

l'étude, nous demandons qu'on redonne cette liberté fondamentale aux agriculteurs de l'Ouest.

Les représentants des provinces autres que celles des Prairies diront peut-être que la mesure ne les intéresse pas. A mon avis, cependant, le principe en jeu va beaucoup plus loin que la simple répartition des wagons entre les éleveurs des Prairies. Le point fondamentalement important c'est qu'on ne peut refuser à une classe de Canadiens un droit que tout membre du Parlement doit reconnaître comme essentiel dans notre démocratie canadienne. Ce droit c'est que tout Canadien, quand il décide de vendre ses produits,—qu'il s'agisse de denrées agricoles ou du produit de son travail,—peut les vendre à l'acheteur de son choix. Dire que les cultivateurs de l'Ouest possèdent aujourd'hui cette liberté serait nier l'exactitude des déclarations que des milliers de cultivateurs ont adressées aux membres du Parlement et au Gouvernement.

Le syndicat du blé expose en détail le genre de modification qu'il préconise. La Commission du blé doit, dit-on, non seulement appliquer cette formule générale de répartition des wagons, mais encore tenir compte dans ses calculs des wagons supplémentaires hors-tour qu'elle doit parfois acheminer. On me permettra de proposer une autre modification, soit aux statuts, soit aux règlements. Voici. Si, au bout d'un an complet, la répartition ne s'est pas faite précisément selon les désirs du cultivateur, à cause de cet acheminement de wagons hors-tour, les wagons supplémentaires qu'a pu obtenir un éleveur seront reportés sur l'autre année où ils serviront au calcul de la formule de cette année-là. On pourrait ainsi assurer une répartition parfaitement conforme aux desiderata du cultivateur.

Voilà plusieurs années que nous travaillons à la solution du problème. Nous avons cru à son règlement lors de la nomination du régisseur aux transports. On a justement prorogé les pouvoirs de celui-ci au cours de la session de 1953-1954. Aux termes de la loi ce fonctionnaire a le droit, il me semble, d'exiger tout ce que nous nous trouvons actuellement à réclamer du point de vue de la répartition des wagons de marchandises. Mais il n'a jamais jugé bon de se prévaloir des droits que lui a accordés en ce sens le Parlement.

Comme il m'est déjà arrivé de le dire en cette enceinte, il ne répartit absolument pas les wagons de marchandises. Si un député ou quelqu'un d'autre reçoit une plainte, parce qu'un endroit n'obtient pas assez de wagons, et si le régisseur des transports est invité à

s'occuper de la question, la société ferroviaire est saisie de l'affaire. On espère qu'elle fournira des wagons supplémentaires à l'endroit de livraison en cause; mais elle ne répartira jamais entre les sociétés d'éleveurs les wagons de façon à tenir compte du libre choix des cultivateurs.

Pour résoudre ce problème, nous avons essayé de régler le problème en nommant un régisseur du transport, mais ça n'a pas réussi du tout. Le ministre a déjà déclaré que le livre de réquisition de wagons, qui existe depuis longtemps de par la loi sur les grains, permettait aux cultivateurs de livrer leurs céréales à l'éleveur de leur choix. Voici, par exemple, ce que le ministre du Commerce a déclaré à ce sujet, le 15 décembre 1953, comme en fait foi le *hansard* de l'année à la page 997:

Je pense qu'on n'accorde pas assez d'importance au livre de réquisition de wagons.

Il a ensuite exposé les dispositions qui régissent l'emploi du livre de réquisition de wagons. Elles permettent aux cultivateurs de choisir l'endroit où les wagons seront envoyés et, par le fait même, de s'assurer pour leur propre usage l'espace requis pour entreposer leurs céréales dans l'éleveur auquel ils veulent leurs céréales. Il suffit pour réfuter cet argument de se rappeler que la solution du livre de réquisition de wagons a déjà été essayée. Elle présente de grands avantages et peut régler le problème dans bien des cas, mais qu'arrive-t-il lorsque partout dans l'Ouest du pays les cultivateurs, aux divers points de vente, mettent en branle la répartition de wagons au moyen du livre de réquisition? Le régisseur du transport intervient, utilise ses vastes pouvoirs et fait cesser l'emploi du livre de réquisitions de wagons. Les cultivateurs ne sont donc pas plus avancés qu'avant l'institution du livre de réquisition.

Au lieu d'aider les cultivateurs à vendre leurs céréales à l'éleveur de leur choix, le régisseur des transports et le Gouvernement ont, dans plus d'un cas, supprimé la disposition qui avait été insérée dans nos lois il y a bien longtemps en vue d'assurer un tel droit aux cultivateurs. Au lieu d'aider les cultivateurs à utiliser ce droit fondamental, le Gouvernement a contribué à le leur enlever.

Nous pensons, l'an dernier, que nous étions engagés dans la bonne voie. Au cours d'un long débat au sein du comité permanent de l'agriculture, nous avons entendu le témoignage de représentants des diverses sociétés faisant le commerce des céréales. Le ministre nous avait dit qu'il songeait à appliquer un cycle à l'égard des wagons: le Gou-