

pour l'expédition du foin, du charbon et du blé. Cette rareté n'existe pas depuis quelques semaines seulement, mais depuis un an. En voici la cause. Autrefois, il y avait généralement un surplus de wagons américains au Canada; mais, le gouvernement des Etats-Unis, depuis qu'il a charge de la situation, a retenu nos wagons, et il y a dans le pays voisin près de 20,000 wagons fermés canadiens de plus que de wagons américains ici. Voici quel était, hier, la situation. Il y avait aux Etats-Unis 18,030 wagons à bestiaux canadiens et 43,661 wagons fermés canadiens; par contre nous n'avions au Canada que 158 wagons à bestiaux et 21,240 wagons fermés des Etats-Unis. Autrement dit, il y avait aux Etats-Unis 22,000 wagons fermés canadiens de plus que le nombre des wagons américains au Canada. J'ai adressé une dépêche des plus énergiques à M. Walter D. Hines, le représentant des chemins de fer américains. Les chemins de fer eux-mêmes ont fait tout ce qui était possible pour ramener les wagons ici, mais nous n'avons pas encore réussi à diminuer cette grande différence. Nous poursuivons nos efforts, et il y a peut-être lieu de lire une dépêche que j'ai reçue hier et qui montre exactement quelle attitude j'ai prise en ce qui concerne la rareté des wagons vides dans l'Ouest. J'ai discuté l'affaire avec la commission de guerre des chemins de fer du Canada, à cause des plaintes venant de l'Ouest au sujet de l'impossibilité d'obtenir des wagons à bestiaux et voici la réponse que j'ai reçue:

7 novembre.

L'hon. Dr J. D. Reid,  
Ministre des Chemins de fer et Canaux,  
Ottawa.

Pour faire suite aux dépêches et conversations par téléphone d'hier re plaintes des expéditeurs de bétail de l'Alberta, un nouveau rapport reçu à l'instant du Pacifique-Canadien est ainsi conçu:

Il existe indubitablement insuffisance de wagons à bestiaux du Pacifique-Canadien dans l'Alberta et la cause en est parfaitement connue de MM. Kennedy et McDaniels et du Live-stock Exchange de Calgary. Grande proportion du bétail vendu dirigé sur Chicago par Portland, et embranchements américains sont incapables de fournir wagons pour transport. Quinze cents wagons à bestiaux du Pacifique-Canadien sont au sud de la frontière et les embranchements ont été incapables de les ramener promptement à cause du retard pour nettoyage et désinfection après déchargement, retard causé, affirment-ils par rareté de main-d'œuvre et température froide. Situation du fourrage dans l'Alberta était bien connue de tous intéressés dans commerce des bestiaux, mais ont attendu venue de l'hiver pour confier aux compagnies milliers têtes de bétail pour transport. En sus du transport via Portland, gros trafic pour Saint-Paul et Chicago des parcs à bestiaux communs de Winnipeg. Autres chemins canadiens fournissent wagons pour ce trafic et

embranchements américains déclarent ne pouvoir renvoyer wagons. Résultat: poids entier du trafic rejeté sur Pacifique-Canadien. Notre dépêche d'hier donnait renseignements indiquant grande amélioration dans remise des wagons à bestiaux du Pacifique-Canadien par ligne du Sault. Cette commission a communiqué constamment avec autorités des chemins américains au sujet de l'accélération du renvoi des wagons; efforts paraissent maintenant fructueux. Wagons à bestiaux ont été et sont rapidement renvoyés de l'Est aussitôt que disponibles. Faute de wagons à bestiaux, wagons fermés mis à la disposition des expéditeurs de l'Alberta dans proportion de trois fermés pour deux à bestiaux, quand et où ils les utiliseraient. Enquête prouve que chemins de fer n'ont rien épargné pour faire face à situation extraordinaire causée par circonstances déjà décrites. Commission apprend que Kenny et McDaniels vous ont télégraphié retirant leurs plaintes.

La commission de guerre des chemins de fer canadiens.

C'est un affront et une honte que les chemins de fer des Etats-Unis gardent là-bas 22,000 wagons canadiens et s'en servent, lorsqu'ils savent que nous souffrons, au Canada, du manque de wagons. Je veux seulement que les députés et la population canadienne sachent que le ministère des Chemins de fer, le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le chemin de fer national du Canada, ont depuis longtemps pris tous les moyens de ravoier ces wagons. Cependant, Walter D. Hines, qui a charge de ceci, semble complètement sourd à tous les appels que nous lui faisons dans l'intérêt de l'humanité et de la justice.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre ne croit-il pas qu'il serait possible d'augmenter le taux par jour qu'on exige pour ces wagons à l'heure actuelle? Serait-il impossible même de doubler ou tripler ce taux?

L'hon. M. REID: Les tarifs internationaux sont déjà fixés. Si vous faisiez cela, comment pourriez-vous percevoir ces taux? Les wagons sont là, et si vous alliez forcer le gouvernement des Etats-Unis de la manière indiquée par l'honorable député ou de toute autre manière, il imposerait tout simplement des restrictions sur notre trafic en destination du territoire américain; le résultat serait désastreux pour le transport international. Je suis convaincu que si ces moyens ou d'autres du même genre pouvaient être adoptés, le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les chemins de fer nationaux du Canada, ne tarderaient pas à s'en prévaloir pour ravoier les wagons.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je comprends bien que le ministre fait sous