadiens disposaient de 13,544 wagons de marchandises américains. La balance défavorable aux lignes canadiennes était donc de 16,445 wagons. Un mois plus tard, le 16 mars, le nombre des wagons canadiens sur les lignes des États-Unis s'établissait au total à 31,682; les wagons des États-Unis sur les lignes canadiennes, à 15,530. Les lignes canadiennes y perdaient donc 16,152 wagons. Le 30 mars, le nombre des wagons canadiens sur les lignes américaines se chiffrait par 31,725; celui des wagons des États-Unis sur les lignes canadiennes, par 17,300. La balance défavorable s'établissait