

Puis, je répète ce que je signalais avant le dîner au sujet de la route de Churchill et du magnifique élévateur d'entreposage que possède l'État au port de Churchill. Ces installations permettent d'emmagasiner environ 2 millions et demi de boisseaux de céréales. Or j'ai appris en fin de semaine qu'une faible partie seulement de l'entrepôt disponible au port de Churchill est occupée en ce moment. Les fonctionnaires là-bas ajoutent que les séchoirs perfectionnés dont l'élévateur est muni n'ont pas encore servi cette année. Pourtant, ils peuvent assécher 20,000 boisseaux de céréales par jour. Voilà qui aurait aidé à diminuer les pertes en ce qui a trait au blé humide des provinces des Prairies, resté dans les champs. Si on l'avait expédié à ce port et asséché au moyen des installations disponibles, beaucoup de ce blé aurait pu servir.

Pendant le congé de Pâques, j'ai assisté à une séance de l'Assemblée législative du Manitoba, où j'ai entendu le ministre provincial de l'Agriculture déclarer qu'il restait, dans la province, environ 1 million de boisseaux de blé humide. J'imagine qu'en Saskatchewan, la quantité non encore expédiée est même plus forte. Il aurait donc été très utile de se servir des séchoirs disponibles à Churchill.

Cela soulève une autre question dont on a parlé l'autre jour: la nomination d'un régisseur des wagons de marchandises. Je sais que le ministre a rabroué le représentant d'Assiniboïa à cause de la question que celui-ci avait inscrite au *Feuilleton*.

L'hon. M. Chevrier: Non. A propos d'une déclaration erronée qu'il avait formulée à la Chambre.

M. Ross (Souris): J'allais dire que je ne suis pas en mesure de confirmer ou de contredire ni sa déclaration ni celle du ministre des Transports. Je l'ai déjà signalé, les installations et le matériel que possède le Gouvernement à Churchill en vue de faire sécher ces céréales humides auraient pu servir, s'il y avait eu assez de wagons. Ces céréales pourront constituer une perte pour le producteur car le président de la Commission du blé a fait observer que, si les céréales ne peuvent être recueillies et séchées avant les chaleurs, il craint une perte totale pour les producteurs. Ce gaspillage pourrait probablement être évité s'il y avait un régisseur des wagons de marchandises. Je ne sais pas ce que vaut cette thèse, n'ayant pas les autres renseignements à l'appui. S'il n'y a pas d'autre raison de ne pas expédier ces céréales humides à Churchill, un régisseur des wagons de marchandises aurait pu trouver les wagons pour les faire expédier sous

la surveillance du ministre du Commerce, à qui incombe le transport des céréales. Je ne reproche rien au ministre des Transports, car je sais qu'il n'a rien à y voir.

Je voudrais dire encore une fois tout le bien que je pense de l'œuvre de la commission Turgeon et féliciter ses membres.

M. Ferrie: Nous sommes heureux de ce que le ministre ait pris à cœur le rapport et s'apprête à constituer un comité qui sera chargé d'étudier cette partie de la voie que nous de l'Ouest appelons la zone vague. Je ne prolongerai pas la discussion en ajoutant quoi que ce soit au sujet du rapport de la Commission.

Il est un ou deux points que je tiens à signaler au ministre. En 1948 les provinces ont formulé un grand nombre d'observations au sujet des tarifs-marchandises. Au cours de cette période certaines choses ont été dites en ce qui concerne les tarifs de préférence dont jouissaient certains groupements. Il en est résulté, pour l'Ouest, la perte de deux préférences importantes. L'une d'elles existait depuis le tout début des transports ferroviaires dans nos régions. Même à l'époque Mackenzie-Mann, où les chemins de fer étaient dans une très mauvaise situation financière, on consentait cet avantage, sachant à quel point il importait pour les chemins de fer que les cultivateurs aient de bonnes graines de semence. Nous avons aujourd'hui perdu le tarif de préférence à l'égard des graines de semence et des semences enregistrées. Je prie le ministre de considérer cette question. L'an dernier, dans l'Ouest, les réseaux n'ont pas perdu d'argent; au contraire ils ont réalisé un bénéfice voisin de neuf millions. Par contre, dans l'Est, ils en ont perdu à peu près douze. En demandant le rétablissement de ce tarif de préférence au titre du transport des graines de semence, nous ne demandons rien qui puisse porter préjudice aux chemins de fer, mais quelque chose qui leur rapporte des avantages, tant à eux qu'à ceux qui produisent nos immenses récoltes de céréales. Les chemins de fer trouveront avantage à consentir ce tarif de préférence, vu qu'ils encourageront les cultivateurs à produire plus de céréales de cette catégorie.

Un autre tarif de préférence que nous avons perdu, c'est celui qui s'appliquait au transport du bétail de race pure. Pour une raison quelconque, on l'a supprimé l'automne dernier. Nous n'avons pas réussi à le faire rétablir, bien que nous l'ayons demandé à plusieurs reprises. Je prie le ministre de faire ce qu'il peut pour obtenir cette concession, afin de venir en aide à notre industrie de l'élevage des animaux de race. Les éleveurs produisent beaucoup de bétail de race pure, tant dans