

L'hon. M. Marler: Le député permet-il une question? Quand M. Milner a-t-il fait cette déclaration?

M. Castleden: Quand il a comparu devant le comité de l'agriculture l'an dernier, c'est-à-dire en 1955.

L'hon. M. Marler: Je crois que l'honorable député aura de la difficulté à trouver la page du compte rendu des délibérations du comité où cette déclaration est consignée.

M. Castleden: Je m'empresse de la chercher avant la fin du débat.

L'hon. M. Marler: Oui. Je voudrais bien la voir. Je ne me rappelle pas qu'on ait fait une déclaration de ce genre.

M. Castleden: Je serai heureux de la lui trouver. De toute façon, c'est ce qui s'est produit. S'il est vrai que le contrôleur des transports n'a exercé aucune autorité sur les sociétés de chemins de fer, je puis comprendre la situation actuelle. Toutefois, s'il a autorité sur les sociétés de chemin de fer et possède le droit de les obliger à répartir les wagons couverts conformément aux ordres d'expédition et aux points de livraison désignés par les syndicats du blé et autres sociétés d'éleveurs, il m'est impossible de comprendre la situation actuelle. Je voudrais bien qu'on me donne une explication et je suis certain que les syndicats du blé voudraient aussi qu'on leur fit connaître la situation sous son vrai jour.

Je désire décrire ce qui se passe actuellement. J'ai sous la main un rapport en provenance de Bankend, village situé sur un embranchement ferroviaire dans ma circonscription. Le rapport est rédigé sous forme de lettre et porte la date du 6 février. Voici ce qu'il dit:

Nous avons aujourd'hui ici 26 ordres d'expédition à exécuter, 18 en provenance du syndicat et huit du gouvernement fédéral, et nous en sommes encore au contingent de 100 unités.

Ils n'ont pas obtenu le contingent d'un boisseau.

Le rapport déclare aussi que le groupement en question a signé un certain nombre de résolutions dont copie a été transmise au contrôleur des transports, au président de la Commission canadienne du blé et à l'expéditeur des trains du Pacifique-Canadien.

J'y ai immédiatement donné suite en écrivant au ministre du Commerce pour lui exposer la situation et tâcher d'obtenir quelque mesure appropriée. Il semble y avoir des endroits qui éprouvent des difficultés à se procurer des wagons couverts, et les gens là-bas se trouvent dans une situation pénible. Ils n'ont pu se procurer en temps utile des

avances en espèces sur leurs céréales, et parce qu'ils demeuraient très loin d'une banque et que les routes étaient impassables, ils n'ont pu, dans bien des cas, y contracter un emprunt. Bien des producteurs doutaient, d'ailleurs, de pouvoir obtenir un prêt bancaire même en le demandant.

Après avoir pris quelques mesures, ils m'ont écrit de nouveau le 30 mars pour m'apprendre que l'équipage du train était descendue et, bien que la société d'éleveurs de l'endroit eût rempli toutes ses commandes d'expédition, deux wagons seulement avaient été détachés à cet endroit, un au syndicat du blé qui avait encore quinze commandes d'expédition et un à la société d'éleveurs locaux qui n'avait aucune commande d'expédition.

Quand on cherche à savoir qui est responsable, on nous dit que nul n'est responsable si ce n'est peut-être l'équipage du train qui n'exécute pas l'ordre. Quand on cherche à savoir qui a donné l'ordre, on nous dit que c'est l'expéditeur. Lorsqu'on le pressent, il dit qu'il reçoit ses ordres d'un autre. L'équipage du train dit qu'il n'a pas reçu l'ordre de placer des wagons à cet endroit et l'expéditeur affirme que sa ligne de conduite consiste à accorder un wagon par éleveur. L'expéditeur nie qu'il donne des ordres à ce sujet et dit qu'il en laisse le soin aux équipages. Par suite, personne ne semble accepter la responsabilité de la répartition des wagons par les équipages à ces localités de livraison aux éleveurs. Il y a quelque chose qui cloche gravement dans la répartition des commandes d'expédition et dans la répartition des wagons quand ils parviennent à destination.

Dans une lettre que j'ai écrite au ministre du Commerce le 12 avril, j'ai exposé la situation qui existait alors. Parlant de la situation relative aux wagons couverts à cet endroit, je lui ai dit:

On m'a signalé un état de choses malheureux au sujet de l'affectation des wagons acheminés vers le point de livraison mentionné plus haut. Une situation analogue règne à bien d'autres endroits en Saskatchewan.

On la constate aussi à une foule d'endroits dans la circonscription d'Yorkton que j'ai l'honneur de représenter.

Suivant ma source de renseignements, la *Federal Elevator* de cet endroit a rempli toutes ses commandes d'expédition. Le syndicat du blé de la Saskatchewan, toutefois, a des commandes pour une quinzaine de wagons.

Le 30 mars, l'équipage du train affecta un wagon à chaque éleveur, quoique la *Federal Elevator* n'eût aucune commande d'expédition.

Sur les ordres de qui agissait-on? D'où émanaient-ils? Ce qui s'est passé alors, c'est que les cultivateurs ont fini par prendre l'affaire en main. Ils ont rempli le wagon qu'ils avaient à l'éleveur du syndicat; ils se sont