

dont la capacité est de 5.5 millions de boisseaux, et d'un autre à peu près de même grandeur à Saskatoon. On me dit qu'ils sont presque vides depuis assez longtemps. L'automne dernier, à la fin de la campagne agricole, le député de Moose-Jaw-Lake-Centre a tâché comme moi de les faire remplir. Une des raisons invoquées pour expliquer l'état de choses actuel est le prix qu'exigent les chemins de fer pour déverser le grain.

• (3.50 p.m.)

Dans le cas d'un wagon de 2,000 boisseaux, le chemin de fer reçoit, la première année, 3c. les cent livres. Si le blé passe une deuxième année dans l'élévateur, on demande 5c. les cent livres et, la troisième année, 7½c. Le tarif augmente graduellement, mais je n'ai pas les autres chiffres. Toujours est-il que le prix demandé est tout à fait injuste. Tout se fait d'un seul mouvement: le grain est déversé et déchargé, et les wagons n'ont qu'à partir. On prétend que ce régime de prix compenserait les chemins de fer du revenu qu'ils ont perdu temporairement parce qu'ils ne pouvaient pas transporter ces céréales aux ports. Cela m'amène à la situation actuelle dans l'Ouest du Canada. Les céréales ne sont pas transportées et les chemins de fer, pour une raison ou pour une autre, semblent s'en désintéresser. A mon avis, ces tarifs devraient être étudiés immédiatement et la Commission des transports, dont relève la question, devrait prendre les mesures nécessaires afin qu'aucune compagnie de chemin de fer ne puisse exiger des droits pour plus d'un déchargement. Comme je l'ai expliqué, selon le tarif actuel, le droit exigé pour la première livraison est de 3c. les 100 livres. S'il doit y avoir un droit de déchargement, et si ce chiffre est considéré équitable, je pense que ce devrait être le seul droit exigé et qu'on ne devrait pas permettre aux chemins de fer d'augmenter leurs tarifs avec le temps.

N'oublions pas que cela grève directement le blé des cultivateurs. Il ne s'agit pas de frais d'entreposage ou autres. Il s'agit d'une déduction délibérée d'où résulte un plus faible revenu net lors du paiement définitif fait aux cultivateurs pour leur blé.

J'ai mentionné plus tôt la situation des contingents dans les Prairies. J'ai oublié alors de signaler une gare particulière où s'illustre bien l'injustice du système actuel de livraison. Comme je l'ai dit, il y a présentement 74 endroits de l'Alberta où le contingent est encore de deux boisseaux. Je dois d'abord signaler que, pendant la saison de 1964-1965, le premier contingentement de boisseaux a été annoncé le 14 septembre 1964, le deuxième le 19 octobre, le troisième le 23 novembre et le quatrième le 4 janvier 1965. A cet endroit-là, une compagnie particulière de céréales n'a expédié que 104 wagonnées de

blé, du 1^{er} août 1964 au 23 juin 1965 au regard de 103 du 1^{er} août au 18 décembre 1965.

Voyons ce qui s'est passé au cours de la présente campagne agricole. Il s'agit d'une seule et même ville. Au 30 août, elle avait un contingent d'un boisseau, au 27 septembre, de deux, au 25 octobre, de trois, et au 8 novembre, de quatre. Et il y avait amplement d'espace. C'est sûrement une simple coïncidence que le quatrième contingent soit tombé le 8 novembre. Toutefois, ma ville avait, le 10 janvier, un contingent de six boisseaux, ce qui est fort bien. Elle est desservie par une ligne du National-Canadien, et je ne puis certainement pas m'en plaindre.

J'aimerais maintenant dire un ou deux mots d'une situation qu'il ne m'est pas difficile de comprendre. C'est l'incompétence des chemins de fer, et en ce cas-ci du National-Canadien. Je me reporte à une question que j'ai fait inscrire au *Feuilleton* le 28 avril 1965. Elle portait le numéro 52, et la voici:

1. Quels sont les noms et adresses commerciales des différents soumissionnaires pour l'installation de réseaux d'égout et de distribution d'eau dans la maison cantonnière située à Avonlea (Saskatchewan)?

2. Quel est le montant de la soumission dans chaque cas?

3. A quelle entreprise ou à quelle personne le contrat a-t-il été adjugé?

4. Quand le National-Canadien demandera-t-il des soumissions pour l'installation de réseaux d'égout et de distribution d'eau dans la gare d'Avonlea (Saskatchewan)?

Voici la réponse que j'ai reçue:

Voici les renseignements donnés par la Direction des chemins de fer Nationaux du Canada.

1, 2 et 3. Seule la compagnie *Moose Jaw Heating and Plumbing Company Limited*, de Moose-Jaw (Saskatchewan), a répondu à l'appel d'offres et le contrat a été adjugé à cette compagnie. Il n'entre pas dans la ligne de conduite des chemins de fer de dévoiler les montants des soumissions en ce qui concerne les contrats ferroviaires.

4. On ignore à l'heure actuelle quand ces travaux seront effectués.

Ma deuxième question se rapportait au même sujet. On la trouve au *hansard* du 16 juin 1965—question n° 424.

1. Quels sont les fonctionnaires du National-Canadien ayant sollicité des soumissions pour l'installation de canalisation d'eau et d'égouts dans la maison cantonnière d'Avonlea (Saskatchewan)?

2. Le National-Canadien a-t-il coutume de procéder à de telles installations sur la propriété de la compagnie, uniquement à des fins d'apparence?

• (4.00 p.m.)

3. N'y a-t-il pas des raccords d'eau ou d'égouts pour cette propriété?

4. Quel est le déficit de ce service du National-Canadien?