

dises pour les régions qui se développent plus lentement.

Ces pensées et ces sentiments m'amènent à demander au ministre des Transports, à ses collègues du cabinet et à tous les députés de donner un nouvel espoir à la vallée de l'Outaouais en particulier et au Nord de l'Ontario en général, en baissant les tarifs de transport des marchandises entre la vallée de l'Outaouais et Montréal et entre cette région et celle dite *Golden Horseshoe*, afin que toutes puissent s'attendre à faire de plus grands progrès et à participer davantage aux bienfaits de l'économie canadienne.

Je ne crois pas qu'une économie qui prend rapidement de l'expansion soit dangereuse pour le pays, mais je trouve très injuste et mal conçu, du point de vue économique et social, qu'on permette à certaines régions d'un pays de dépasser la main-d'œuvre dont elles disposent et de créer des régions très peuplées qui à leur tour posent des problèmes supplémentaires au gouvernement, tandis qu'on permet à d'autres régions de tomber dans le marasme et de dépérir. Je veux voir un Canada qui s'achemine continuellement vers l'unité économique et vers l'égalité économique parce que ces deux critères susciteront une attitude qui permettra à tous de se sentir vraiment Canadiens. Cela à son tour créera un fort esprit nationaliste canadien qui aidera beaucoup à renforcer la Confédération.

En terminant, monsieur le président, j'exhorte le ministre des Transports et le gouvernement à abaisser les tarifs-marchandises en vigueur entre la vallée de l'Outaouais et Montréal, entre le nord et le sud de l'Ontario et entre les différents points de la région désignée *Golden Horseshoe*, pour que les habitants des régions du Nord puissent renaître à la vie et se mettre à l'œuvre pour faire progresser leurs régions davantage.

Je veux remercier le ministre de son attention bienveillante et lui donner l'assurance que, s'il s'occupe de ces questions, les habitants de la vallée de l'Outaouais et ceux du Nord se mettront à chanter bien haut ses louanges.

M. Smallwood: Monsieur le président, je voudrais discuter quelque peu de la situation des chemins de fer dans l'Ouest du Canada. Le ministre des Transports s'est vu adresser de nombreuses demandes. Je n'ai pas l'intention de lui en faire davantage, mais je voudrais lui donner quelques renseignements qu'il ne semble pas capable d'obtenir de ses collègues du gouvernement.

La lenteur du mouvement des céréales sur la côte du Pacifique a eu de très graves répercussions. Je dirai dès maintenant que le ministre des Finances, qui est comptable de

la Commission canadienne du blé, n'a pas fait son devoir, non pas qu'il soit incompétent mais parce qu'il est débordé par les nombreuses autres questions qui requièrent son attention. Il a manqué à ses obligations envers les agriculteurs de l'Ouest. Le premier ministre pourrait sûrement confier cette responsabilité au ministre de l'Agriculture qui, lui au moins, va dans l'Ouest écouter la version des cultivateurs.

La confusion a régné au sein du cabinet au sujet du blé. Cela me rappelle Néron qui jouait de la lyre pendant l'incendie de Rome. Les ministres qui occupent la banquette d'avant se sont amusés à toutes sortes de choses pendant que les cultivateurs étaient dans l'impossibilité d'expédier leurs céréales vers les marchés.

• (3.50 p.m.)

Comme en fait foi le harsard, à la page 963, le mercredi 9 février, le député d'Humboldt-Melfort-Tisdale a posé au ministre des Finances la question suivante au sujet des versements définitifs à l'égard des céréales:

Dira-t-il à la Chambre si la Commission canadienne du blé est prête à faire des versements aux agriculteurs de l'Ouest, car ils en ont grandement besoin, vu la lenteur des expéditions de céréales dans les Prairies?

Le ministre a répondu:

Je ne suis pas d'accord avec l'honorable député sur ce point. En fait, les expéditions de céréales au Canada n'ont jamais été aussi élevées.

Je citerai des chiffres pour prouver qu'on ne peut se fier aux réponses du ministre. J'ai en main une lettre reçue aujourd'hui. Elle est datée du 10 février et j'aimerais en faire consigner une partie au compte rendu pour indiquer toute la gravité de la situation dans l'Ouest canadien. Elle vient de la sous-division n° 505 du Syndicat du blé de l'Alberta; elle signale qu'à Strome (Alberta), sur la ligne du Pacifique-Canadien, dont le contingent à l'heure actuelle est de trois boisseaux, il y a encore un montant estimatif de 150,000 boisseaux à livrer selon ce contingent. On a des commandes pour 42 wagons, mais on ne peut obtenir ces wagons. La situation est à peu près la même à Bawlf, où on a des commandes pour 43 wagons ainsi qu'à Daysland. Les lignes du National-Canadien, immédiatement au nord et au sud, ont des contingents de cinq et six boisseaux, comparativement à la situation sur la ligne du Pacifique-Canadien.

Le ministre de l'Agriculture a fait un voyage dans l'Ouest canadien et, à son retour, il a signalé que le Pacifique-Canadien ne s'acquittait sûrement pas de sa tâche quand au transport des céréales. A son retour, le ministre des Finances, le ministre des Transports et lui-même ont eu une petite réunion avec M. Emerson, président du Pacifique-Canadien,